

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH



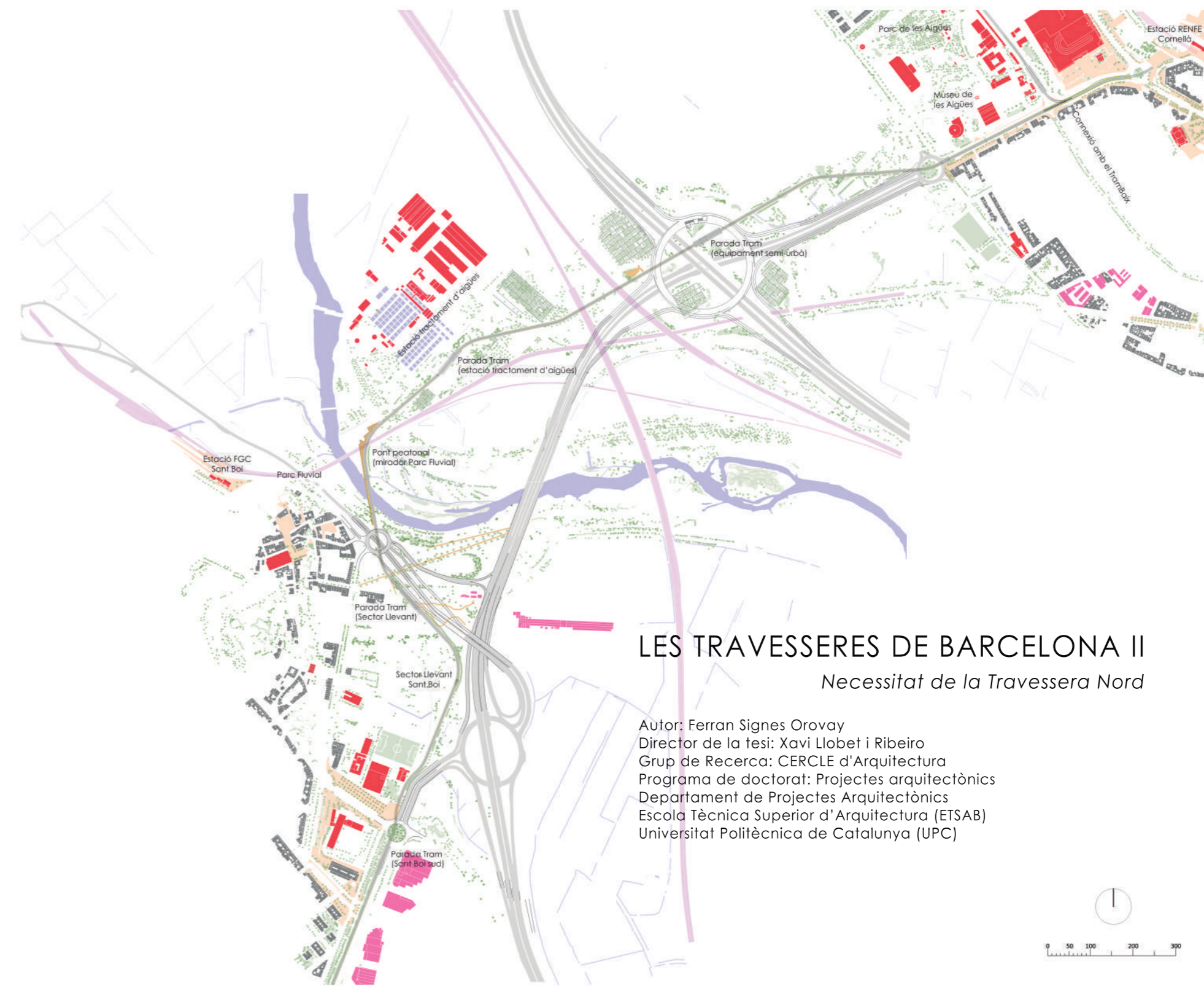
ETSAB Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona



LES TRAVESSERES DE BARCELONA II

Necessitat de la Traversera Nord

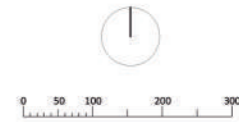
Ferran Signes Orovay



LES TRAVESSERES DE BARCELONA II

Necessitat de la Traversera Nord

Autor: Ferran Signes Orovay
 Director de la tesi: Xavi Llobet i Ribeiro
 Grup de Recerca: CERCLE d'Arquitectura
 Programa de doctorat: Projectes arquitectònics
 Departament de Projectes Arquitectònics
 Escola Tècnica Superior d'Arquitectura (ETSAB)
 Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)



LES TRAVESSERES DE BARCELONA II

Necessitat de la Travessera Nord

Autor: Ferran Signes Orovay

Director de la tesi: Xavi Llobet i Ribeiro

Programa de doctorat: Projectes arquitectònics

Grup de recerca: CERCLE d'Arquitectura

Departament de Projectes Arquitectònics

Escola Tècnica Superior d'Arquitectura ETSAB

Universitat Politècnica de Catalunya UPC

Abril 2020

INDEX

LES TRAVESSERES DE BARCELONA

Necessitat de la Travessera Nord

VOLUM I

1_Els mots Travesser/Travessera

*Travessera de Gràcia i de les Corts
Centuriacions i canvis de pendent*

- 1.1. *Travesero, a, (Travesía, Travesear), Transversal*
- 1.2. Sobre el mot travessera i sinònims. El verb "travessejar"
- 1.3. La centuriació i la metàfora tèxtil. Curs, Natural / Discurs, Artificial
- 1.4. Definició provisional de Travesser-Travessera

2_Les travesseres de Ciutat Vella

*El carrer Ferran com a travessera
Tall - Trinxat urbà*

- 2.1. Les Travesseres en relació amb el territori
- 2.2. L'obertura del carrer Ferran (1823-1854?)

3_Les travesseres de l'Eixample

*Gran Via com a travessera
Grans obres d'enginyeria*

- 3.1. Les travesseres al projecte Cerdà (1859)
- 3.2. Una homotècia entre el carrer Ferran i la Gran Via
- 3.3. Les travesseres en l'obra teòrica de Cerdà

VOLUM II

4_Una mirada cap el Rere-Eixample

*La carretera d'Esplugues a Sant Andreu
El planejament territorial*

- 4.1. Projecte per omisió del Rere-Eixample
- 4.2. L'aparició del Rere-Eixample en la proposta de Jausely
- 4.3. Esquema travesser del Rere-Eixample

5_Primer aparició i desaparició de la travessera Nord.

*La carretera d'Esplugues com a travessera 1
Indecisions i canvis d'escala 1*

- 5.1. La travessera en Rubió i Tudurí i el GATCPAC
- 5.2. Els articles del GATCPAC a MIRADOR
- 5.3. Els articles del GATCPAC a AC
- 5.4. Rubió i la revista CIVITAS

6_Segona aparició i desaparició de la Travessera nord [Solà-Morales]

*La carretera d'Esplugues com a travessera 2
Indecisions i canvis d'escala 2*

- 6.1. La travessera en la proposta de Soteras 1950
- 6.2. Bohigas i la localització d'habitatge modest 1949-1953
- 6.3. Necessitat d'esdeveniments internacionals com estratègia 1972
- 6.4. L'empremta (rastre) de la Travessera Nord. 1956-1977-2006
- 6.5. Omisió de la Travessera Nord 1992

7_Viabilitat de la Travessera Nord [conclusió].

*Què està passant en l'actualitat?
Situacionisme. Sota les llambordes, la platja*

- 7.1. Visió estructuralista i visió fragmentària
- 7.2. Viabilitat del tram de Ponent
- 7.3. Viabilitat del tram Central
- 7.4. Viabilitat del tram de Llevant
- 7.5. La impronta de la Travessera Nord

Bibliografia

Il·lustracions

Agraïments

04_Una mirada cap el Rere-Eixample

La carretera d'Esplugues a Sant Andreu
Planejament territorial

Planejament territorial

La proposta de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, plantejada per Melcior de Palau a finals del segle XIX (1878), forma part del "*Plan de carreteras provinciales de Barcelona*" que reestructura la xarxa viària de la província en base a elements transversals (travessers). Aquesta carretera, la més propera a la ciutat de Barcelona, esdevindrà amb el temps una travessera urbana al peu de la serra de Collserola.

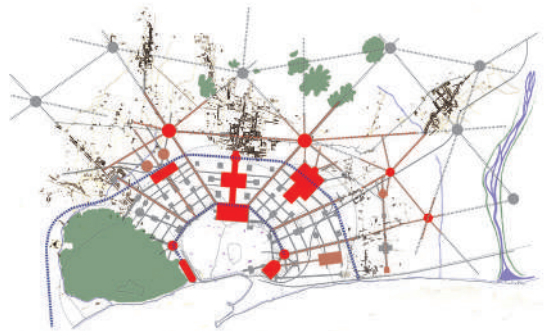
L'interès d'aquesta travessera i de la seva aparició està en el canvi de metodologia, en la concepció de la mateixa apareix de la necessitat d'estructurar la xarxa viària de la província. En aquest sentit és una proposta des del planejament territorial (no des del planejament urbà de la ciutat) que tindrà conseqüències en el desenvolupament travesser de la franja del peu de la serra de Collserola.

"Potser el que avui es va imposant és un sentit nou de relació amb les idees més corrents que tenim del temps i de la història. I una nova sensibilitat en relació amb el temps passat. Aquest no és mort. Continua emetent senyals i configurant el nostre àmbit de convivència.

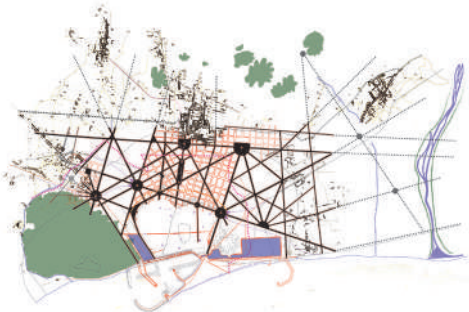
És important pensar el passat, i tot el que enclou en la seva distància infinita, com quelcom que, encara que tot i absent i molt llunyà, ens configura i ens constitueix, o que ens atorga la base i el mateix fonament de la nostra existència.

És important atrevir-se a pensar el passat sense esperit sacrificial. El passat no és el que ha estat "sacrificat" pel temps i per la història. El passat és allò que s'allunya de nosaltres, o el que s'enretira de la nostra presència i del nostre "present", però que, des de la distància, pot ser recordat i ens pot fecundar i orientar amb tot el que transmet."

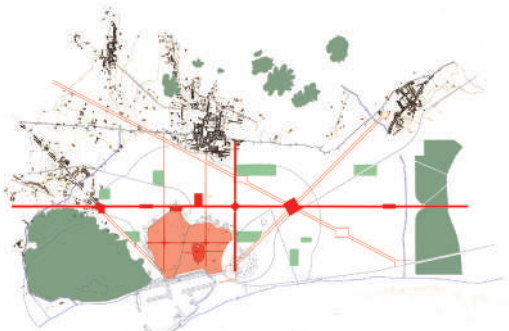
Trias, Eugeni. (1987) "L'espai del passat." Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques [en línia], 1987, Núm. 8 , p. 44-45. <http://www.raco.cat/index.php/Espais/article/view/91155> [Consulta: 26-03-16]



04.01. Dibuix de l'autor sobre l'ESQUEMA DE LA PROPOSTA D'EIXAMPLE DE ROVIRA I TRIAS PEL CONCURS D'EIXAMPLE DE BARCELONA DE 1859



04.02. Dibuix de l'autor sobre l'ESQUEMA DE LA PROPOSTA N 2 D'AVANTPROJECTE D'EIXAMPLE DE BARCELONA DE GARRIGA I ROCA DE 1857.



04.03. Dibuix de l'autor sobre l'ESQUEMA DE LA PROPOSTA D'EIXAMPLE DE BARCELONA DE ILDEFONS CERDÀ DE 1859.

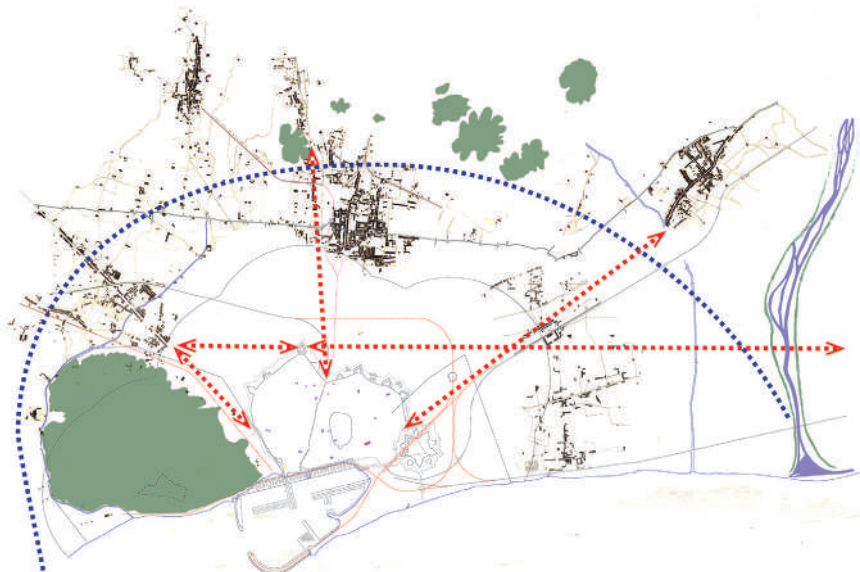
4.1. Projecte per omissió del Rere-Eixample

En el segon terç del segle XIX es produeixen diferents propostes d'eixample de la ciutat de Barcelona, dues de les propostes d'eixample, les hem comparat entre elles (il·lustracions **04.01**, **04.02** i **04.03**) i amb els "punts claus" de la *Junta Mixta*¹, on es pot veure, en funció de les diferents idees de ciutat de cadascun dels autors com, amb més o menys mesura, amb uns recursos "compositius" o altres, amb estratègies i metodologies diferents, responien a les demandes de la "*Junta Mixta*" i a les de la societat del moment.

Tot i això, tenen quelcom en comú; totes tres, es presenten com eixamples "il·limitats", totes tres, tenen com a àmbit d'actuació el Pla de Barcelona; Rovira i Trias i Garriga i Roca, acoten la proposta a la franja central del Pla (entre Ciutat Vella i Gràcia), donant "indicacions" de com continuar l'eixample a un àmbit més gran. La proposta de Cerdà, és la que es planteja a una escala territorial i amb estratègies urbanístiques que poden permetre entendre la proposta com un veritable eixample il·limitat, no només, per l'amplitud territorial que abasta, sinó per el suport teòric del seu plantejament, (*Teoría de la Construcción de las Ciudades / Teoría General de la Urbanización*), on estudia el traçat del transport i els criteris que s'en deriven per la bona ordenació de la ciutat, ja sigui aquesta Barcelona o qualsevol altra ciutat.

Les tres propostes, creiem que també tenen en comú, el que hem anomenat, en el títol d'aquest apartat, el projecte per omissió del Rere-Eixample de la ciutat. Els dos primers projectes, (Rovira i Trias, Garriga i Roca) resulta evident per les intencions i per la formalització del mateix, amb més claredat el de Garriga i Roca que el de Rovira i Trias, el mateix Garriga ho fa explícit a la memòria del projecte. És en el d'en Cerdà, en el que es planteja el dubte, però, si observem la seqüència dels tres plànols dibuixats per Cerdà, explícitament (en la seqüència dels plànols) està definint els límits, o si més no, el límit nord de la proposta per l'Eixample de Barcelona.

¹ "Aquell any 1855, una Junta mixta promulgà les bases d'un concurs per premiar lo millor projecte de la Ciutat Nova (21 Juny 1855), exposant lo plan d'En Cerdà y sollicitant autorisació per obrir les quatre grans vies impulsores del exaplament projectat. Devia comunicar la primera, l'extrem del carrer del Comte del Asalto ab la Creu Cuberta; la segona, la Rambla de Canaletes ab Sant Gervasi; la tercera, lo carrer de la Princesa ab Sant Andreu de Palomar, y la quarta, la Creu Cuberta ab lo baluart dels Tallers y perllongant-la fins al Besòs (2336) A més sollicitava desviar les dues principals rieres que devallavan vers la Ciutat, portant-les a Can Tunis i al Besòs." Carreras Candi fa referència a Álvarez, Joan, Ensanche y reforma de Barcelona, publicats a La Corona del 27, 28, 29 i 30 d'octubre de 1859. Carreras Candi (1913-1918:860)



04.04. Dibuix de l'autor, esquema dels "cinc punts clau" de la junta mixta per l'exemple de Barcelona, sobre el "Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona" .



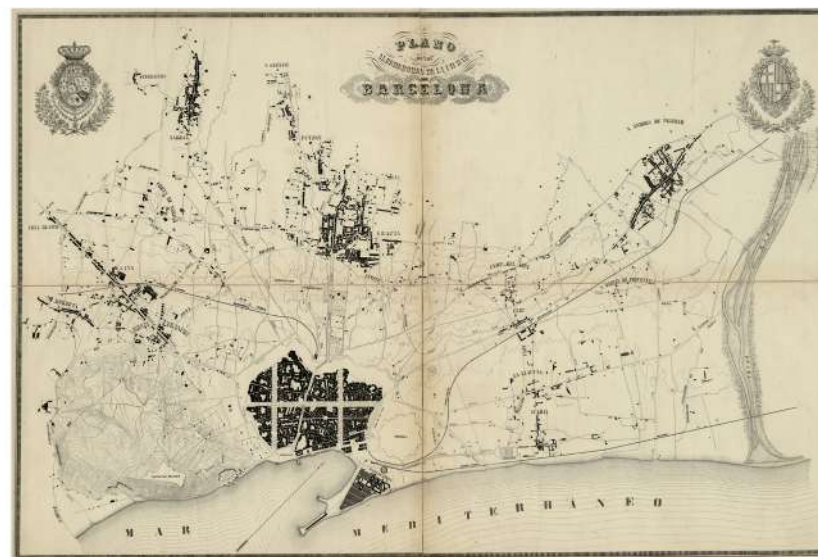
04.05. Plano de Barcelona y sus alrededores: a S.M. la Reyna. Ildelfons Cerdà, gavat per Leopoldo Rovira i D.; Lit. Vazquez. 1861. Dimensions: 52 x 79 cm, sobre full de 78 x 110 cm. ICC RM.267961

El plànol de 1855, que servirà de base per la proposta d'eixample de 1859, deixa fora de la representació, el nucli d'Horta, Vallcarca i la topografia del territori a partir de la cota 55, que coincideix aproximadament amb la situació de la Travessera de Gràcia. En aquest aixecament, Cerdà està definint el límit de la seva proposta d'eixample i, implícitament el que hem denominat Rere-Eixample.

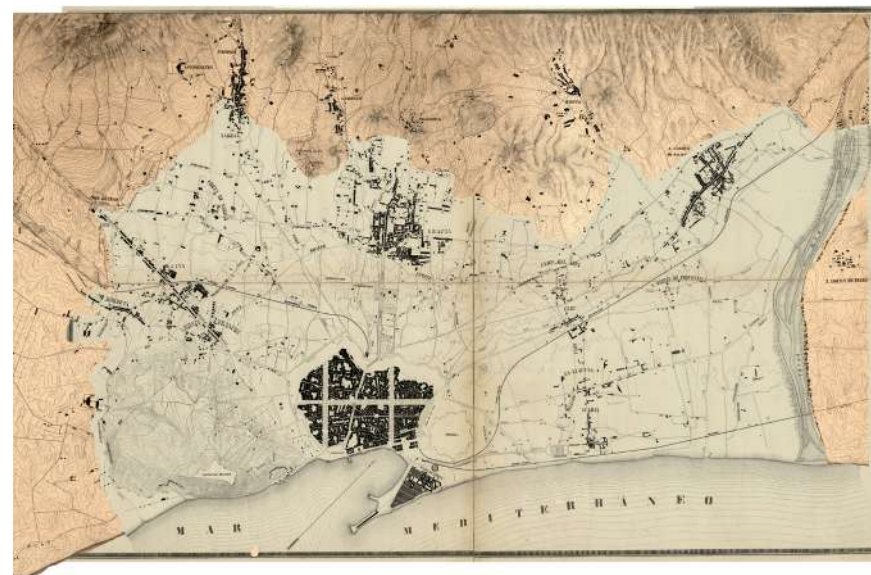
Sembla que per Cerdà, el territori òptim per l'eixample, és el que es troba entre la cota 0 i la cota 50 del Pla de Barcelona, més enllà de la cota 50, no dona més informació que la dels nuclis existents amb forta, o amb estreta relació amb Ciutat Vella, (Sarrià i Sant Gervasi), indica els camins i les rieres existents sense cap referència topogràfica.

A l'apartat de la TCC (Cerdà 1859: 373-374), "*Espacios vacíos de uso publico*" i més concretament al subapartat "*Orientación de las calles*", Cerdà, defineix l'espai òptim per l'eixample, l'espai que compleix amb les condicions de salubritat i mobilitat adients per una nova ciutat. A l'aixecament del Pla, omet voluntàriament, les dades de l'espai, que segons Cerdà, no és òptim per l'eixamplament de la ciutat.

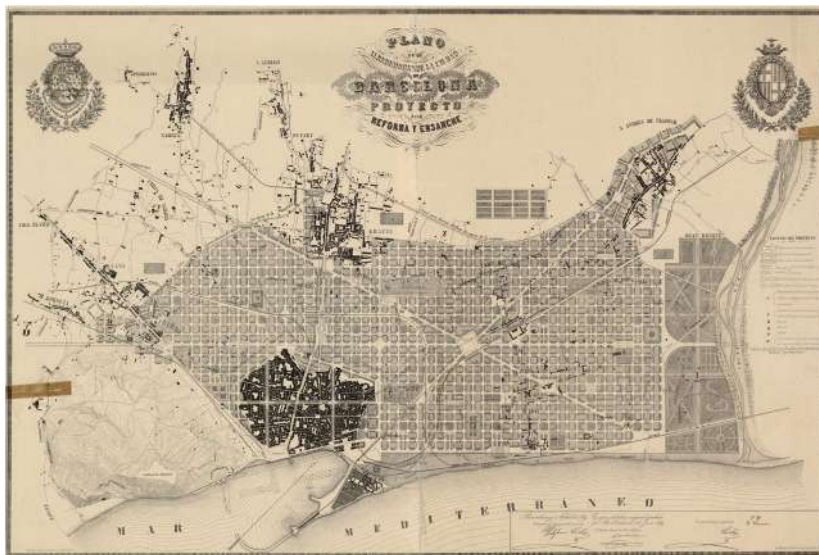
Al plànol de 1861 (posterior al del projecte d'eixample, el que està dedicat a la Reina) apareixen representades les dades topogràfiques i geogràfiques (fins i tot històriques i estadístiques) que no apareixen en el de l'aixecament del Pla i el de la proposta d'eixample. La diferència en la data dels tres plànols (veure pàgina anterior, podria donar a entendre, que la manca de representació té a veure amb la manca d'informació i per tant, amb la manca de consideració d'aquesta part del territori a la proposta d'eixample. Una possibilitat que, segons el nostre parer, caldria no considerar. Cerdà, està estudiant la formació de les ciutats al llarg de la història i està redactant la *Teoría General de la Urbanización*, probablement, en les mateixes dates que representa aquests plànols; en aquest sentit, ens sembla més adient, pensar que la manca en la representació, a l'aixecament del Pla de Barcelona, és voluntària,



04.06. Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona. Ildefonso Cerdà. 1855. Dimensiones: 75 x 113 cm, sobre full de 86 x 125 cm. ICC RM.267959



04.07. Plànol col·lage de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona i del Plano de Barcelona y sus alrededores: a S.M. la Reyna.



04.08. Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona: proyecto de reforma y ensanche. Ildefonso Cerdà. 1859.



04.09. Plànol col·lage del autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona: proyecto de reforma y ensanche de Barcelona y sus alrededores: a S.M. la Reyna.

o més aviat, és una dada de projecte, en el sentit que voluntàriament acota i representa l'espai en el qual, creu que és convenient, aplicar la teoria que està desenvolupant paral·lelament.

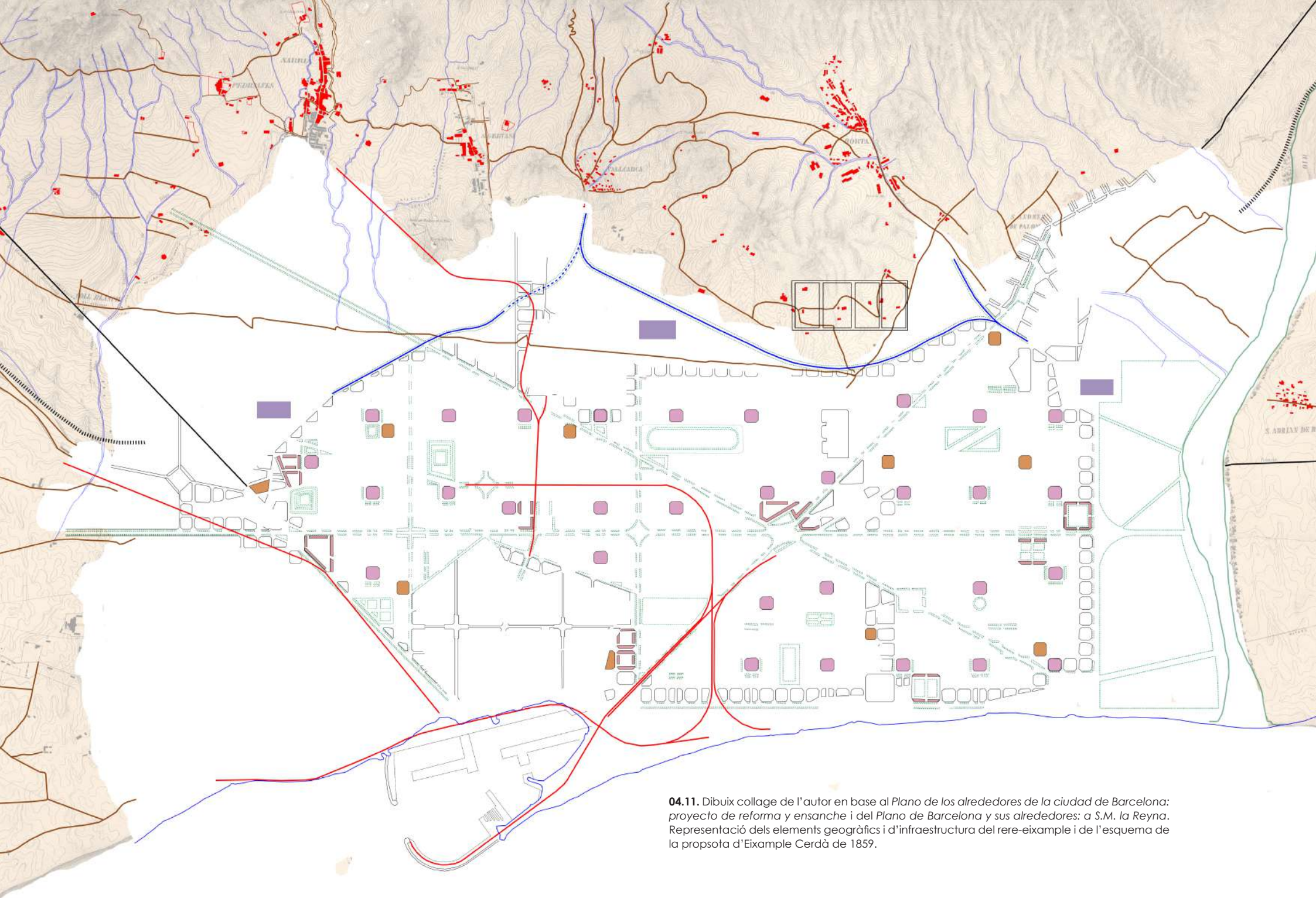
És en aquest sentit que entenem que fa una omissió voluntària de les dades, o dit d'una altra manera, treballa i representa sobre el plànol amb les dades que creu que s'han de considerar en el projecte i, alhora, com hem esmentat anteriorment, està definint, per omissió, un espai territorial, paral·lel a l'exemple, un espai geogràfic, el Rere-Eixample, un espai diferent a l'espai natural de la serra de Collserola, però també diferent i diferenciat, ara clarament, de l'espai urbà que definirà la proposta d'eixample.

La idea de projecte per omissió de Rere-Eixample, que estem plantejant a partir de les propostes de Cerdà, Rovira i Trias i Garriga i Roca, creiem que apareix per diferents motius; per la idoneïtat del territori per la localització de la nova ciutat, per les condicions que imposa la idea de ciutat burgesa al creixement de Ciutat Vella (ciutat centralitzada i jeràrquica, Rovira i Trias i Garriga i Roca), per la idea de ciutat travessera (Cerdà), per la morfologia del territori (el Pla situat entre la línia de costa i la serra de Collserola), per la situació i diferenciació "funcional" dels diferents nuclis; tots aquests elements i el procés de creixement de la ciutat, de ciutat murada a ciutat il·limitada i expansionista, de ciutat il·limitada a metròpoli, són els que d'alguna manera evidenciaran i accentuaran, en el temps, les qualitats d'aquest espai.

En el procés de creixement de la ciutat aniran disputant-se les dues idees de ciutat, la ciutat central jerarquitzada radialment (potenciada per l'Ajuntament i els poders locals de Barcelona) i la ciutat travessera (base de la proposta d'eixample de Cerdà), que malgrat les diferències ideològiques i morfològiques seguiran definint, si més no des del punt de vista formal (creiem també, sociològic), el Rere-Eixample de la ciutat.



04.10. Dibuix de l'autor en base al *Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona: proyecto de reforma y ensanche*. Representació dels elements d'infraestructura.



04.11. Dibuix collage de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona: proyecto de reforma y ensanche i del Plano de Barcelona y sus alrededores: a S.M. la Reyna. Representació dels elements geogràfics i d'infraestructura del rere-eixample i de l'esquema de la proposta d'Eixample Cerdà de 1859.

En aquesta “construcció per omissió”, són decisius dos factors, la manera en com es construeix l'eixample i implícitament, la construcció de la “xarxa” de transport públic.

La construcció de l'Eixample i el Rere-Eixample.

Una vegada imposat i aprovat el projecte d'eixample de 1859 de Cerdà, s'inicia el procés de construcció² de la nova ciutat. El període de 1860-1867 és una etapa de reestructuració i acomodació de l'estructura agrària de la propietat a la parcel·lació urbana resultant del projecte Cerdà (Caldés i Torrent, M. 2002: 32), més que d'urbanització i edificació. És desenvolupa l'activitat d'afers immobiliaris lligats a les inversions en borsa i a la construcció del ferrocarril, s'organitzen societats privades que majoritàriament fallarien amb la crisi econòmica de 1866.

La construcció d'infraestructures continua creixent en aquest període, el ferrocarril Barcelona-Sarrià (1863), segueix després pel passeig de Gràcia (1881), els carrers d'Aragó i avinguda de Roma (1882), es soternen els enllaços entre les estacions de França, Mataró, Nord i Sans (1883). Es realitza la construcció de nous carrers que uneixen Hostafrancs amb Sans, la Barceloneta amb el Poble Nou, Barcelona amb Gràcia i Gràcia amb Sant Gervasi.

La xarxa de tramvies de tracció animal (s'inicia al 1872), a l'any 1877 uneix les Corts amb Sant Andreu (ponent i llevant), dues poblacions que han estat relacionades per la infraestructura viària des de la època romana seguint la lògica de connexió travessera. Amb la construcció del tramvia es transforma aquesta connexió a un esquema radial, on el centre és la ciutat de Barcelona.

Des de 1865 fins a 1874 Cerdà és el responsable tècnic i representant del governador en els municipis del Pla, mentre estava acabant la TGU que publicarà el 1867, en aquest text, Cerdà enten, el creixement urbà com un procés continu i el planejament com l'aplicació racional de l'anàlisi científica. Nou anys més tard de la publicació de la TGU, quan Cerdà ja no és responsable tècnic i representant del governador, es publica la *Ley de Ensanques de Poblaciones*, que facultava als ajuntaments a expropiar terrenys, facilitant així, el procés d'urbanització. L'Ajuntament de Barcelona resol formar una Comissió Especial de l'Eixample (Caldés i Torrent, M. 2002: 33) amb capacitat de gestió i per establir criteris de valoració del sòl i del tipus d'edificació.

² Ens hem basat amb les dades de, **Caldés** i Torrent, M. (2002). *El procés d'ocupació urbana de l'Eixample Cerdà*. Perspectives territorials, (1), 28-45.

En el període de 1865 a 1874, les edificacions predominants són de caràcter residencial (més del 80% de les promocions, consumint un 48% del sòl ocupat). La major part d'edificacions estan situades al municipi de Barcelona, per sota del carrer d'Aragó prop de les rondes i del passeig de Gràcia (Caldés i Torrent, M. 2002: 33). L'eixample central, que a les bases de la *Junta* de 1855, el determinaven com el lloc ideal per la residència burgesa, és on es va establir aquesta amb la construcció de petits palaus, tot i que es va barrejar amb altres tipus d'edificacions, com els edificis plurifamiliars construïts per Cerdà al creuament del carrer Llúria-Consell de Cent o la tipologia d'habitatges unifamiliars en filera, com els del passatge Permanyer. En altres municipis com el de Sant Martí i les Corts es construeixen edificacions residencials en menor proporció (7.88%, les Corts, 2.15% Sant Martí de Provençals) en parcel·les de grandària més petita que les de l'eixample central, entre els 206 i els 275 m² per parcel·la (Caldés i Torrent, M. 2002: 33) aquestes dades, segons Caldés, són indicatives de promocions modestes per habitatge obrer. D'alguna manera, l'ocupació i construcció de l'eixample estava seguint les pautes de les bases de la comissió de 1855.

En el període de 1867 a 1890, es consumeix el 27.87% del territori projectat per l'eixample (Caldés i Torrent, M. 2002: 34), d'aquest, el 59% es localitza al municipi de Barcelona en l'entorn immediat a la ciutat antiga, desplaçant-se després cap a l'eix de l'Exposició Universal. Més d'un terç (36%) al terme de Sant Martí de Provençals, al voltant de l'estació del Nord, a l'entorn de la rambla del Poble Nou i el camí del cementeri.

Les ordenances de 1891, vigents fins a 1924, permetran la construcció de planta baixa més cinc plantes pis, una alçada edificatòria màxima de 22 m, i una ocupació del 73% de la parcel·la amb una fondària edificable de 28,3 m, permetent l'alçada de l'edificació del patí fins a 4,4 m, i la construcció de soterranis. Aquesta modificació permetrà la densificació de l'Eixample i implícitament la possibilitat de consumir menys terreny. Alhora s'inicia el procés de tecnificació dels habitatges i de la infraestructura de la ciutat (l'any 1891 s'aprova el *Proyecto de Saneamiento del Subsuelo de Barcelona*) i es redacten les primeres normes higiènic-sanitàries amb la intenció de la instal·lació de xarxa de sanejament a tots els carrers, instal·lació d'aigua, llum i gas a tots els edificis. Aquests fets coincideixen amb el canvi de composició de la Comissió Especial de l'Eixample, incorporant a la mateixa, els propietaris de l'Eixample, la gestió s'agilitza i es deixa la iniciativa en mans dels propietaris, que controlaran les Juntes d'Eixample. (Caldés i Torrent, M. C. 2002: 35).

Cerdà, inclou a la TCC, després de les conclusions, a l'apèndix, l'informe de la comissió municipal (pàgines 261-265) on es redacten i es justifiquen les bases del concurs del projecte de reforma i eixample de Barcelona. En la redacció de les bases, es poden veure les inquietuds de "*los ilustres moradores*" (en la terminologia de Monlau), transformades en demandes per la nova ciutat, així com la idea de ciutat que a partir de les bases i les reflexions, la comissió, està projectant amb el text.

Els "*ilustres moradores*", que plantegen les bases del concurs d'eixample, els que definiran punt a punt, pam a pam, les característiques i les qualitats de la ciutat futura, de la ciutat industrial i comercial en la que les necessitats de "*los ilustres moradores*" a través dels seus representants, Cayetano Almirall, com a president de la comissió, que havia format part de la Junta Suprema Provisional de la Província de Barcelona, l'any 1843 (que es definia com "la interprete de los deseos del pueblo barcelones"), Juan Magaz (Catedrático de Física y Química Médicas de la Universidad, socio numerario de la Academia de Medicina y Cirugía de Barcelona y de otras corporaciones científicas del país y del extranjero), Elies Rogent (Arquitecte) i Manuel Duran i Bas (jurista, advocat i polític), posaran en les bases per la definició de la futura ciutat.



04.12. Gran Vía de les Corts Catalanes sense asfaltar. 1874. AFB bcn000161.



04.13. Vista de les vies de tren dels Ferrocarrils de Catalunya del carrer Balmes. 1880-1889. AFB bcn004985

La crisi econòmica produïda per la pèrdua dels mercats colonials (1893) provoca la diversificació de la indústria i incentiva la inversió en propietats immobiliàries (Caldés i Torrent, M. 2002: 35), la situació de l'Eixample (en ple procés constructiu) fa productiva la compra i especulació de terrenys i, possiblement és un altre dels factors que condicionà el procés especulatiu i constructiu de l'Eixample, així com la necessitat d'ampliar el territori per facilitar l'especulació immobiliària.

En aquestes condicions³, a partir de la unificació administrativa, és quan el programa polític i urbanístic de la Lliga pren més rellevància, el que s'ha anomenat "La Gran Barcelona"⁴, és el moment en que pren més força la crítica al projecte d'eixample de Cerdà. Aquestes crítiques es varen iniciar des del principi de l'aprovació de la proposta de Cerdà, possiblement per la "imposició" del pla des del govern central, però també, com hem vist (al comparar el projecte de Cerdà i els de Garriga i Roca i Rovira i Trias i en els inicis de l'ocupació de l'Eixample) el plantejament de Cerdà, tot i "ajustar-se" a les bases del concurs, planteja una ciutat que està molt lluny de la formalització de la idea de ciutat que les bases plantejaven. Puig i Cadafalch és un dels impulsors del concurs de 1903 (*Concurso internacional sobre anteproyectos de enlace de la zona de ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados entre sí con el resto del término municipal de Sarriá y Horta*); el concurs es falla al 1905 a favor de la proposta de León Jaussely, tot i que no es va realitzar, va introduir noves idees i criteris compositius, proposant també la transformació de la quadrícula de Cerdà, amb criteris semblants a les crítiques de Puig i Cadafalch. La memòria del projecte de Jaussely⁵ fa explícita la seva oposició al projecte de Cerdà:

"...soy completamente opuesto á él porque no se ha hecho aplicación de la mas elemental regla artística. Cuestión de proporciones, cuestión de visualidad, composición de plazas y agrupación de edificios públicos, disposición interesante de jardines, etc. todo ha sido sacrificado, voluntaria o involuntariamente, pues en este rígido trazado, fría é incansablemente regular, es de toda imposibilidad(sic) introducir la menor nota delicada. Es la uniformidad con todo su aburrimiento, el mismo género de vida para todos, los mismos cuidados, las mismas funciones moldes idénticos, por consiguiente, la individualidad desaparecida para siempre. Un plano uniforme está en abierta oposición con nuestras costumbres y con nuestro espíritu".

3 Veure: **Navas Ferrer**, Teresa (2014). *La construcción simbólica de una capital. Planeamiento, imagen turística y desarrollo urbano en Barcelona a principios de siglo XX*. Scripta Nova. REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98. Vol. XVIII, núm. 493 (13), 1 de noviembre de 2014. [Nueva serie de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana]. <https://docplayer.es/12650315-La-construccion-simbolica-de-una-capital-planeamiento-imagen-turistica-y-desarrollo-urbano-en-barcelona-a-principios-de-siglo-xx.html>

4 **Roca**, F. (1979). *Política econòmica i territori a Catalunya: 1901-1939*. Ketres Editora, p.27.

5 **Jaussely**, León. 1907, *Proyecto de Enlaces de La Zona de Ensanche de Barcelona y de los Pueblos Agregados*, Arxiu Administratiu Municipal de Barcelona (AMAB), 1907, p.105-106.

La "xarxa" de transport públic

En aquests context, previ a la convocatòria del concurs i gairebé des dels inicis de la construcció de l'eixample, a la zona d'influència de la ciutat de Barcelona, es va desenvolupar, amb certa rapidesa, el transport (ferroviari i altres), que connectava la ciutat central amb els municipis del voltant i altres de l'àrea del Llobregat amb una marcada estructura radial, Teresa Navas⁶ ho descriu així:

"Si nos aproximamos al área territorial del Llano de la ciudad e incorporamos la escala suburbana se comprueba que ya des de finales de la década de 1860 el sistema ferroviario principal se había encargado de conectar Barcelona con la mayoría de los municipios del Llano y también con las ciudades de su área de mayor dinamismo comercial e industrial . El tren de Sarrià en 1863, otras líneas de vapor así como las líneas de ómnibus con una clara configuración radial respecto a la ciudad antigua habían acabado de completar una primera estructura de comunicaciones que sólo superaba su umbral de alcance suburbano gracias al servicio de carruajes establecido entre la capital y las diversas poblaciones del Bajo Llobregat, con extensión hasta el municipio de Gavà?". (Navas, Teresa. 2012)

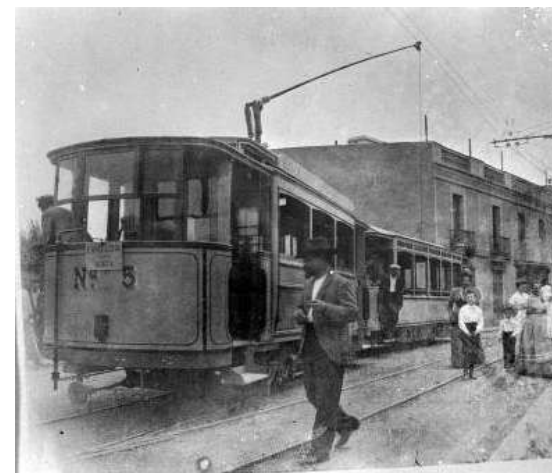
Teresa Navas (2012), apunta la idea que el desenvolupament del transport (públic), que a Barcelona s'inicia a partir de 1872 amb els primers tramvies, es consolida el caràcter suburbà de les línies de transport, i tanmateix, les millores tècniques que es van incorporant exerceixen una forta influència amb el tipus de creixement de la ciutat:

"Con la implantación de la primera generación de tranvías en Barcelona, a partir de 1872, se consolida el carácter suburbano de las líneas de transporte que parten de la capital pero que, a diferencia de etapas anteriores, la mejora que conlleva el tramway empieza a tener efectos evidentes sobre el crecimiento y las formas de urbanización de la ciudad." (Navas, Teresa. 2012)

Concretament, al referir-se als diferents "barris" o nuclis de població al voltant de l'eixample, el transport potenciarà o remarcarà el caràcter que van prenent els diferents nuclis i/o zones de la ciutat:

⁶ Navas i Ferrer, Teresa. 2012. *Crecimiento urbano, red de carreteras y tranvía eléctrico de la provincia de Barcelona*. UPC-Barcelona Tech. Dept. IIT. Grupo EXIT. Comunicació al Simposio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa. 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos, UB, Facultad de Geografía e Historia. 23-26 de enero de 2012.

⁷ Nota de l'autora de la comunicació: *Así se desprende de la información proporcionada por Martí de Solá en la Guía de la provincia de Barcelona de 1888.*



04.14. Tramvia Barcelona-Horta. ICC RF.8641



04.15. Sant Gervasi de Cassoles: plaça i Església de la Bonanova l'any 1910. ICC RF.12623.



04.16. Rentador públic a la Gran Via. 12/1917. AFB bcn001063



04.17. Empedrant la Gran Via. 02/1906. AFB bcn001066.

"...la relación entre la introducción de nuevos modos de transporte y el crecimiento urbano⁸, aportan un conocimiento sobre la influencia mutua ejercida entre las diferentes líneas de tranvías y la distinta cualificación de los tejidos servidos por éstas. Es decir, la dotación tranviaria creciente en la centralidad indiscutida del Eixample de Barcelona así como la profusión de estaciones de parada en las líneas de la parte alta de la ciudad que ofrecían un servicio ligado a una urbanización de segunda residencia de calidad –visible tanto en el tren de Sarrià como en los tranvías–, contrasta con la escasa dotación tranviaria de las zonas industriales en el área de Sant Martí de Provençals o Sant Andreu, por ejemplo, en la que las líneas de tranvías existentes tenían la misma configuración lineal y de lógica nodal que el transporte ferroviario que desde hacía un tiempo servía a estas zonas mencionadas." (Navas, Teresa. 2012)

Les dades que aporta Caldés sobre l'ocupació de l'Eixample en el moment de l'agregació són significatives de la quantitat de sòl ocupat i del seu caràcter, s'havia ocupat al voltant del 36% del sòl de l'Eixample, amb diverses intensitats en funció del municipi, aquestes dades indiquen la necessitat d'ampliació de sòl així com la lògica que seguirà la implantació del transport, que anirà reforçant la idea de ciutat central amb connexions radials.

"Barcelona havia consumit el 62%, les Corts el 31%, Gràcia el 35,5% i Sant Martí de Provençals el 20% del seu sòl d'eixample. L'agregació de municipis genera un nou i major mercat urbà per a la ciutat de Barcelona." (Caldés i Torrent, M. 2002:37)

Tot i les intencions de la proposta de 1859 de Cerdà, la construcció de l'Eixample va seguint la lògica que les bases del concurs preveien, és a dir, el centre de l'Eixample (municipi de Barcelona) amb un alt consum de terreny, majoritàriament residencial i "equipat"; Gràcia, residencial i industrial; els barris perifèrics (els municipis de les Corts i Sant Martí de Provençals), industrials i residencials amb una proporció de més del 70% del sòl industrial construït.

És a dir, en el procés de construcció de la gran ciutat (de la "Gran Barcelona") conflueixen diversos factors, la voluntat i ideologia política de la burgesia, la cerca de nou sòl edificable i l'aplicació de la tecnologia del transport que, d'alguna manera, s'estan donant suport a la idea de ciutat central i diversificada social i funcionalment, que diluiran, la idea inicial del projecte d'eixample de

⁸ Magrinyà, F., Marzá, F. 2009. *Cerdà. 150 años de modernidad. Catálogo de la exposición*. Barcelona: Fundación Urbs i Territori Idefons Cerdà / ACTAR. 2009. 320 p.

Cerdà de 1859, construint una ciutat centralitzada i jerarquitzada sobre el substrat del projecte d'una idea de ciutat que cercava, amb la homogeneïtzació i la regularitat, una ciutat il·limitada, travessera en la forma i socialment transversal.

La situació fins a 1897, any de les annexions, pel que fa a l'estructura de transport i la seva relació amb el creixement urbà, segons Teresa Navas és la següent:

“El balance, pues, [...] es la de un sistema de comunicaciones fuertemente radial respecto la ciudad de Barcelona y constituido por diversos modos de transporte que consolidaban tendencias de crecimiento así como cualificaban usos del suelo y actividades, con una incidencia demostrada en el área suburbana de la capital. Y, siguiendo a F.J. Monclús, este territorio se corresponde al que configuran las anecciones de municipios desde 1897, que expandirán los límites administrativos de la ciudad y aumentarán su población hasta el medio millón de habitantes.” (Navas, Teresa. 2012)

Amb l'electrificació dels tramvies es plantejarà per primera vegada (1893) la planificació d'una xarxa tramviària (Navas, Teresa. 2012) amb el nom *“Ferrocarriles tranvías de unión entre Barcelona y los pueblos comarcanos”*, aquesta proposta, de l'enginyer Hermenegildo Gorria i la posterior de 1896 del banquer britànic Alfred Parrish, constaven de deu línies que no sobrepassaven els límits municipals que es definiren al 1897 amb les annexions. Només hi havia una excepció, en una de les línies, que pretenia arribar a Cornellà de Llobregat. Com dèiem al paràgraf anterior, l'aplicació de la tecnologia al transport donarà suport al creixement de la ciutat, fins i tot anticipant-se a les decisions administratives.

El creixement de la ciutat, la construcció de l'Eixample (que prioritza el creixement de l'Eixample central entre Ciutat Vella i Gràcia), el creixement dels pobles del Pla (amb lògiques d'eixamplaments parcials i independents) i la necessitat de comunicació del i amb el centre (Ciutat Vella i el Port) potencia o “dibuixa” una estructura radiocèntrica, que el traçat de la “xarxa de transport urbà” i les línies ferroviàries reforça.

Al plànol de 1888 (il·lustració **04.20**) es poden apreciar les travesseres en diferents estats de realització. El carrer Ferran queda definitivament acotat entre la Rambla i el Parc de la Ciutadella, la

⁹ Referència de l'autora de la comunicació: Monclús, F.J., Oyón, J.L., *Eixample i suburbanització, Trànsit tramviari i divisió social de l'espai urbà a Barcelona. 1883-1914. En La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà.* Barcelona: Olimpíada Cultural, S.A. 1990, p. 151-173.



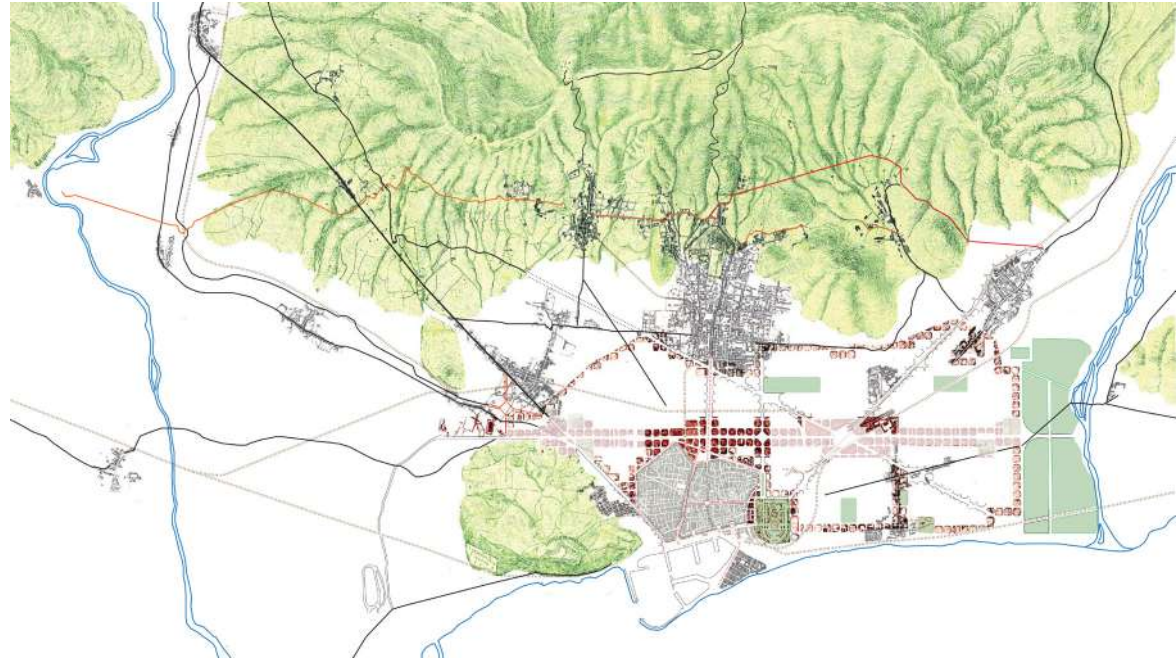
04.18. Plaça d'Eivissa, un tramvia de la línia 46. ICC RF.8634



04.19. El Tren de Foc al Passeig de la Bonanova. ICC RF.13486

Gran Via queda definida pel ritme de construcció de l'Eixample i en estat latent, més enllà de l'espai construït. La Travessera de Gràcia segueix tenint un paper de via de "circumval·lació" entre els pobles de llevant i ponent del Pla i, alhora és el "suport" d'alguns equipaments sanitaris (La Maternitat a ponent, el futur nou hospital de Sant Pau i la Santa Creu). La carretera d'Esplugues a Sant Andreu està plantejada en el projecte de Melcior de Palau, els trams construïts amb diferent caràcter, urbà entre Sarrià i Sant Gervasi i suburbà a la resta de trams, es pot apreciar el seu traçat amb major o menor continuïtat, des de Sant Boi fins a Sant Andreu.

Durant el procés d'urbanització de l'Eixample, el creixement dels pobles del Pla, va definint una estructura urbana "alternativa" al projecte d'Eixample, generant una estructura amb marcat caràcter, diferenciant clarament el centre (Ciutat Vella i Eixample central) i perifèria (pobles del Pla i del Rere-Eixample). En l'eixamplament i la descentralització de la ciutat (desplaçament de fàbriques i habitatge burgès) coexistiran dues lògiques de creixement; l'Eixample, amb un creixement "controlat i programant" (al voltant de la ciutat existent, entre Ciutat Vella i Gràcia) i la suburbanització amb un procés d'inici de formació de diferents perifèries.



04.20. Dibuix de l'autor sobre el *Plano general de Barcelona y sus alrededores*. Compuesto y dibujado por Leopoldo Rovira y Deloupy. 1888. AHCB_10881 en el que es fa èmfasi en l'estat de les diferents travesseres de la ciutat.



INICI CONSTRUCCIÓ DE L'EIXAMPLE

1860-1861 Anivellament de la Gran Via, passeig de Sant Joan, Paral·lel, passeig de Gràcia i Meridiana

1862 Les societats de l'Eixample comencen el seu desenvolupament. Greus inundacions a la ciutat.

1863 Inauguració de la línia de Ferrocarrils de Catalunya a Sarrià.

1863 Iníci de la construcció de la Universitat de Barcelona.

1864 Iníci de la construcció del col·lector de la Ronda.

1864-1867 Llei de reglament de l'Eixample.

1865 Epidèmia de còlera (3.717 morts a la ciutat)

1865 Constitució de les Comissions d'Eixample. Cerdà abandona el càrrec de tècnic supervisor de l'Eixample.

1866 Crisi econòmica i caiguda de les societats d'Eixample.

1867 Publicació de la Teoria General de la Urbanització.

1868 Enderroc de la Ciutadella.

1888 Exposició Universal

04.21. Dibuix de l'autor a partir del "Plano geométrico de la ciudad de Barcelona, levantado por el Arquitecto Mayor de la misma Dn. José Mas y Vila quien lo dedica a su Escmo. Ayuntamiento Constitucional." (AHCB 8100) amb fragments del projecte d'Eixample d'Ildelfons Cerdà de 1859 (AHCB-2939) ajustats al parcel·lari actual. En vermell les primeres vies replantejades del projecte d'Eixample, també en vermell, algunes construccions significatives del mateix.



04.22. Vista general del baixador del Passeig de Gràcia amb tramvies i carruatges circulant. 1905-1915. AFB bcn000302



04.23. El passeig de Gràcia amb gent i carruatges. 1910-1920. AFB bcn000351.

Al plànol de la pàgina anterior es mostra la situació de les travesseres en el moment d'inici de la construcció de l'Eixample, és un plànol "fictici" i diacrònic, que intenta recollir i barrejar la realitat construïda junt a la proposta de ciutat plantejada per Cerdà i l'inici de la construcció de l'Eixample que tot i ser (en projecte), una proposta de ciutat travessera entre el Besòs i el Llobregat, la realitat de la seva construcció anirà aproximant-se a la idea de la "ciutat municipalista", que preveia una ciutat central (entre Ciutat Vella i Gràcia) amb diferents "zones" (els pobles del Pla) on ubicar la "ciutat necessària", on ubicar la indústria i els treballadors.

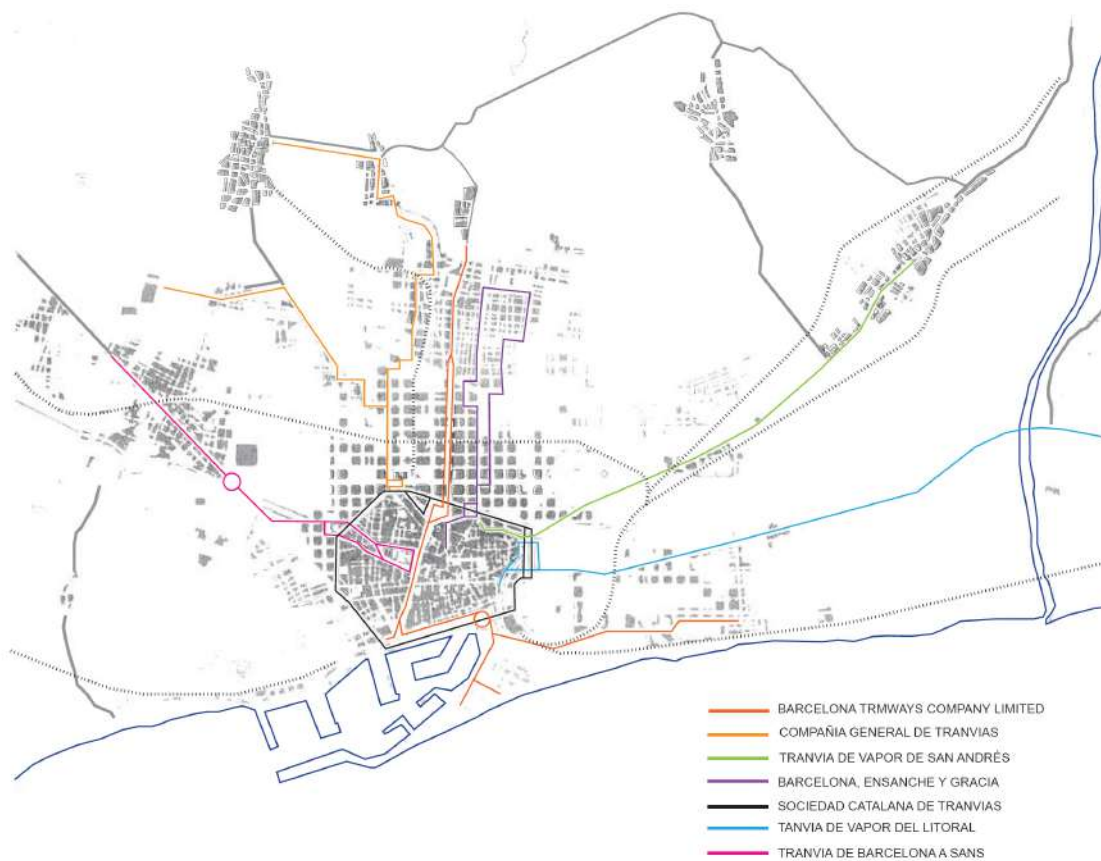
Conseqüència d'això, es pot observar (Il·lustració **04.21**) la coexistència de dues estructures sobrepesades, la de les "travesseres", que relaciona els pobles del Pla de ponent a llevant i la de la xarxa de transport públic clarament radio-cèntrica.

Respecte a l'estructura travessera, la travessera de Gràcia a la cota 50, relaciona, les Corts, Gràcia, Sant Martí i Sant Andreu. La proposta d'Eixample Cerdà, amb la Gran Via, relaciona transversalment, tot i que en projecte, la Bordeta-Sants, Ciutat Vella, el Clot, i més enllà del Besòs, Sant Adrià. La carretera d'Esplugues (sobretot des de la proposta de Melcior de Palau de 1879) relaciona els pobles de la cota més baixa de Collserola, Esplugues, Sarrià, Sant Gervasi, amb un traçat clarament urbà (passeig de la Bonanova), Horta i Sant Andreu, tanmateix comencen a aparèixer altres traçats alternatius a la carretera d'Esplugues (gairebé paral·lels) que connecten i relacionen Vallcarca, a través de la Creueta del Coll amb Horta, la construcció del pont de Vallcarca (1923) potenciarà aquesta comunicació.

En relació a la xarxa de transport públic es pot observar (Il·lustració **04.24**) la voluntat de connexió de Ciutat Vella a través de l'Eixample central amb Gràcia (tres línies), Sant Gervasi (tres línies), i Sarrià (tres línies), prolongant les línies de tramvia fins a Vallvidrera i el Tibidabo a través de la carretera de la Rabassada, amb una clara tendència accentuada de connexió mar-muntanya (*descendens*); la resta de línies van a cercar radialment, la Bordeta i Sants cap a ponent, el Clot i Sant Andreu i Horta cap a llevant, i dues línies més, la que connecta amb el Poble Nou i la que va cap a Sant Adrià, definint clarament unes línies suburbanes de connexió amb el centre de la ciutat, sense arribar a definir una "xarxa" de comunicació que estructurí l'espai per urbanitzar.

La xarxa de transport urbà, des dels inicis, evidència la lògica de creixement centre-perifèria amb una estructura, clarament radio-cèntrica, tanmateix la comunicació al Rere-Eixample ha estat i està dependent d'aquesta lògica.

Al iniciar-se l'any 1872, la implantació del tramvia, ha seguit el criteri de comunicació suburbana sense intenció de formalitzar una xarxa, intentant enllaçar diferents nuclis urbans, en funció de la seva activitat i de la seva relació amb el centre de la ciutat, seguint el traçat de les antigues vies de comunicació.



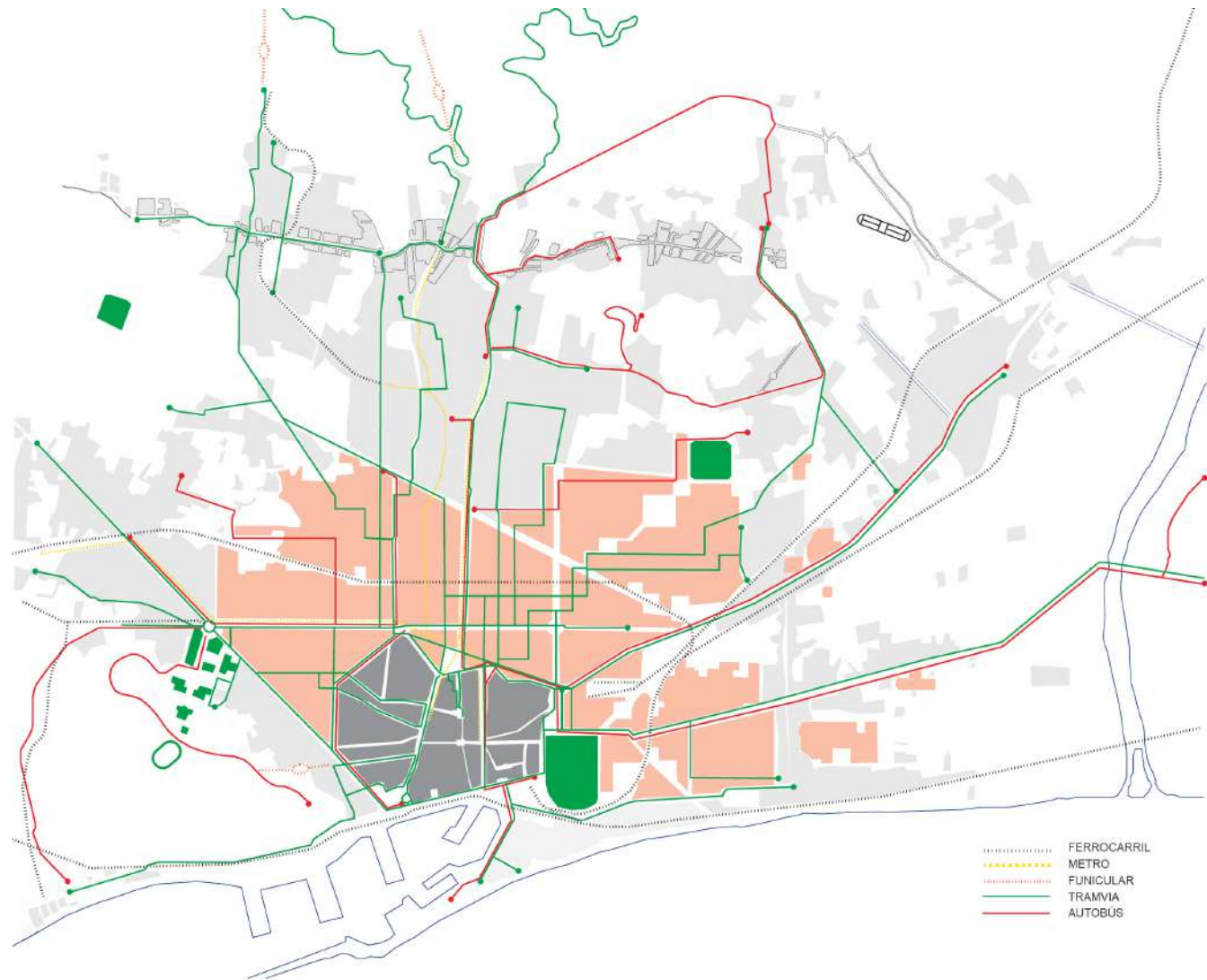
04.24. Dibuix de l'autor en base a la Xarxa de Tramvies 1888



04.25. El Passeig de Gràcia amb la serra de Collserola al fons. 1874. AFB bcn000160.



04.26. Exterior del Teatre Principal amb tramvies circulant per la Rambla. 1890-1899. AFB bcn000168.



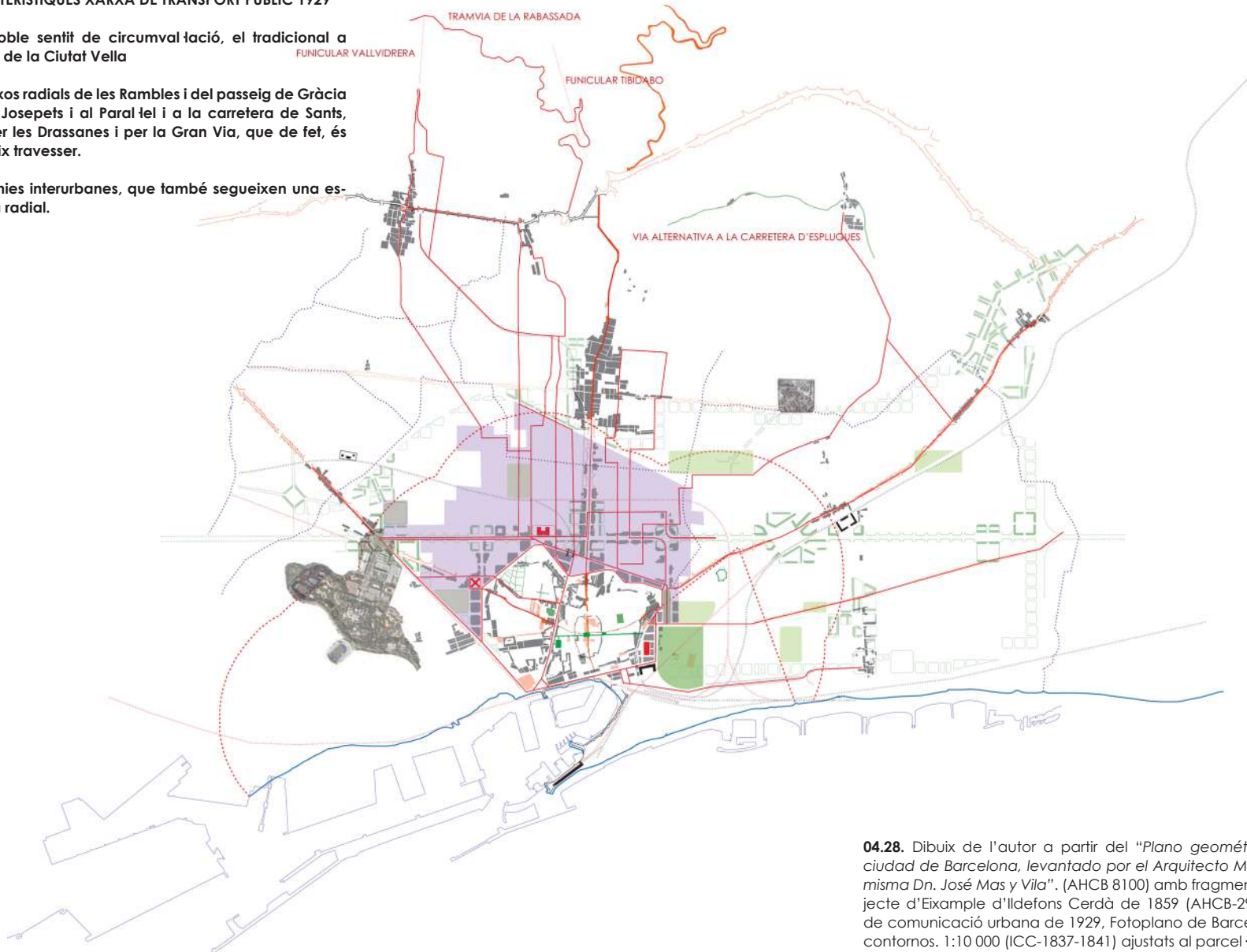
04.27. Dibuix de l'autor en base a la Xarxa de transport urbà 1929

CARACTERÍSTIQUES XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC 1929

1_Un doble sentit de circumval·lació, el tradicional a l'entorn de la Ciutat Vella

2_Els eixos radials de les Rambles i del passeig de Gràcia fins als Josepets i al Paral·lel i a la carretera de Sants, units per les Drassanes i per la Gran Via, que de fet, és l'únic eix travesser.

3_Les línies interurbanes, que també segueixen una estructura radial.



04.28. Dibuix de l'autor a partir del "Plano geométrico de la ciudad de Barcelona, levantado por el Arquitecto Mayor de la misma Dn. José Mas y Vila". (AHCB 8100) amb fragments del projecte d'Eixample d'Ildefons Cerdà de 1859 (AHCB-2939). Línies de comunicació urbana de 1929, Fotoplano de Barcelona y sus contornos. 1:10 000 (ICC-1837-1841) ajustats al parcel·lari actual.



04.29. Tramvia al Tibidabo per la carretera de la Rabassada.



04.30. Tramvia de la línia 48 en la carretera del Morrot. ICC RF.6246.

Al plànol de la pàgina anterior es pot comprovar (il·lustració **04.28**) com la xarxa de transport (1929) queda condicionada per la relació centre perifèria, que només la construcció del "Transversal" (actual línia 1) intentarà modificar al tenir una voluntat de connexió travessera de la ciutat.

La xarxa de transport (Tramvia, Metro i Autobús), a l'any 1929, tot i que lleugerament modificada per la construcció del metro transversal i per la construcció d'algunes línies de tramvia i autobús que van ajustant-se al traçat dels carrers de l'Eixample, segueix tenint una estructura radio-cèntrica accentuada, que es caracteritza per:

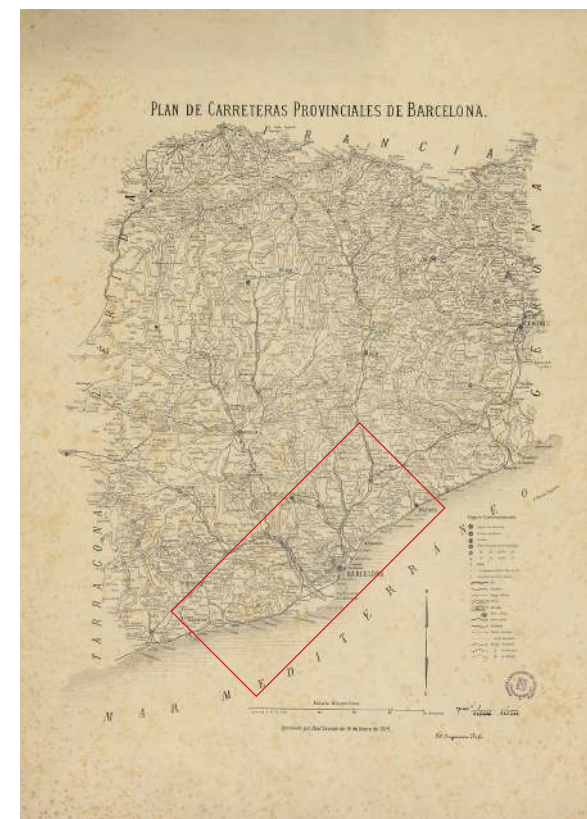
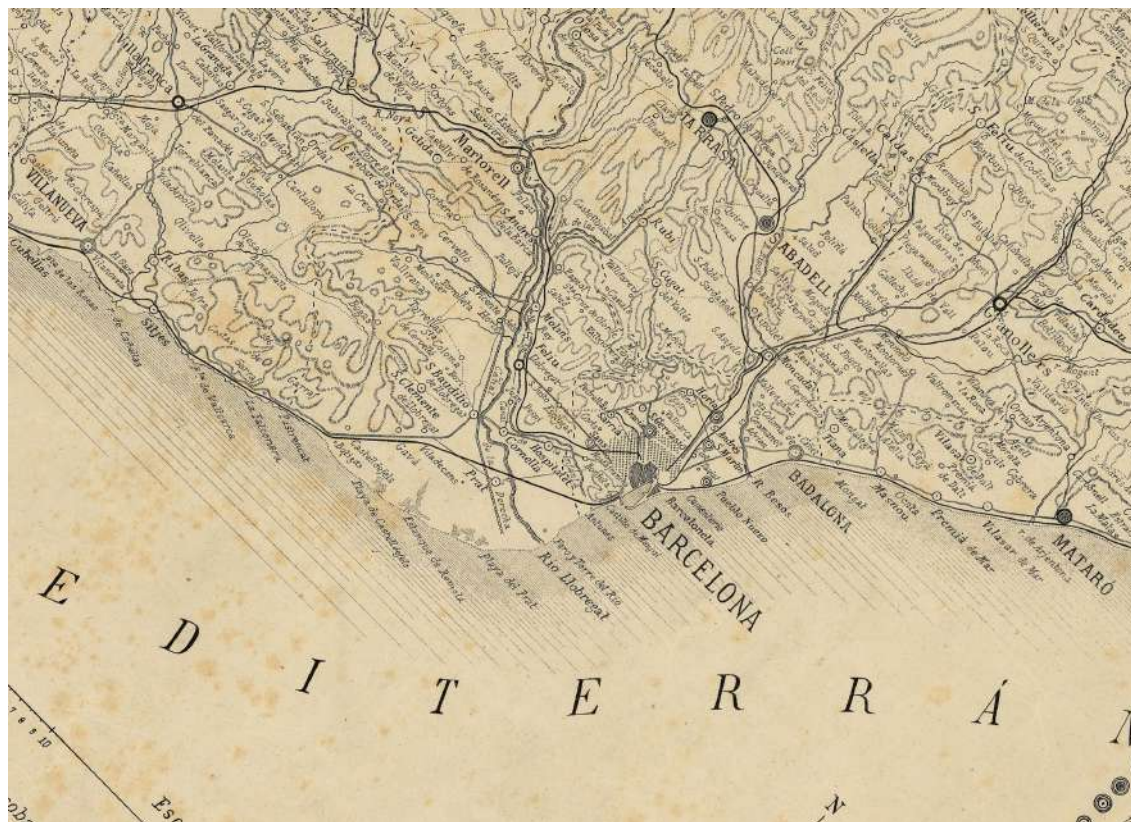
- 1_ Un doble sentit de circumval·lació, el tradicional a l'entorn de la Ciutat Vella
- 2_ Els eixos radials de les Rambles i del passeig de Gràcia fins als Josepets i al Paral·lel i a la carretera de Sants, units per les Drassanes i per la Gran Via que, de fet és l'únic eix travesser.
- 3_ Les línies interurbanes, que també segueixen una estructura radial.

Aquesta és la situació del transport públic, que des del tercer quart del segle XIX fins al primer terç del segle XX ha potenciat l'estructura radial i concèntrica respecte a Ciutat Vella (o més concretament, respecte a la plaça de Catalunya) sobreposant-se a l'esquema travesser que havia projectat Cerdà al 1859.

Al Rere-Eixample, tot i que respecte a l'estructura del transport públic, s'entén com diferents nuclis perifèrics de la radialitat de la ciutat central, des dels projectes de la xarxa viària, es pot reconèixer la transversalitat de la franja travessera dels pobles del peu de la serra litoral. La proposta de Melcior de Palau en el "*Plan de carreteras provinciales*", pensat des d'un àmbit territorial més gran que la ciutat de Barcelona, incorpora a les propostes concretes, però també, al imaginari de final del segle XIX, la idea d'element travesser que pot tenir, el que hem anomenat Rere-Eixample.

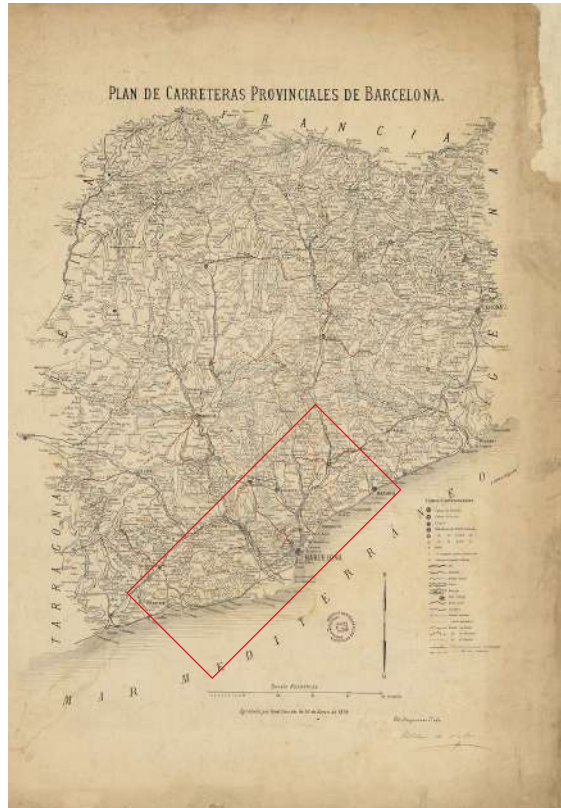
La carretera d'Espluges. La idea de travessera en la proposta de Melcior de Palau

El plànol "Plan de carreteras provinciales de Barcelona" publicat l'any 1879 (il·lustració **04.31**) presenta una situació de la xarxa de carreteres a la província de Barcelona en el que l'esquema radio cèntric en vers la capital de l'estat encara és el que marca la pauta, tant de les carreteres nacionals com de les provincials.



04.31. Plan de carreteras provinciales de Barcelona. 1879. Dimensions: 70 x 55 cm. ICC RM.243332. Detall de l'Àrea Metropolitana, el rectangle vermell emmarca la il·lustració de la dreta.

Sobre aquesta base, sobre el mateix plànol, Melcior de Palau¹⁰ proposa un nou esquema per les carreteres provincials de Barcelona, dibuixant a mà en color vermell (il·lustració **04.32**) una proposta de noves carreteres "locals" en la que es pot apreciar la proposta de la carretera d'Esplugues com una travessera des de Vilanova i la Geltrú fins a Mataró.



04.32. Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau ; E. Brosa lit. 1879. Dimensions: 70 x 53 cm. ICC RM.2270.

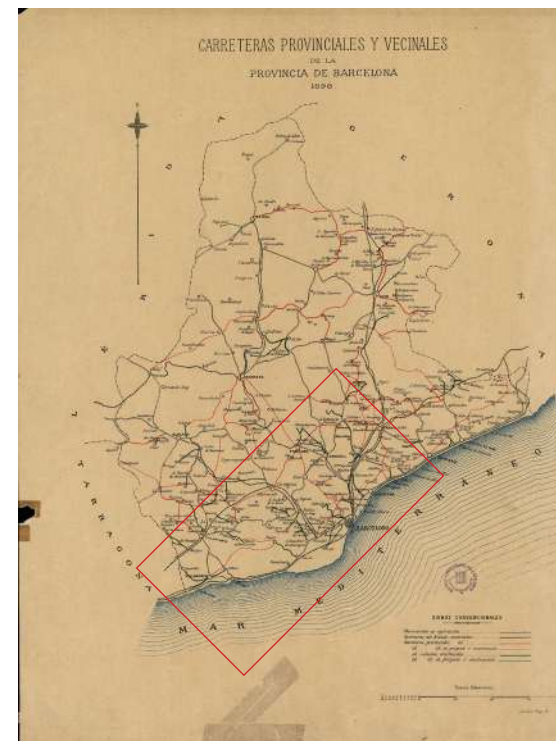
Detall de l'Àrea Metropolitana, el rectangle vermell emmarca la il·lustració de la dreta. En aquesta s'han remarcat (en color groc) les vies transverses proposades per Melcior de Palau.



Tanmateix, en la proposta de Melcior de Palau es pot observar la "definició" d'altres travesseres a escala provincial, en el fragment representat s'observa clarament la intenció de "repetir" l'esquema travesser entre les poblacions del Vallès, l'Anoia i el Penedès

¹⁰ Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau ; E. Brosa lit. 1879. Dimensions: 70 x 53 cm. ICC RM.2270

El plànol¹¹, (il·lustració **04.33**) nou anys posterior als anteriors, recull, en part, la proposta de Melcior de Palau. Aquests tres plànols indiquen, al nostre entendre, la voluntat de construir una carretera transversal que aprofitant les ja construïdes enllaci les poblacions a llevant de Barcelona (Sant Adrià, Santa Coloma, Tiana i altres situades a les cotes baixes de la serra de Marina fins a Mataró i, de Mataró fins a Fogás) amb les de ponent (Sarrià, Esplugues, Cornellà, Sant Boi, Viladecans, Gavà, Castelldefels).



La proposta de Melcior de Palau (per la carretera d'Esplugues) coincideix amb la idea de travessera que estem desenvolupant a la tesi, en el sentit que es pot entendre com una proposta de relacionar diferents llocs (comunicar-los, enllaçar-los) a partir del reconeixement dels llocs, de les relacions geogràfiques, les condicions topogràfiques, de les preexistències, etc.

04.33. Carreteras provinciales y vecinales de la provincia de Barcelona / Lit. Solà. Any original: 1898. ICC RM.248777. Detall de l'Àrea Metropolitana. El rectangle vermell emmarca la il·lustració de l'esquerre

¹¹ Carreteras provinciales y vecinales de la provincia de Barcelona / Lit. Solà. Any original: 1898. ICC RM.248777

Tanmateix es pot entendre la travessera (la idea de travessera) com la consecució de diverses travesseres, que tot i que apareixen per necessitats i condicions diverses, tenen en comú la idea de travessar altres elements naturals (*descendens*) de forma conscient i voluntària, és a dir, com proposta per modificar les relacions de connexió entre els llocs, entre els espais que s'han anat generant a partir de l'ajust a la topografia i les condicions geogràfiques.

En termes "tèxtils", la travessera és, i en aquest, cas és molt clar, la que acaba donant sentit al teixit, que prèviament organitzat per l'ordit (*descendens*), la "trama¹²" (la travessera), configura de forma conscient i voluntària (projecte, proposta,) el teixit. Aquest teixit es pot considerar com teixit material (vies, camins, carreteres), però també com teixit de relacions, socials, econòmiques, culturals, que en definitiva, són les que amb la morfologia del lloc i de les propostes estructuren el territori.

Més enllà, o a més, de la proposta de Melcior de Palau o de la seva concreció material, ens interessen dos aspectes de la mateixa. El primer, entendre que d'alguna manera està definint la proposta (la de la carretera d'Esplugues, però també la resta de carreteres de la xarxa que proposa) a partir de la idea de travessera, amb la intenció de definir elements que estructurin el territori en base a elements "trama" (travesseres, *transversa descendens*) que amb "l'ordit" (*descendens*) previ, va generant el "teixit" en el territori. I en segon lloc, perquè, d'alguna manera "reconeix" o fa evident (en la proposta de la carretera d'Esplugues) la idea de Rere-Eixample travessar a l'espai entre el Pla de Barcelona i la serra de Collserola, estenent aquesta idea al litoral metropolità, des de Castelldefels fins a Tiana, clarament, o des de Vilanova fins a Mataró, que alhora està, implícitament, entenent la idea de travessera a diferents escales i en diferents fragments.

Teresa Navas¹³, a les conclusions de l'article "*Infraestructuras viarias desde la perspectiva histórica. El caso de la formación de la Red de carreteras en la región de Barcelona (1761-1969)*", fa una reflexió molt precisa del paper de les carreteres en relació a la xarxa viària secundària de la regió de Barcelona i a la seva relació amb el territori:

¹² En termes tèxtils, la trama és la que al fer diferents passades sobre i entre l'ordit acaba configurant el teixit.

¹³ Navas Ferrer, Teresa (2013). *INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DESDE LA PERSPECTIVA HISTÓRICA. EL CASO DE LA FORMACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS EN LA REGIÓN DE BARCELONA (1761-1969)* Revista Transporte y Territorio Nº 8, Universidad de Buenos Aires, 1º sem. de 2013. ISSN 1852-7175 . www.rtt.filo.uba.ar (en línea 20/6/2014)

"[...], las carreteras secundarias y locales. Forman parte intrínseca de la realidad territorial y esta puede ser urbana, periurbana, natural, etc.; muchos tramos viarios se han convertido en ejes cívicos donde se concentran actividades y relaciones sociales, equipamientos públicos [...]. Las carreteras locales son la tipología más adecuada para ensayar una reflexión de más complejidad a propósito de la relación infraestructuras y territorio, precisamente por todos estos valores de espacio público que lleva asociados. De estas vías puede depender un uso más racional del territorio con una accesibilidad cotidiana de calidad social."

Aquesta reflexió, és la que volem remarcar del cas de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, una via que comença a adquirir sentit a partir de les diferents propostes de viari secundari a la regió de Barcelona, i que amb més o menys definició, s'inicia en les propostes de mitjans del segle XIX. Fet o fets que expliquen amb molta claredat com es "construeix" una travessera, en els termes que estem plantejant a la tesi. Un element que es genera a partir de necessitats similars, però diferenciades, i que al llarg del temps, es va "reconvertint" per demandes fragmentàries, donant com a resultat un element travesser amb múltiples lectures, tant d'ús, com de tipologia (urbana, territorial,) com d'escala.

En el cas concret de carretera d'Esplugues a Sant Andreu, és molt clarificadora la referència que fa Teresa Navas:

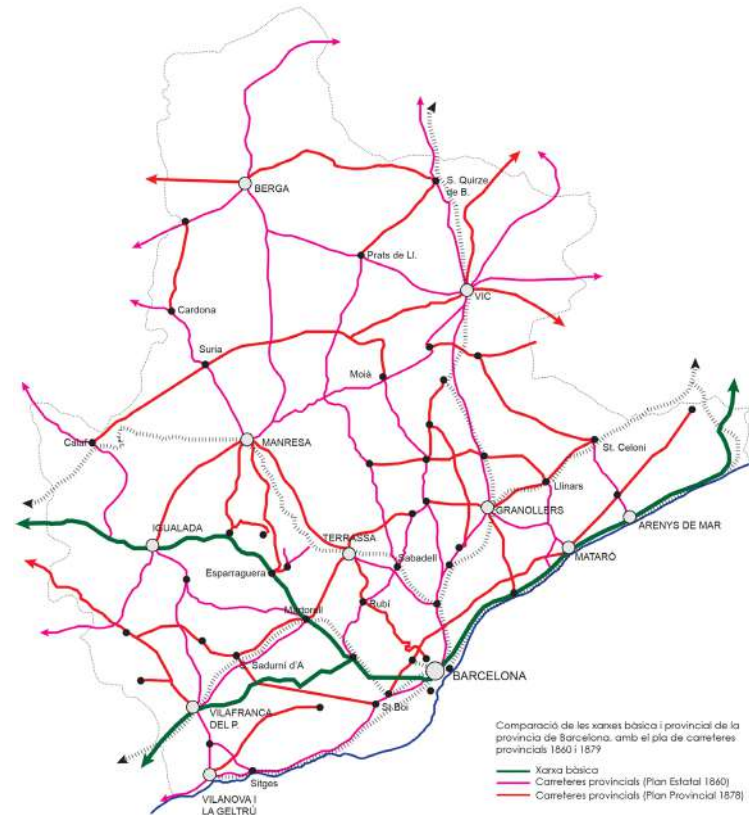
*"L'interès d'aquesta nova línia s'afegeix a altres línies proposades (i fins i tot començades a construir) pocs anys abans, que tenien igualment aquest sentit de cinturons de circumval·lació respecte a la capital. **Arribats en aquest punt, és obligat posar en relació la carretera anul·lar amb la que recorria transversalment la part alta del Pla de Barcelona, d'Esplugues a Badalona passant per Sarrà i Sant Gervasi** –el seu tram central és l'actual passeig de la Bonanova–, **iniciada el 1861**¹⁴, així com amb la que s'executava de Molins de Rei a Caldes de Montbui via Rubí i Sabadell, esdevinguda carretera estatal des de 1864. (Navas, Teresa. 2008:126).*

D'alguna manera, a una altra escala, la reflexió de Teresa Navas, recorda l'article de Madoz al *Diccionario-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, (Madoz, Pascual. 1847: 378-379) publicat l'any 1847, que reproduïa els comentaris de Don José Masanés en relació a l'encàrrec que havia rebut de la Diputació Provincial de Barcelona per remodelar i modernitzar la Travessera

14 AHDB, Ll. 939, Documentació relativa a la carretera de circumval·lació del Pla de Barcelona, 1861-1871. Citat per Navas i Ferrer, Teresa. (2008) "Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona." *Barcelona quaderns d'història* [en línia], 2015, Núm. 14, p. 117-134. <http://www.raco.cat/index.php/BCNQuadernsHistoria/article/view/128465/218962>.

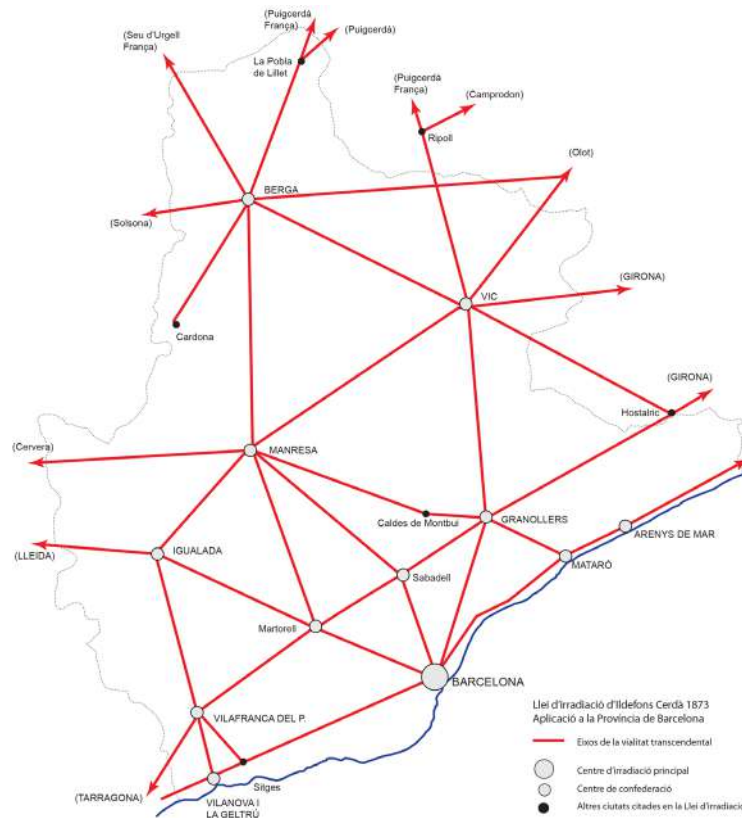
de Gràcia, que a la tesi pren rellevància, al incidir sobre la idea de definició i/o construcció d'una "Travessera Nord" cívica a l'espai travesser del Rere-Eixample.

Seguint amb l'aparició de la Travessera Nord, a partir de 1865 es dissenya una nova xarxa a nivell provincial, que s'orientarà transversalment als eixos bàsics fent contrapunt a la verticalitat de les vies de sentit radial respecte a Barcelona. Aquesta estratègia es concretarà en la definició de tres cinturons en l'àmbit territorial de la província de Barcelona (la carretera d'Esplugues a Sant Andreu seria el primer dels tres cinturons) aquest fet remarca la voluntat de connexió transversal (llevant-ponent), que a diferent escala, però de forma similar, havien fet l'obertura de l'eix Ferran-Jaume I-Princesa en el nucli de la ciutat, i la Gran Vía a l'Eixample i la Travessera de Gràcia a la cota 50 del Pla de Barcelona.



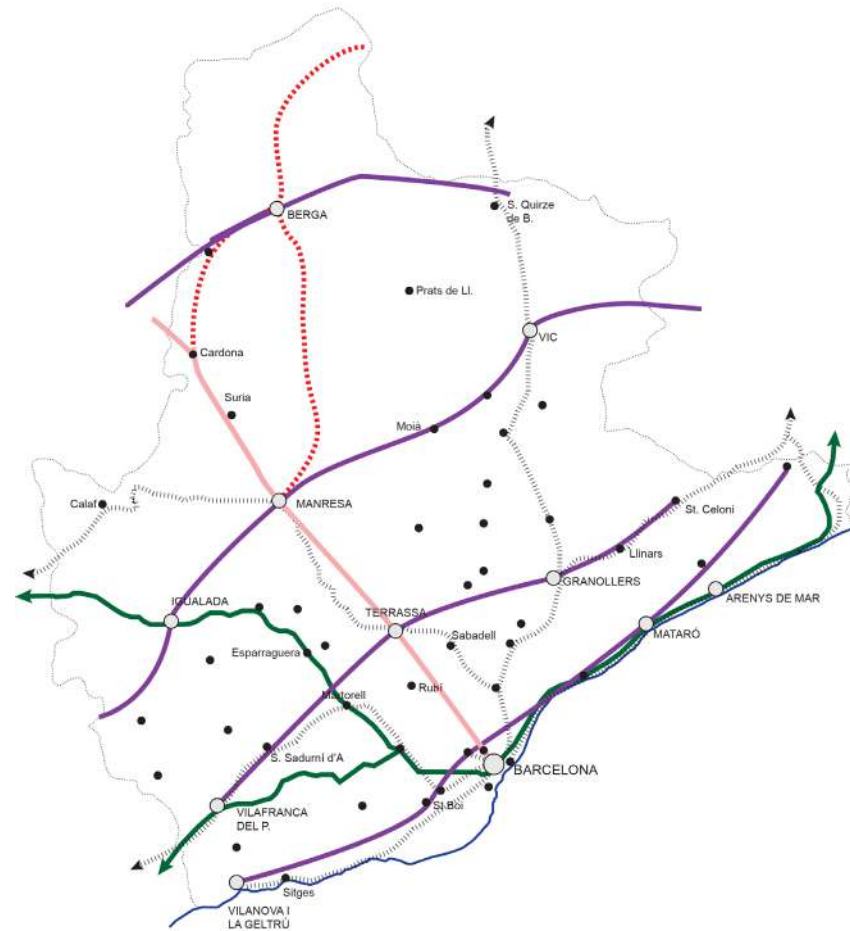
04.34. Redibuixat de l'autor en base a: Navas Ferrer, Teresa. 2013. *Infraestructuras viàries desde la perspectiva històrica. El caso de la formación de la red de carreteras en la región de Barcelona (1761-1969)*. Revista Transporte y Territorio N° 8, Universidad de Buenos Aires. pp. 27-44. <www.rtt.fi lo.uba.ar/RTT00803027.pdf>. P. 41

La Comissió mixta per l'estudi del *Proyecto de División Judicial de la Provincia* (1872) fa una proposta de divisió interprovincial (agost 1873) quan Cerdà ocupa la presidència provisional de la Diputació. La proposta, respon als dos requisits essencials per estructurar el territori que Cerdà havia formulat; la topografia natural de les diferents comarques que componen la Província i la seva accessibilitat. Amb aquestes premisses es configura una xarxa de ciutats, que prenen importància al constituir-se en nodes d'una xarxa que transcendia la comunicació provincial, posant en contacte la resta del territori (Navas, Teresa. 2008:131), les ciutats capitals de les confederacions es converteixen en centres i subcentres formant part d'una organització territorial del sistema transcendental (carreteres, ferrocarrils, línies nàutiques). La proposta de Melcior de Palau recull la proposta anterior en termes metodològics amb una visió integradora de les diferents realitats territorials.

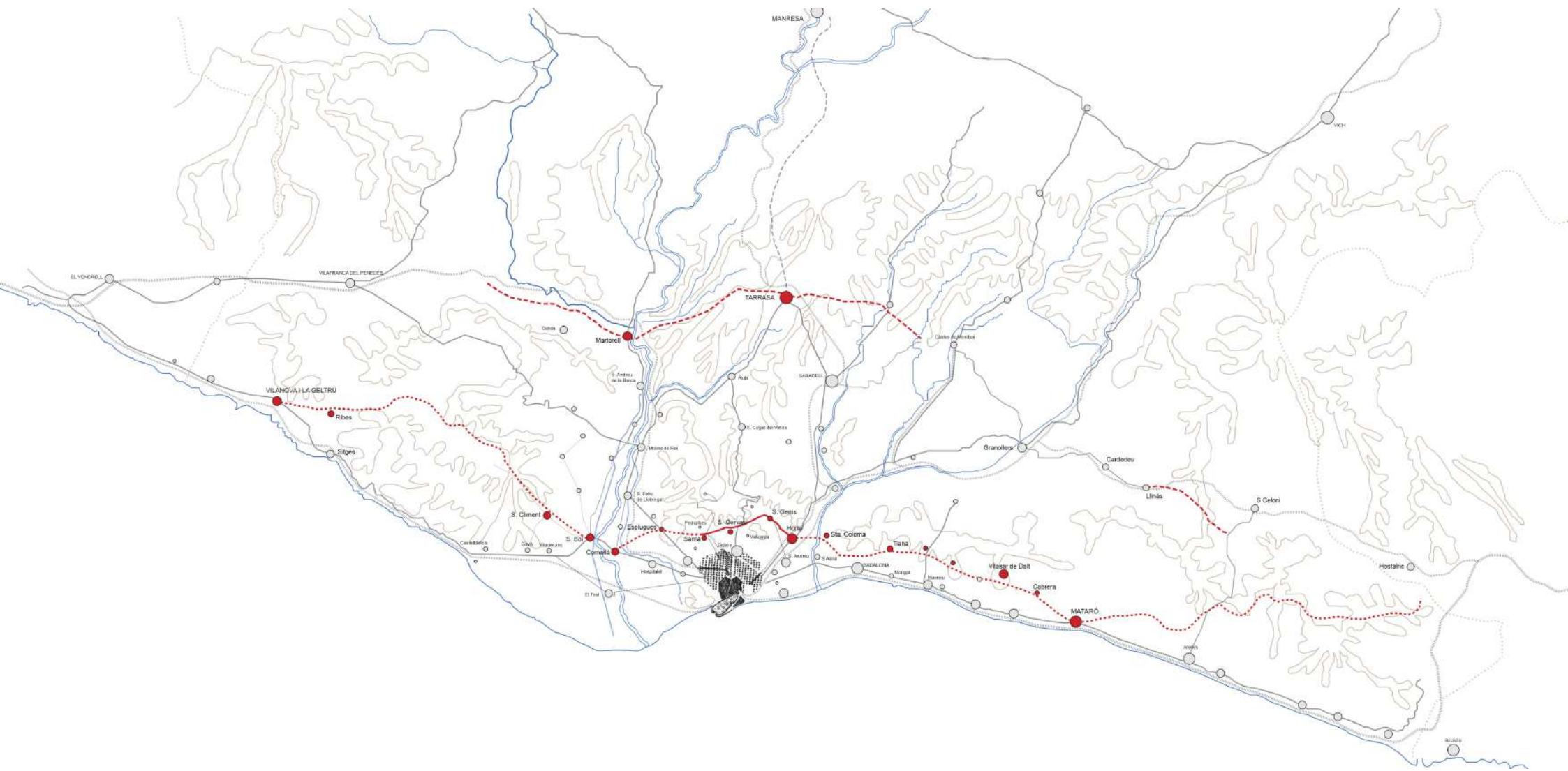


04.35. Redibuixat de l'autor en base a: Navas Ferrer, Teresa. (2008) "Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona." *Barcelona quaderns d'història [en línia]*, 2008., Núm. 14 , p. 117-134. <http://www.raco.cat/index.php/BCNQuadernsHistoria/article/view/128465/2189>. P 133

La conjunció d'aquestes circumstàncies i propostes conflueixen en la idea de la connexió transversal del territori, definint varies vies "concèntriques" que al ajustar-se a la morfologia del territori estan configurant diferents vies travesseres, que vistes des de l'escala de la ciutat de Barcelona, es poden entendre com l'aplicació i ampliació de la comunicació transversal iniciada amb la construcció del carrer Ferran al centre de Ciutat Vella, que també recull la proposta de la Gran Via en el projecte d'Eixample de Barcelona d'Ildefons Cerdà.



04.36. Esquema travesser a la província de Barcelona. Elaboració pròpia a partir de les il·lustracions 04.36 i 04.37.

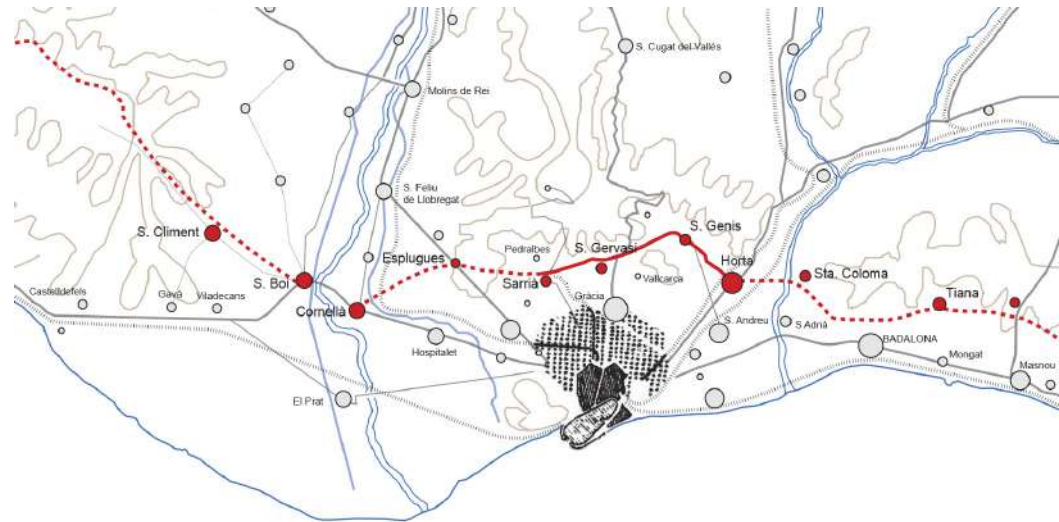


04.37. Dibuix de l'autor a partir de "Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau" de 1879 ICC RM.2270

L'opció de Melcior de Palau, és que les carreteres han de ser servidores dels nuclis de població i del transit local intermedi (Navas, 2013: 39). Aquesta idea és coherent amb la fase de primera industrialització a Catalunya, en la que els assentaments industrials, de petita escala, s'han localitzat en una estructura dispersa. D'aquesta planificació i construcció de la xarxa viària en va sortir beneficiada la comunicació de la província de Barcelona, però de manera més acusada, la zona més propera a la ciutat de Barcelona, (Navas, Teresa. 2013; 40), va començar a prefigurar el sistema de corredors de comunicació de la ciutat i de la regió.

És en aquests projectes de vialitat a la província de Barcelona i sobretot al voltant de l'àrea d'influència de la ciutat, que es comença a configurar la via que hem anomenat la Travessera Nord al Rere-Eixample. Una via de comunicació travessera que intenta vincular, relacionar, les poblacions de la conca del Llobregat (Esplugues) amb les del Besòs (Sant Adrià). Prefigurant el que podríem anomenar el primer corredor de l'àrea metropolitana i quarta via travessera de l'estructura urbana de Barcelona.

Aquesta carretera provincial, en el territori pròxim de la ciutat vincularà els municipis de la perifèria per la cota més baixa de la serra de Collserola. Aquesta via, vista des de l'estructura urbana de Barcelona es pot entendre com la quarta via travessera que junt amb el carrer Ferran (a escala de la ciutat antiga), la Gran Via (a escala de la nova ciutat) i la Travessera de Gràcia a escala del Pla de Barcelona), conformen el sistema de travesseres de l'estructura urbana de la ciutat.



04.38. Detall de l'àrea metropolitana del plànol re-dibuixat a partir de "Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau" de 1879 ICC RM.2270

4.2. L'aparició del Rere-Eixample en la proposta de Jaussely

En aquest apartat ens centrem en la representació de la ciutat de Barcelona de finals del segle XIX i en el projecte (Pla Jaussely) per el que tenen a veure amb en el que hem anomenat "capes inmaterials", elements que tot i no haver condicionat materialment l'estructura urbana, evidencien un segon canvi d'escala en l'estructura urbana de la ciutat.

El primer element (el plànol de la ciutat de Barcelona de 1890 de J. M. Serra) contemporani al plànol de Garcia Fària¹ i, el segon, la proposta de Jaussely (posterior al plànol de Garcia Fària), per el concurs² de 1903, que tot i que, la representació, es cenyies al terme municipal de Barcelona, d'alguna manera, obre la possibilitat d'entendre la ciutat més enllà dels seus límits administratius i alhora incorpora la idea, tot i que incipient i tímida, de la relació de la ciutat i el territori.

La proposta de Garcia Fària, es pot emmarcar en el corrent ideològic³ que apareix a mitjans del segle XIX; una corrent que tendeix cap a l'anomenat "socialisme científic", en el que la ciència posada al servei de la societat, ha de poder resoldre els problemes socials. Segons aquesta idea, els problemes de la societat industrial, respecte la salut humana, ja no es poden resoldre només des de la medicina, les causes i les solucions sobrepassen aquest àmbit, és en altres àmbits on es preten, també, donar resposta a aquests problemes.

Del projecte de Garcia Faria, ens interessa la seva proposta de vincular els problemes sanitaris al disseny de la ciutat i el territori, que alhora, porta la idea de continuïtat (o dependència) ciutat-territori, és a dir, la introducció, des de la visió higienista, del canvi d'escala en relació a la consideració, estudi i disseny de la ciutat. Un canvi d'escala que des de les propostes urbanístiques i arquitectòniques es produirà al primer terç del segle XX.

1 Fem referència al plànol de Garcia Fària, perquè entenem que és un dels primers plànols que mostren l'àmbit territorial de la ciutat més enllà del Llobregat i que d'alguna manera, vincula aquest territori al funcionament de la ciutat de Barcelona.

2 Concurso internacional sobre anteproyectos de enlace de la zona de ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados entre sí con el resto del término municipal de Sarriá y Horta

3 **Sabaté** i Casellas, Ferran. (1994) "*Pere Garcia Faria i els orígens de l'enginyeria sanitària.*" Gimbernat: revista catalana d'història de la medicina i de la ciència [en línia], 1994, Vol. 22 , p. 227-236. <https://www.raco.cat/index.php/Gimbernat/article/view/44486> [Consulta: 25-01-17]

EL BAIX LLOBREGAT ENTRA A FORMAR PART DE L'ÀMBIT DE LA CIUTAT

_LES NECESSITATS HIGIÈNIQUES DE LA CIUTAT COMPORTEN LA INCORPORACIÓ DE L'ESPAI DEL BAIX LLOBREGAT AL FUNCIONAMENT DE LA CIUTAT.

_AQUEST FET SERÀ EL PREVI A LA POSSIBILITAT DEL SEGON CANVI D'ESCALA QUE ES PRODUIRÀ EN EL PRIMER TERÇ DEL SEGLE XX.

El plànol de 1890 J. M. Serra



04.39. Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890: aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión del día 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra. ICC RM.84491

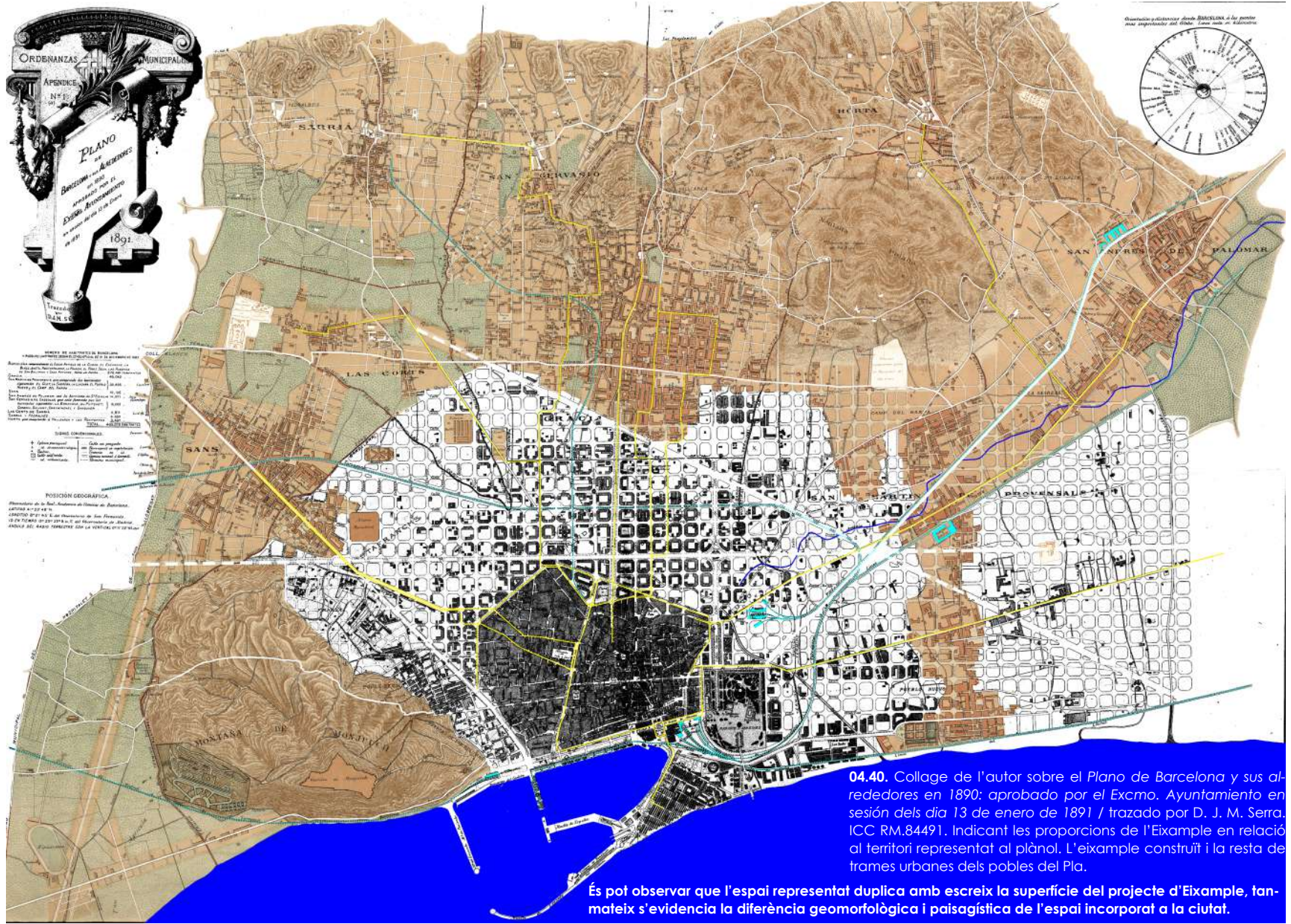
El plànol⁴ de J. M. Serra de 1891, comença a mostrar els canvis ideològics al sí de l'Ajuntament de Barcelona, mostra el desenvolupament real de l'Eixample i representa el projecte de Cerdà com una quadricula de carrers i mançames sense cap altra referència o qualitat que la seva forma geomètrica. El projecte de Cerdà, és ara, una pauta (geomètrica) sobre la que actuarà la Comissió Especial de l'Eixample, que ha incorporat als propietaris de l'Eixample i que agilitzaran la gestió, deixant la iniciativa en mans dels mateixos, controlant les Juntes de l'Eixample. Aquest mateix any és en el que s'aproven les noves ordenances, que fonamentalment, augmenten l'edificabilitat i la densitat. També és l'any que s'aprova el *Proyecto de Saneamiento del Subsuelo*, que tot i que quedarà només en projecte és un indicatiu de la voluntat del canvi d'escala de la ciutat.

En relació al plànol de 1890, Teresa Navas⁵ apunta dos qüestions que resulten interessants per el tema que tracta la tesi. Per una banda el canvi de paradigma o de la idea de ciutat, i per altra, la incorporació en la representació gràfica de la ciutat (Navas, 2014: 7), de l'espai que hem anomenat Rere-Eixample.

Respecte a la primera qüestió, la unificació municipal del Pla de Barcelona (1874) fa possible la nova escala urbana, però alhora, el sentiment generalitzat que Barcelona podia o hauria de ser una veritable metròpoli. L'augment de la població (s'arriba al mig milió d'habitants) és una dada quantitativa important, però no suficient, cal plantejar-se i dotar la ciutat d'un nou pla urbanístic (Navas, 2014: 8), un pla que pugui fer de l'agregació quelcom més que una "aglomeració", quelcom més, que una agrupació de diversos municipis, de diverses realitats urbanes, calia doncs un pla que "unifiqués", que transcendís la realitat urbana existent cap a la nova ciutat amb les qualitats d'una "capital europea", una ciutat cosmopolita, una ciutat que superés la ciutat prèvia, la que estava en ple procés de construcció, la que s'havia iniciat la seva construcció a mitjans del segle XIX.

⁴ Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890: aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión del día 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra. ICC RM.84491.

⁵ Navas Ferrer, T. (2014). *La construcción simbólica de una capital: planeamiento, imagen turística y desarrollo urbano en Barcelona a principios del siglo XX*. In *XIII Coloquio internacional de geocrítica: el control del espacio y los espacios de control* (pp. 1-18). Universitat de Barcelona. Servei de publicacions.



04.40. Collage de l'autor sobre el Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890; aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión dels dia 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra, ICC RM.84491. Indicant les proporcions de l'Eixample en relació al territori representat al plànol. L'eixample construït i la resta de trames urbanes dels pobles del Pla.

Es pot observar que l'espai representat duplica amb escreix la superfície del projecte d'Eixample, tanmateix s'evidencia la diferència geomorfològica i paisagística de l'espai incorporat a la ciutat.

Aquest canvi començarà a produir-se a principis del segle XX, quan al 1901, amb la fundació de la Lliga Regionalista, que representa l'escalada cap al poder de la burgesia industrial, que està interessada en ordenar el sistema urbà⁶ existent (Sabaté i Casellas, Ferran. 2007: 40). La Lliga, necessita un projecte vertebrador⁷ i ambicions per a Barcelona (Busquets i Grau, Joan. 1992: 165) capaç de generar una idea de gran ciutat, com les grans ciutats de finals del segle XIX (París, Berlin o Viena), en aquest marc és on s'inscriu el concurs del pla d'enllaços⁸ (Pujol i Estragués, Herminia. 1997: 83).

"El plano prepara de manera modélica el territorio a partir de la aneión de municipios de finales de siglo y tiene una repercusión comprobable en algunos de los planos incluidos en guías urbanas de amplia difusión." (Navas, Teresa. 2014:8)

En relació a la incorporació del Rere-Eixample en la representació de la ciutat, el plànol de 1891 amplia el marc geogràfic incloent la vessant sud de la serra de Collserola, en el moment que s'havien annexionat els pobles del Pla (1874) excepte Sarrià i Horta, que malgrat no fer-ho fins l'any 1914 i 1916 respectivament, estan representats al plànol com si formessin part de la ciutat.

En els primers anys del segle XX, quan l'Eixample està a mig construir, la construcció s'ha concentrat al voltant del passeig de Gràcia i als entorns de Ciutat Vella fins a Gràcia, a ponent fins al carrer Muntaner i a llevant fins el passeig de Sant Joan, l'Eixample central és el que s'ha construït recordant l'àrea que els "projectes municipalistes" del concurs de 1859 (Rovira i Trias i Garriga i Roca) definien en la seva proposta, l'àrea que els redactors del concurs consideraven com a lloc idoni per l'eixample de Ciutat Vella. La resta de l'Eixample està per construir, (veure il·lustració **04.41**) a ponent, seguint la retícula Cerdà es troben alguns "equipaments", la presó Model, a tocar del municipi de Sans, la fàbrica Batlló, (futura Escola Industrial), al terme de les Corts, la proposta del "nou escorxador" a tocar del terme de Sans, la proposta d'emplaçament de l'Hospital Clínic, ocupant dues mançanes i tallant la carretera de Sarrià, just a tocar el terme municipal de les Corts.

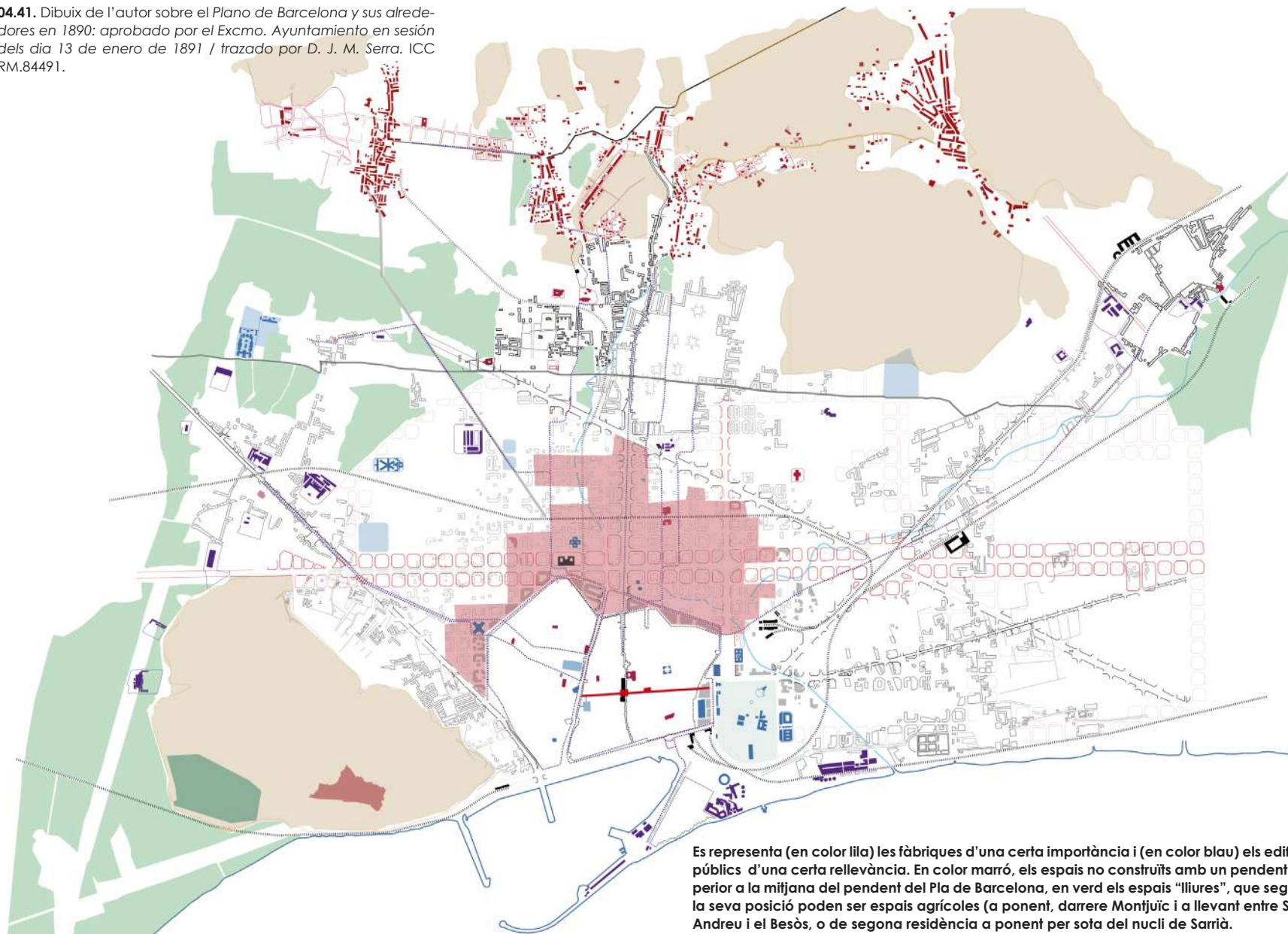
A llevant, passat el passeig de Sant Joan, pràcticament no hi ha edificacions que segueixin la trama Cerdà, exceptuant algunes illes entre el carrer d'Aragó i Ausiàs March, algunes a prop de Gràcia, redimensionades amb passatges. Al Poble Nou, es troben algunes edificacions que segueixen la trama Cerdà, fonamentalment al carrer Pujadas, la resta, presenta una estructura agrícola, que

⁶ Sabaté i Casellas, Ferran. (2007). "Noucentisme: ciutat i salubritat (Barcelona, 1900-1929)." Gimbernat: revista catalana d'història de la medicina i de la ciència [en línia], 2007, Vol. 48 , p. 39-47. <https://www.raco.cat/index.php/Gimbernat/article/view/123315/171106> [Consulta: 20-07-18]

⁷ Busquets i Grau, Joan (1992): *Barcelona. Evolución urbanística de una ciudad compacta*, Madrid: Ed. Mapfre, (Col. Ciudades de Iberoamérica), 425 pp.

⁸ Pujol i Estragués, Herminia. (1997). "Dues Visions de Barcelona als anys 30. El Pla de distribució en zones del territori català i el Pla Macià (1932-1934)." Treballs de la Societat Catalana de Geografia [en línia], 1997, , p. 81-116. <https://www.raco.cat/index.php/TreballsSCGeografia/article/view/157104/208996> [Consulta: 11-01-14]

04.41. Dibuix de l'autor sobre el Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890: aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión dels dia 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra. ICC RM.84491.



s'ha anat ocupant amb fàbriques i amb l'ampliació dels antics nuclis de Sant Martí, el Clot, Camp de l'Arpa, seguint l'estructura de les vies de comunicació i els camins.

Des del punt de vista de trama urbana construïda, l'Eixample és, en aquests moments, un espai relativament petit en relació a la superfície representada al plànol del projecte Cerdà. El plànol de 1890 mostra la diversitat de trames urbanes al Pla, la dels pobles agregats i la de l'Eixample construït, que per les proporcions, es pot considerar una trama urbana més en "convivència" amb les trames dels pobles agregats i, vist des de les expectatives del nou ajuntament, una possibilitat d'acabar amb la "influència" del projecte Cerdà.

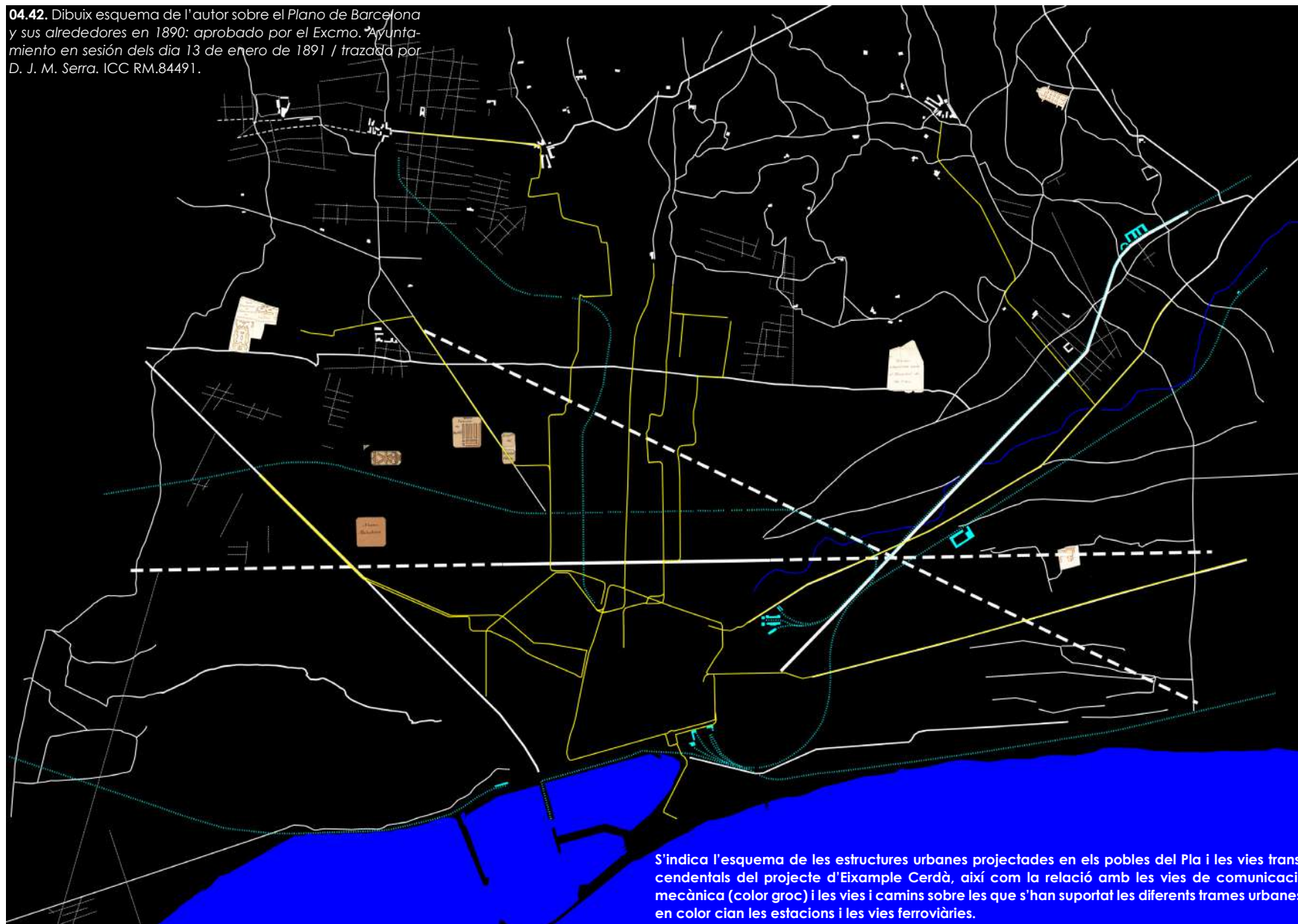
Més amunt de la Travessera de Gràcia, al centre, Gràcia i Sant Gervasi "sud", que han anat creixent a partir de obertura de carrers i construcció en mançanes de dimensions menors que les de l'Eixample, seguint la lògica de prolongació de carrers amb independència de la possible continuïtat d'un municipi a l'altre. A ponent, entre les Corts i Sarrià, grans parcel·les, on han establert la segona residència alguns representants de la burgesia barcelonina (Güell, Manuel Girona, Raspall...), entre aquestes i el Monestir de Pedralbes i a ponent i llevant de Sarrià, es dibuixa l'eixample de Sarrià, seguint una lògica similar a la de Sant Gervasi.

A llevant, a tocar de la Travessera, es localitza els terrenys reservats per el futur hospital de Sant Pau, més a ponent la muntanya Pelada, la barriada de Santa Eulàlia i el nou Manicomí de la Santa Creu, entre tots dos, seguint la riera d'Horta, el nucli del mateix nom, que queda "amagat" darrere la Muntanya Pelada, i cerca la comunicació cap a ponent, per el Coll, amb Vallcarca, i seguint la riera d'Horta, cap a Sant Andreu, que ha anat creixent seguint l'antiga carretera de Ribes entre la línia de ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses (línia de Saragossa) i la línia de Granollers.

A la carretera de Ribes, en direcció a Barcelona, els nuclis de la Sagrera i el Clot, seguint l'estructura lineal de la carretera amb construccions d'habitatges i fàbriques, donant nom de carrer a la carretera de Ribes al pas per aquests nuclis, carrer del Clot i carrer de la Sagrera.

Les comunicacions entre els diferents nuclis (diferents trames urbanes) evidencien la lògica de dependència de la ciutat central (Ciutat Vella i Eixample Central). Si ens fixem en la "xarxa" (04.42) de tramvies (color groc) es pot observar com dibuixa una xarxa radio-cèntrica on el centre és Ciutat Vella, la circumval·lació del tramvia a Ciutat Vella remarca aquesta estructura radio-cèntrica, tan-

04.42. Dibuix esquema de l'autor sobre el Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890: aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión del día 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra. ICC RM.84491.



S'indica l'esquema de les estructures urbanes projectades en els pobles del Pla i les vies transcendents del projecte d'Eixample Cerdà, així com la relació amb les vies de comunicació mecànica (color groc) i les vies i camins sobre les que s'han suportat les diferents trames urbanes, en color cian les estacions i les vies ferroviàries.

mateix els ferrocarrils, com ja ho eren des de l'inici, reforcen aquesta centralitat, la localització de les estacions evidencien aquest fet, la de la línia de Vilanova i la Geltrú a ponent del port, la de França a llevant del port, la del Nord, a llevant de Ciutat Vella a prop de l'Arc de Triomf a tocar de la carretera de Ribes, l'estació d'Aragó a la cruïlla Aragó-Passeig de Gràcia.

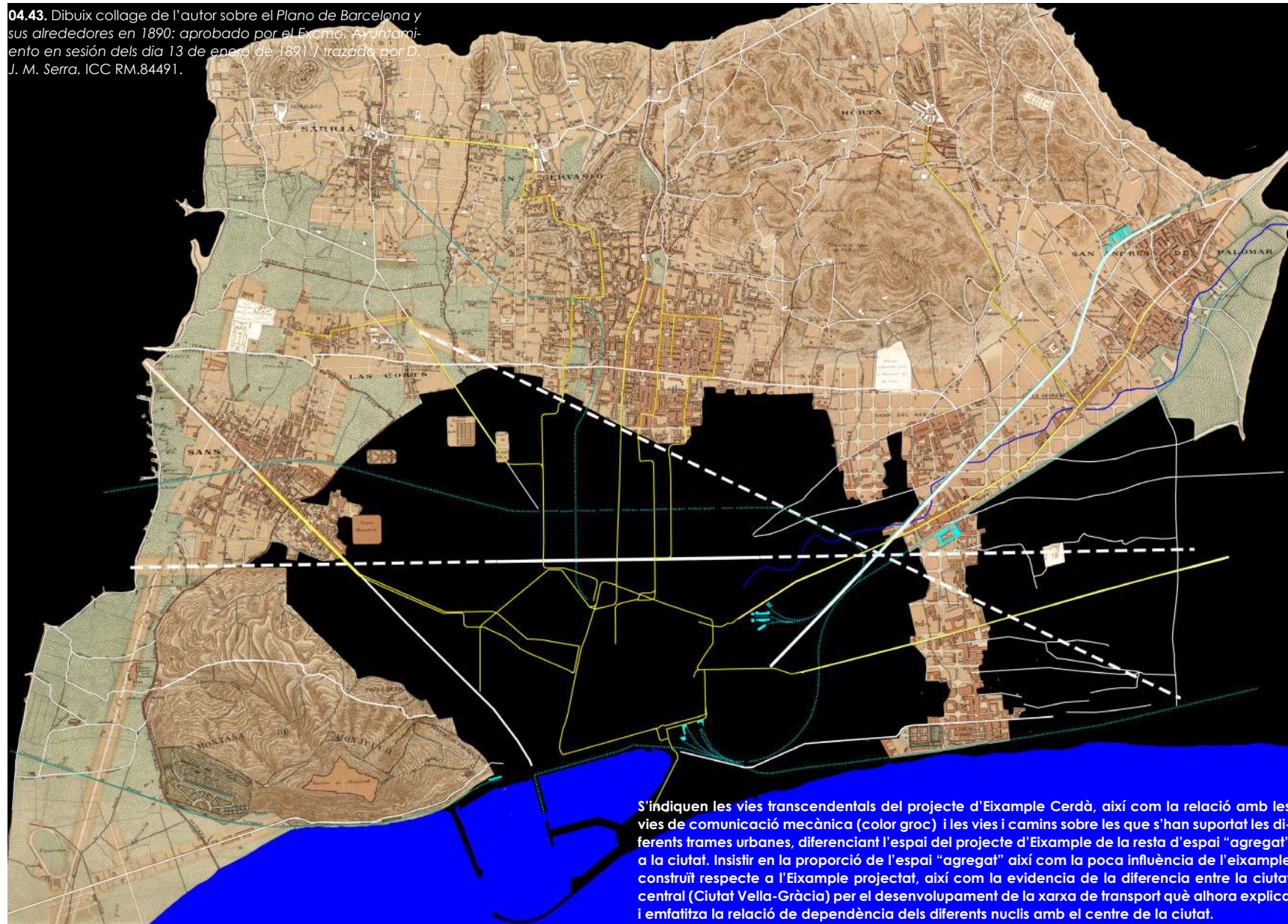
Sembla que tot i l'esforç de Cerdà per potenciar l'eix transversal del Pla de Barcelona amb la proposta de la Gran Via, si més no en aquests moments, està més en l'àmbit de les intencions de projecte que en la realitat construïda, tot i això, si observem les vies de comunicació no mecanitzades (color blanc) es pot apreciar la "tossudes" de la transversalitat en aquestes vies de comunicació.

A més de la Travessera de Gràcia i de la proposta de la Gran Via, es poden observar, de mar a muntanya, una primera via paral·lela a la costa, que sortint des de Drassanes va cap a ponent, cap a Can Tunis (futura zona Franca); cap a llevant, el passeig del cementiri es prolonga per el carrer del Taulat (Poble Nou) en direcció a Badalona on es situen algunes fàbriques i petits edificis d'habitatges en camins paral·lels a aquest.

Travessant la muntanya de Montjuïc una via o camí que surt o és l'origen del carrer de la Font Trobada, que coincideix amb la intersecció amb el carrer de Canals (prolongació del carrer Compte de l'Asalto, que alhora es pot considerar prolongació del carrer Ferran) arribant més enllà de la Fabrica Auxiliar de la Indústria, a ponent de la Muntanya de Montjuïc, tot just en el punt on es creua o travessa un carrer en projecte (que coincideix aproximadament amb l'actual passeig de la Zona Franca) que baixa des de la Gran Via fins l'Hipòdrom.

Per damunt de la Travessera de les Corts, entre les Corts i Sarrià, es pot observar l'obertura d'un carrer (travesser) des del Caseriu Gironella cap a ponent, travessant (o comunicant) les parcel·les de grans propietaris de la ciutat, Güell, Prats, Manuel Girona. Més amunt, al peu de la serra de Collserola, entre Sarrià i Sant Gervasi, el Passeig de la Bona Nova, entre la plaça de Sarrià i la plaça de la Bona Nova, un fragment de la Carretera d'Esplugues, totalment urbanitzat i transformat en un eix cívic, el tramvia que connecta Sarrià i Sant Gervasi amb Barcelona és una mostra clara d'aquest fet.

04.43. Dibuix collage de l'autor sobre el Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890; aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión del día 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra, ICC RM.84491.



S'indiquen les vies transcendents del projecte d'Eixample Cerdà, així com la relació amb les vies de comunicació mecànica (color groc) i les vies i camins sobre les que s'han suportat les diferents trames urbanes, diferenciant l'espai del projecte d'Eixample de la resta d'espai "agregat" a la ciutat. Insistir en la proporció de l'espai "agregat" així com la poca influència de l'eixample construït respecte a l'Eixample projectat, així com la evidència de la diferència entre la ciutat central (Ciutat Vella-Gràcia) per el desenvolupament de la xarxa de transport que alhora explica i emfatitza la relació de dependència dels diferents nuclis amb el centre de la ciutat.

Des de la plaça de la Bona Nova, segueix aquesta via per la part alta de Sant Gervasi, en aquests moments amb caràcter de via suburbana i amb el nom de carretera d'Horta, fet que evidencia l'ús d'aquesta via, la de comunicar des de Sarrià fins a Horta (i Sant Andreu); abans d'arribar a Horta dona suport al barri dels Penitents, segueix cap llevant donant connexió, primer a Horta i, entre Horta i Sant Andreu, al nou Manicomi de la Santa Creu i al cementiri de Sant Andreu.

Tot i que la proposta de Melcior de Palau per la carretera d'Esplugues és de l'any 1874, es pot observar, en aquest plànol, que no s'ha executat, si més no a ponent de Sarrià, en aquest punt ens sembla important remarcar aquest fet, per el que té d'interès amb la idea de travessera que estem desenvolupant a la tesi, en el sentit que indica que la travessera, com element, es pot entendre a diferents escales i en diferents fragments de caràcter diferent, així com, que tot i que sempre apareix per una acció voluntària, amb intenció, aquesta intenció o intencions poden ser diverses i variables en el temps.

La carretera d'Esplugues evidencia aquest fet, en el sentit que es "sobreposen" diferents intencions (totes elles conduents a la definició de la travessera), que tenen a veure amb diferents necessitat i diferents escales, des de l'escala urbana a la territorial i que tot i que s'actua parcialment i en diferents "temps" el resultat és un element estructurant, les qualitats del qual es poden apreciar a diferents escales i en diferents formalitzacions.

El Pla de Jaussely

En aquesta situació urbana, l'any 1901 la Lliga Regionalista guanya les eleccions municipals. La Lliga amb una base social, tot i que burgesa, més àmplia i diversificada que la burgesia industrial i comercial, es presenta com una nova opció política que vol deixar enrere les pràctiques anteriors, presentant-se com eficaços gestors d'allò públic (Navas, 2014: 9), alhora, Barcelona és un actiu centre cultural amb plataformes d'intervenció pública i formes de sociabilitat que impliquen a les classes populars (Riquer⁹, 1992), als barris de la ciutat hi ha signes evidents de la vitalitat de la classe treballadora amb l'organització dels ateneus populars i l'expressió de localismes que tenen un paper

⁹ **Riquer**, 1992, p. 29-49. RÍQUER, Borja de. (1992) *Los límites de la modernización política. El caso de Barcelona, 1890-1923*. In GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.). *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*. VIII Coloquio de Historia contemporánea de España. Madrid: Siglo XXI, 1992, p. 21-60. (Citad en Navas, 2014: 8)

decisiu en la integració de la creixent immigració (Gabriel¹⁰, 1992), en definitiva una pluralitat social que és el distintiu de la societat urbana d'inicis del segle XX a Barcelona.

Hi ha també, arreu d'Europa, la consciència d'iniciar-se una nova generació en el planejament urbanístic, que es basa fonamentalment en la intenció de trencament amb el passat (Sutcliffe¹¹, 1994), però a Barcelona el que és més sorprenent, segons Navas, "es la radicalidad de los argumentos esgrimidos, que tiene en el arquitecto, historiador y político Josep Puig i Cadafalch, su máximo representante." (Navas, 2014: 9).

Cadafalch és un dels impulsors del concurs¹² de 1903. El concurs es falla al 1905 a favor del projecte de Léon Jaussely, que tot i que no es va realitzar, va introduir noves idees i criteris compositius, proposant també, la transformació de la quadricula de Cerdà, amb criteris semblants a les crítiques de Puig i Cadafalch sobre l'Eixample Cerdà. La memòria del projecte de Jaussely¹³ fa explícita la seva oposició al projecte de Cerdà.

Les bases del concurs, seguint els ideals del nou partit de la burgesia catalana, es planteja fer un nou salt d'escala de la ciutat (amb l'agregació s'havia arribat a una població de 500.000 habitants, els previstos per l'eixample de la ciutat de 1859), tanmateix es vol aconseguir que Barcelona pugui ser comparable a altres capitals europees, seguint el missatge de la Lliga, personalitzat en Cadafalch, "modernitzar i monumentalitzar la Gross Barcelona" (Navas, 2014:9).

Són moments en que es parla de Barcelona com el "París del Sud", cal que la ciutat faci aquest salt d'escala i alhora sigui una ciutat com el referent (París), acabant o tancant definitivament el pla Cerdà, però també, millorant les comunicacions, el centre històric, els sistemes tècnics de sanejament, creació d'equipaments culturals, pal·liar els dèficits de parcs urbans, i per això establien¹⁴:

10 **Gabriel**, Pere (1992:92-94).. *Espacio urbano y articulación política popular en Barcelona, 1890-1920*. In GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.). *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares. VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España*. Madrid: Siglo XXI, 1992, p. 61-94. (Citado en Navas, 2014: 8)

11 **Sutcliffe**, Anthony (1994:121-122). *Naixement d'una disciplina, In Visions urbanes. Europa. 1870.1993. La ciutat de l'artista. La ciutat de l'arquitecte*. Barcelona: CCCB / Electa, 1994, p. 121-127. (Citado en Navas, 2014:9)

12 *Concurso internacional sobre anteproyectos de enlace de la zona de ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados entre sí con el resto del término municipal de Sarriá y Horta*

13 **Jaussely**, León. 1907, *Proyecto de Enlaces de La Zona de Ensanche de Barcelona y de los Pueblos Agregados*, Arxiu Administratiu Municipal de Barcelona (AMAB), 1907, p.105-106.

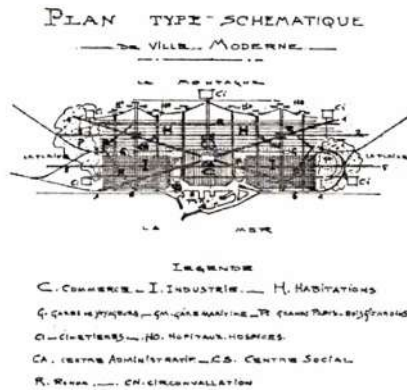
14 **Galera**, Montserrat, **Roca** Francesc i **Tarragona** Salvador. (1982). *Atlas de Barcelona (siglos XVI-XX)*. Barcelona, COACB

"Es la uniformidad con todo su aburrimiento, el mismo género de vida para todos, los mismos cuidados, las mismas funciones moldes idénticos, por consiguiente, la individualidad desaparecida para siempre. Un plano uniforme está en abierta oposición con nuestras costumbres y con nuestro espíritu".

"[...] enlaces del antiguo casco urbano de Barcelona con los pueblos agregados, el de éstos entre sí y además con los ensanches actuales y con los pueblos de Sarrià y Horta no agrupados, proponiendo las ampliaciones, variaciones, creación de zonas limítrofes, paseos de ronda o de circunvalación y demás que exija el enlace racional y lógico de las distintas zonas urbanizadas o urbanizables que integran dicho término". (Galera, Roca, Tarragona. 1982:469)

L'agregació dels pobles del Pla i la futura, però "imminent" agregació d'Horta i Sarrià, depassen amb escreix les previsions que s'havien fet cinquanta anys abans i, pretenen "integrar" el que hem anant anomenant a la tesi, el Rere-Eixample, tot i això, sense deixar d'entendre la ciutat amb una estructura física i social, centralitzada, i aparentment (explícitament) valorant negativament l'Eixample que estava en procés de construcció, el paràgraf que hem reproduït a la pàgina anterior, de la memòria del concurs, posa en el mateix valor l'Eixample de 1859 que els de la resta del nucli.

L'esquema teòric del Pla Jaussely

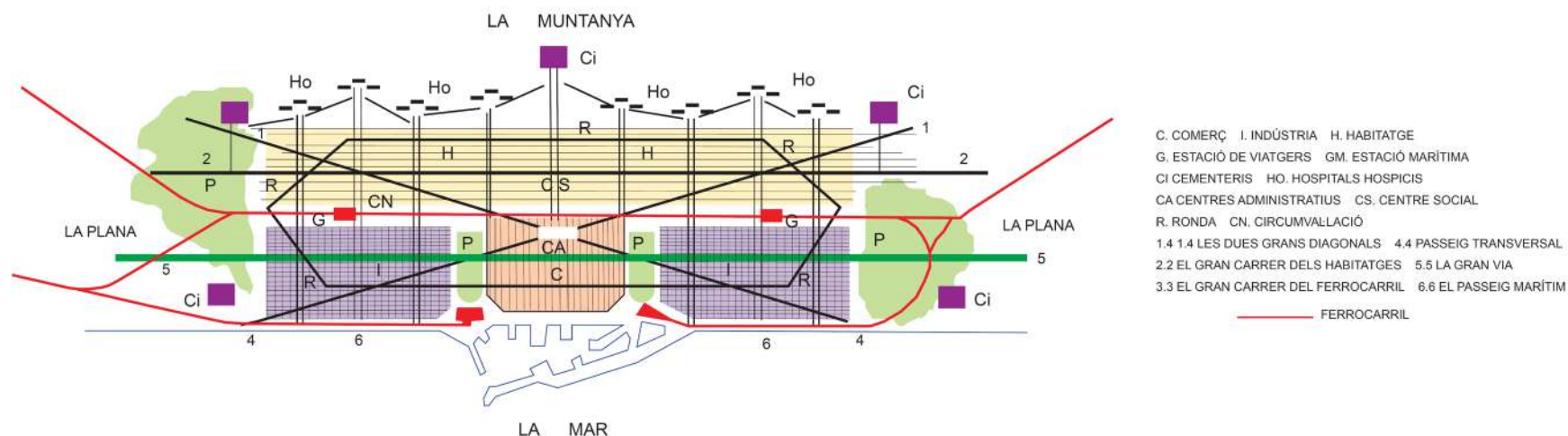


04.44. Leon Jaussely, *Plan Type Schematic de Ville Moderne*. Font: Memòria del anteproyecto de Enlace de la zona de Ensanche de Barcelona y sus pueblos agregados (1905). Ex-tret de la Tesi de Jordi Llobet "UNA APROXIMACIÓ AL CREIXEMENT URBA DE BARCELONA EN EL PERÍODE 1917-1936". P. 311.

Reconeix les característiques de Barcelona i alguns elements de la proposta d'Eixample Cerdà, una ciutat marítima, comercial i industrial amb el port al seu front, una plana de suau pendent amb les muntanyes al darrere. Jaussely defineix l'esquema amb ubicació d'usos i l'estructura de comunicació¹⁵ entre elles (Fiol, Carme. 2007: 50). L'esquema teòric defineix una estructura lineal paral·lela al mar amb franges paral·leles d'ús diferenciat, i simètrica respecte el port, al centre situa el comerç i a ponent i llevant d'aquest, l'indústria. A la franja superior, de ponent a llevant, situa els habitatges, ocupant la part més alta del Pla de Barcelona, més amunt, al peu de la serra de Collserola, situa els equipaments de ciutat, hospitals i cementers, aquests darrers també es situen a la costa de llevant i ponent, tanmateix, com en l'esquema teòric de Cerdà, a ponent i llevant dos grans parcs, travessats per la travessera central, que acoten la dimensió de la ciutat.

Explícitament, l'esquema reconeix el sentit travesser del Pla de Barcelona (entre "la mer" i "la montagne") i tot i que l'esquema està acotat a ponent i llevant, està determinant un esquema de ciutat lineal en bandes funcionals (Fiol, Carme. 2007: 50) que pot créixer il·limitadament. Fins aquí, si prescindim de la claredat en que organitza funcionalment la ciutat, té moltes semblances en la "manera" en com Cerdà va situar l'Eixample de 1859.

¹⁵ Fiol, Carme (2007). *Retícules i diagonals: el Pla Jaussely de Barcelona i el Pla Burnham de Chicago de 1909*. Director: Manuel de solà-Morales. Barcelona; Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. [Tesis doctoral]. Disponible en: www.tdx.cat/handle/10803/6964.

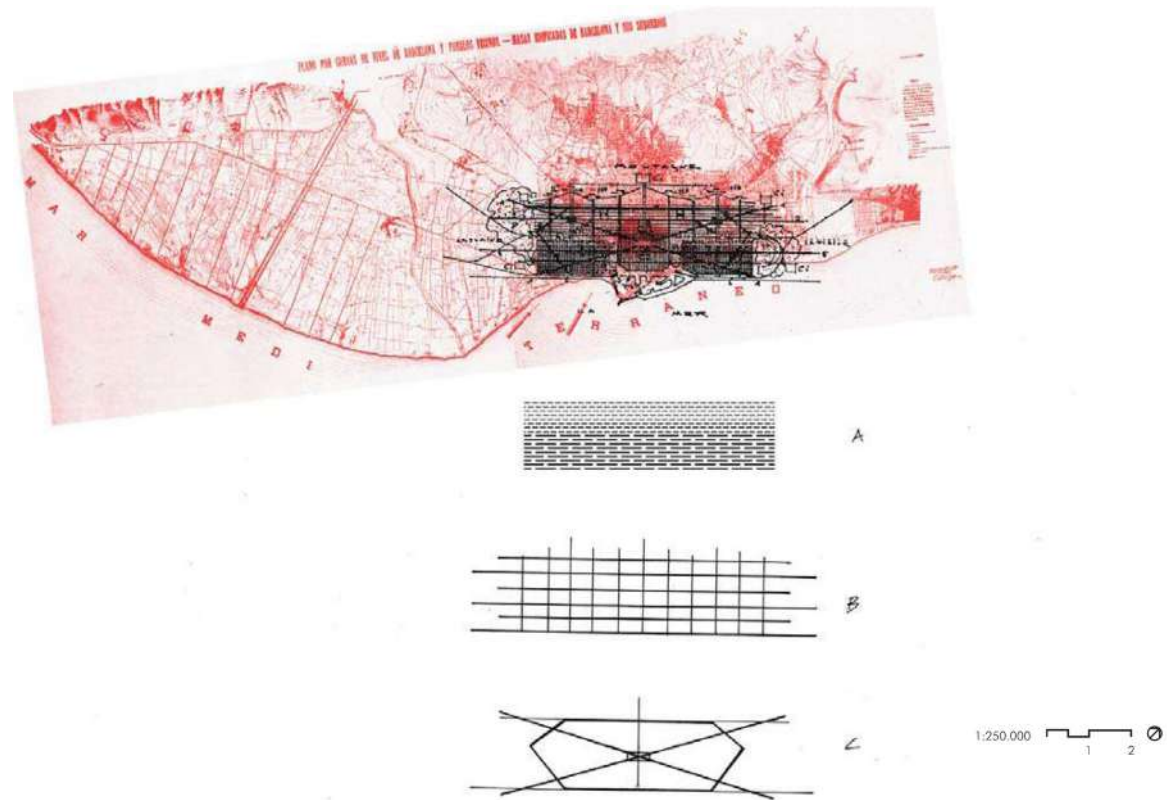


La diferenciació funcional en franges paral·leles al mar, qualifica implícitament la retícula de carrers, diferenciant els verticals (*descendens*), de comunicació entre zones funcionals (habitatge/indústria, habitatge/comerç) i els horitzontals (*transversa descendens*) relacionant espais del mateix ús. L'aportació de l'esquema de Jaussely és el tercer tipus de vies que afegeix als dos anteriors contraposant el caràcter "isòtrop" de les vies travesseres (verticals i horitzontals) una estratègia semblant a la que Cerdà va fer servir al definir l'esquelet del projecte d'eixample, però amb altres intencions formals, dues diagonals que es tallen simètricament amb la travessera central (la Gran Via) que defineix el centre de la ciutat, faciliten els recorreguts i relacionen els extrems oposats de les bandes de mar i les de muntanya.

04.45. Dibuix de l'autor en base a l'esquerra de Leon Jaussely, *Plan Type Schematique de Ville Moderne*, redibuixat sobre la base de l'esquema de Leon Jaussely

Tot i reconèixer les diferències i l'aportació del Pla Jaussely, (veure Fiol, Carme. 2007) aquí ens interessa remarcar la incidència de la idea de travessera en la proposta de Jaussely, en aquest sentit, estem fent èmfasi en tot allò que evidenciï l'ús d'aquest element en la definició del seu esquema, així com, el reconeixement de mecanismes emprats en el projecte d'eixample anterior, sobre el que treballa i modifica. En aquest sentit, cal remarcar que l'estructura urbana, pel que fa a les vies que la defineixen, la major part són o es basen en la idea de travessera que estem desenvolupant a la tesi, sigui a manera d'exemple i prenent com a referència la llegenda de l'esquema teòric:

- 1.4-1.4 Les dues grans diagonals → assimilables a la Diagonal i la Meridiana
- 4.4 Passeig transversal → aportació de Jaussely, que d'alguna manera es recupe-



04.46. Lectura del Pla tipus de Jaussely. Fiol Costa, Carne (2007). *Reticules i diagonals. El Pla Jaussely de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909*. Pàg. 50

rarà a finals del anys 90 del segle XX amb la proposta de la vila olímpica i la urbanització de la línia de costa des de la Barceloneta fins a Diagonal Mar

2.2 el gran carrer dels habitatges → aportació de Jaussely, que podria assimilar-se, tot i que amb gran diferència formal, a la Travessera de les Corts-Gràcia. Cal recordar la proposta que abans del projecte d'Eixample Cerdà planteja l'enginyer Josep Masanes (1847)

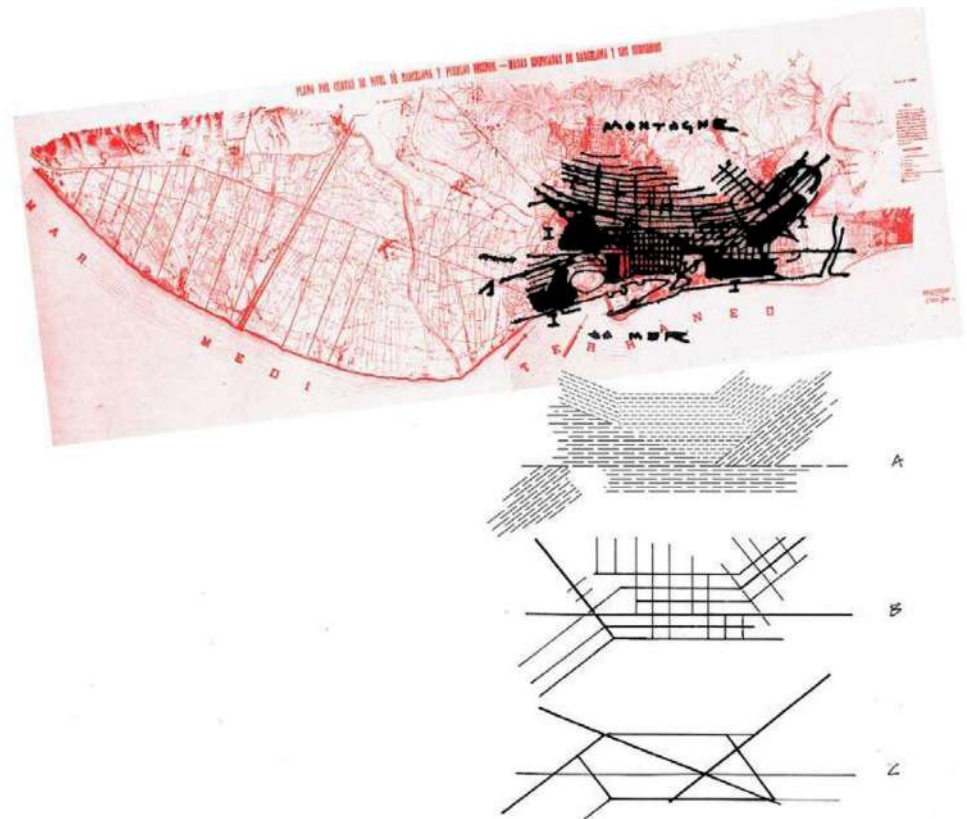
5.5 La Gran Via → La Gran Via del projecte d'Eixample Cerdà.

3.3 El gran carrer del ferrocarril → tot i que amb una organització funcional diferent ens pot recordar al carrer d'Aragó, del projecte Cerdà.

Jaussely reajusta l'esquema teòric a les condicions geomorfològiques i socials existents, segons Carme Fiol:

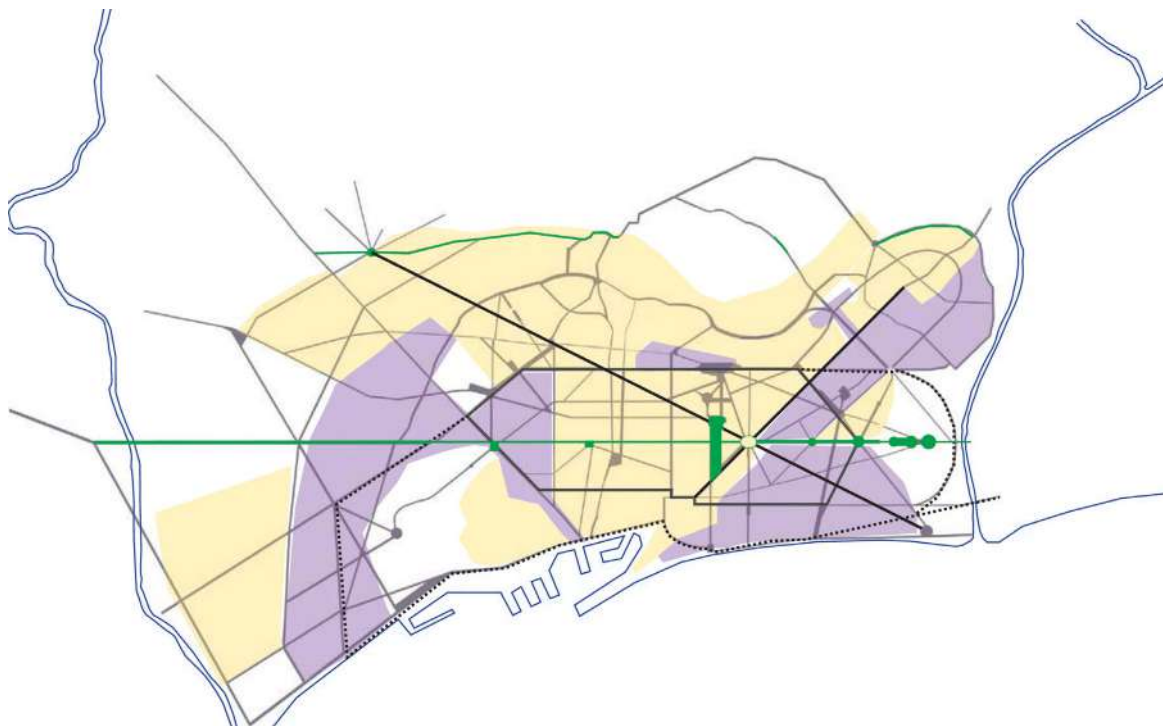
"L'adjudicació dels usos comercial, industrial i residencial a les diferents parts de la ciutat fa coincidir la idea del Pla tipus amb l'ús principal del sector de ciutat. Per altra banda, el Pla incorpora l'estructura de la ciutat existent. Les dues bandes funcionals originals sofreixen un plegament i es recolzen en les avingudes diagonals altes. La zona industrial de la part esquerra [ponent] s'agrupa al voltant de la Muntanya de Montjuïc [futura Zona Franca], on s'ubica una petita zona residencial, i incorpora Sants per sobre de l'eix transversal principal, mentre que la zona industrial de la part dreta [llevant] incorpora simètricament Sant Andreu [futura zona industrial del Besòs] (A). En conseqüència, la retícula principal, de carrers horitzontals i verticals originàriament uniforme es fragmenta i particularitza. La Travessera de Gràcia és la via transversal principal de la banda residencial muntanya. La via transversal de la banda marítima, la Gran Via, relaciona la zona industrial de Sants-Montjuïc amb la zona comercial del Casc Antic-Eixample i amb la zona industrial de Sant Andreu-Sant Martí-Poble Nou (B). El centre de la ciutat, en la intersecció de les dues vies diagonals principals, es desplaça cap a la dreta sobre l'eix transversal Gran Via i deforma l'esquema simètric original (C). Com que l'esquema d'adaptació del "Pla tipus" a la ciutat de Barcelona interrelaciona indissolublement els tres nivells de lectura ABC, es fragmenta considerablement. El plegament de les dues bandes funcionals paral·leles per adaptar-se a les característiques geomorfològiques i socioeconòmiques de Barcelona interrelaciona els tres esquemes del Pla tipus indissolublement, jerarquitzant i confirma la centralitat de la proposta." (Fiol, Carme. 2007: 52)

En aquest paràgraf de Carme Fiol, es poden veure les semblances i les diferències entre la proposta de Jaussely i la de Cerdà. Tots dos parteixen d'un esquema teòric i, cerquen en la proposta concreta, el reajustament de l'esquema teòric a les condicions preexistents, tots dos valoren el substrat travesser del lloc (del Pla de Barcelona), la diferència es planteja en com entenen el reajustament, que té a veure en com entenen l'organització de la ciutat i les condicions prèvies al projecte.



04.47. Fragmentació i particularització del Pla tipus de Jausseley. Lectura del Pla tipus adaptat de Jausseley. Fiol Costa, Carme (2007). *Reticules i diagonals. El Pla Jausseley de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909*. Pàg. 52

Cerdà entén o parteix d'una ciutat igualitària, on la retícula és el "tauler" sobre el que organitzar la ciutat, que a partir d'un sistema "matricial" (tipus de mançana, relació amb els equipaments de barri...) va definint l'escala petita de la ciutat, (barris, districtes, sectors). Jaussely parteix de la ciutat centralitzada i jerarquitzada funcional i socialment, de la composició formal-visual dels elements (carrers, avingudes, places, bulevards, diferenciació de trames urbanes, centres d'atenció visual i paisatgístic...), que adquireixen sentit en el treball d'ajust a les preexistències. Però, tant un com l'altre, reconeixen el sentit travesser de la ciutat, que ve donat per les preexistències històriques (topogràfiques, morfològiques, geogràfiques,...) del lloc on plantegen la proposta.

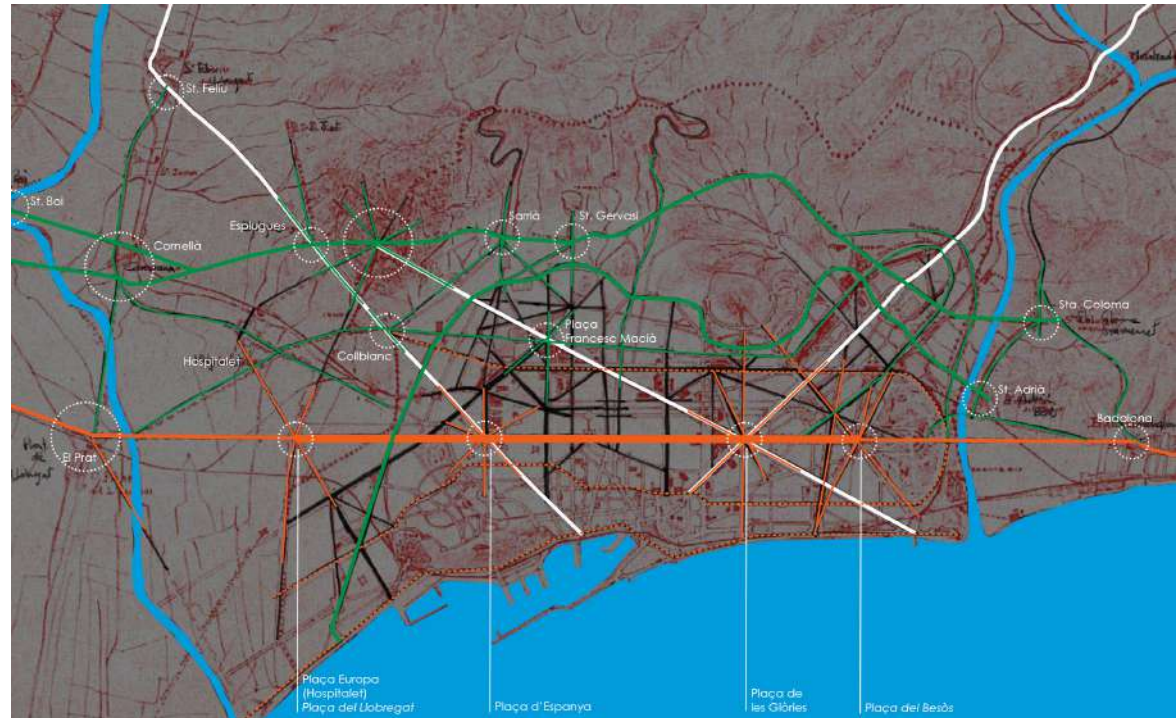


04.48. Dibuix de l'autor sobre la *Lectura del Pla tipus adaptat de Jaussely*. Fiol Costa, Carme (2007). *Reticules i diagonals. El Pla Jaussely de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909*. Pàg. 52.

En color verd l'eix travesser central (la Gran Via) i el fragment de la carretera d'Esplugues (passeig de la Bona Nova) travessera nord de la ciutat, ajustant-se a les preexistències i a la geomorfologia del lloc; les taques de color lila, la indústria i les de color groc la residència, la zona d'ús comercial queda enquadrada en l'eixample central sense diferenciar-ne la seva localització concreta.

D'alguna manera, amb més o menys intensitat, a la ciutat actual es troben present les dues propostes o les idees de les dues propostes, tot i això, el nostre interès està en mostrar la permanència i pervivència del sentit travesser de la ciutat, malgrat els diferents canvis d'escala.

04.49. Dibuix de l'autor sobre el Sistema urbà de Jaussely. Fiol Costa, Carme (2007). *Reticules i diagonals. El Pla Jaussely de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909.*



04.50. Dibuix de l'autor sobre el Sistema urbà de Jaussey. Fiol Costa, Carme (2007). *Reticules i diagonals. El Pla Jaussey de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909.* Esquema dels dos sistemes traversers.

En color taronja, el sistema traverser de la franja costanera de la ciutat (1), en línia discontinua, les travesseres inferior i superior del sistema traverser de la franja costanera del Pla de Barcelona. En color verd, el sistema traverser de la franja de muntanya (el Rere-Eixample) (2) que com en el sistema traverser costaner, la carretera d'Esplugues tindrà el mateix paper que la Gran Via, traslladar l'esquema traverser més enllà del dos rius. El sistema de diagonals (3) marquen i/o accentuen els nodes de relació entre els dos sistemes traversers i els punts o llocs referencials dels dos sistemes traversers i de la ciutat.



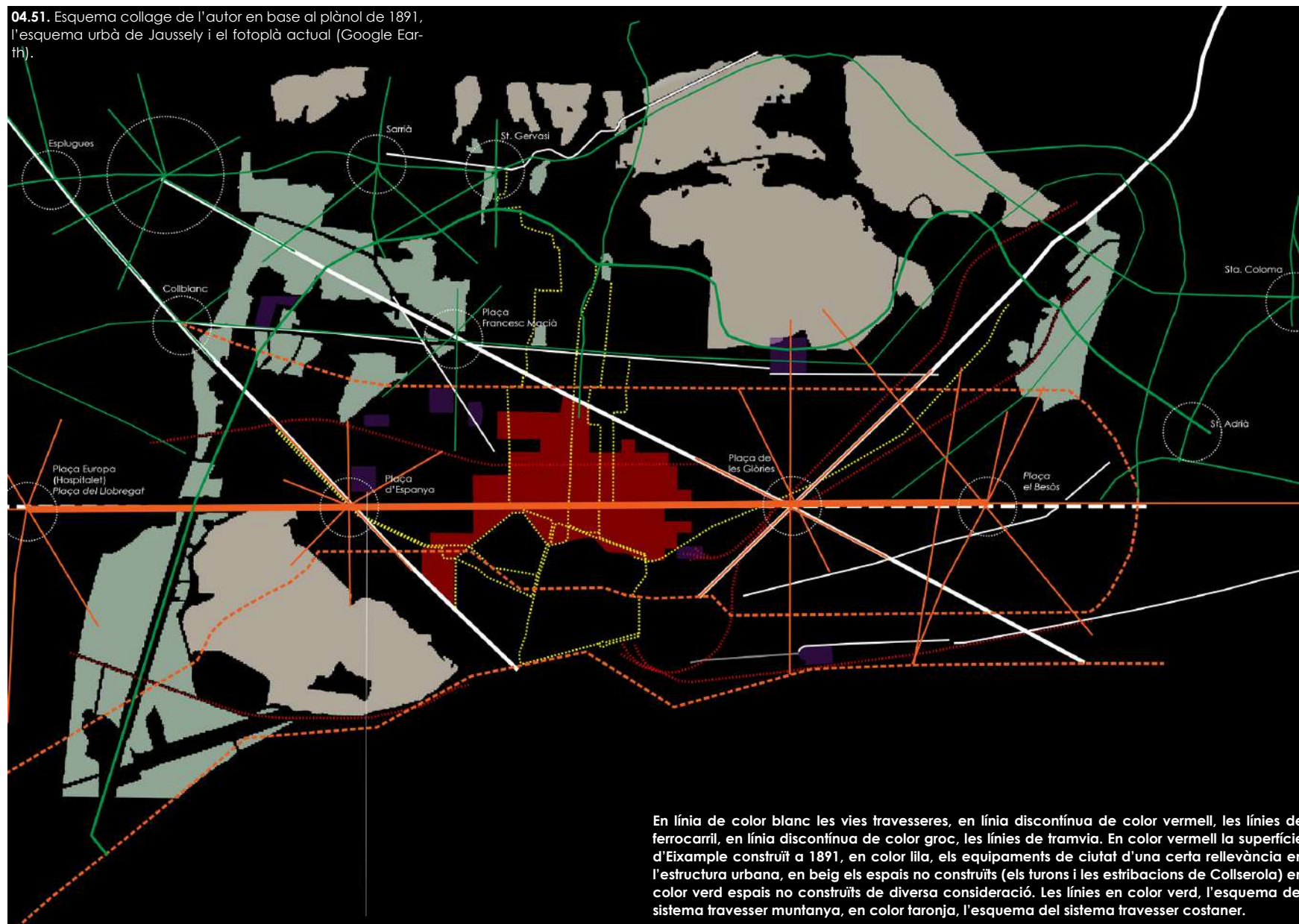
Jaussely introdueix o reinterpreta a la nova escala de l'estructura urbana de la ciutat de Barcelona la idea de ronda i circumval·lació, és innegable la seva aportació i la influència posterior a l'estructura urbana de la ciutat, però com dèiem, ens interessa veure la persistència i la insistència "subjacent" (latent) de la idea de travessera.

A les il·lustracions de la pàgina anterior, prenent com a base les il·lustracions de Carme Fiol (Fiol, Carme. 2007) hem re-dibuixat, per fer evident aquesta "persistència travessera" que apareix en el substrat de la proposta de Jaussely, tant a la ciutat del Pla com a l'ampliació i incorporació del que hem anomenat Rere-Eixample, que en la proposta de Jaussely s'incorpora a l'estructura urbana de la ciutat.

A la il·lustració de la pàgina següent, hem dibuixat un plànol esquema relacionant el plànol de 1891 i la proposta de Jaussely, en el que ens interessa remarcar el que hem estat comentant anteriorment, per una banda la influència de la geomorfologia del Pla en la proposta de Jaussely (l'esquema travesser del Pla) i per altra les possibles influències de la proposta de Jaussely a la ciutat.

Tot i els possibles desajustos en els dibuixos (diferents bases i diferents moments) creiem que evidència prou clarament la intenció de mostrar les possibles interrelacions (les diferents capes) entre la realitat existent (passada i present) les propostes (els projectes) així com la possible influència mútua en els dos sentits, de la realitat cap a la modificació dels esquemes teòrics i de les propostes cap a la realitat construïda i com es poden recollir aquestes observacions per la realitat futura.

04.51. Esquema collage de l'autor en base al plànol de 1891, l'esquema urbà de Jaussey i el fotoplà actual (Google Earth).



El caràcter dels dos sistemes travessers

Jaussely preveu, per el desenvolupament del projecte, cinc períodes de 12 anys, és a dir, seixanta anys. Als plànols es pot veure quin és el caràcter d'ocupació que preveu per la ciutat i com la mateixa estratègia o pla estratègic d'ocupació fa que els dos sistemes travessers tinguin caràcter diferent, no només per els usos assignats, sinó per com formalitza els dos sistemes.

Aquesta diferència, no és només formal, a la proposta de transport públic es fa evident la diferència funcional, zona de residència suburbana, en el sistema travesser de "muntanya" i, caràcter urbà, en els diferents sectors del sistema travesser central-costaner, així com la dependència funcional d'un envers de l'altre i amb el centre de la ciutat.

La xarxa de comunicació que planteja, fa evident o aproxima aquest sector, (el sistema travesser de muntanya el que hem anomenat Rere-Eixample), a una zona subsidiària (suburbana) del centre de la ciutat i/o amb l'altre sistema travesser (el central-costaner) amb un caràcter clarament urbà.

Al projecte de Jaussely s'evidencien les "aportacions" de la tecnologia del transport aplicada a la ciutat, per altra banda, aquestes aportacions, era una de les previsions, que Cerdà suposadament tenia present al dissenyar la nova ciutat, tot i que amb referents tecnològics del seu moment, l'aplicació de l'electricitat al transport encara no estava desenvolupada. Teresa Navas fa una referència a aquest fet citant un fragment de la memòria de l'enginyer Hermenegildo Gorria, "...aumenta la zona de terreno utilizable cuya área crece como el cuadrado del radio de dicha zona si la consideramos circular..."¹⁶

Tot i això, al estudiar la proposta de Jaussely, veiem elements que segueixen (amb altres característiques arquitectòniques i funcionals) alguns dels referents de la proposta de Cerdà en relació al paper estructurador que li atorga a la Gran Via i a les places d'Espanya i les Glòries, que Jaussely volia, sinó potenciar, mantenir, el paper estructurador i de relació amb el territori de llevant, més enllà del Besòs, i el de ponent, més enllà del Llobregat.



PERÍODE 1



PERÍODE 2



PERÍODE 3

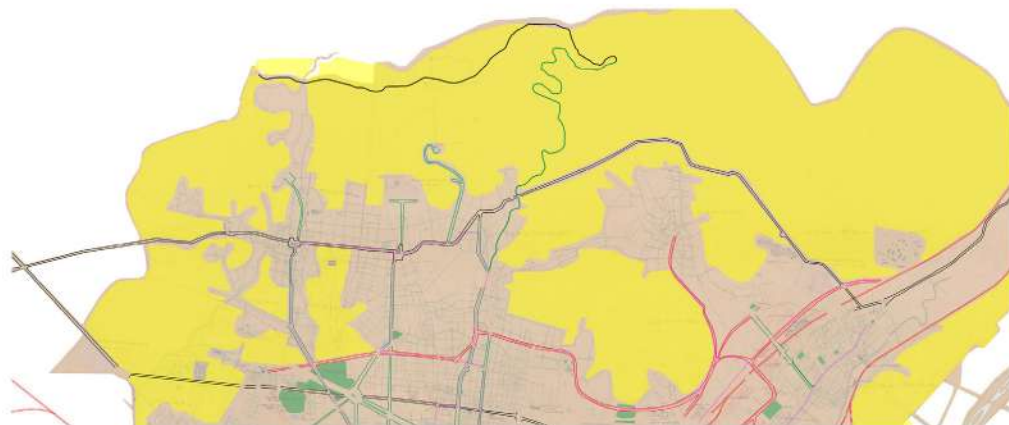


PERÍODE 4 I 5

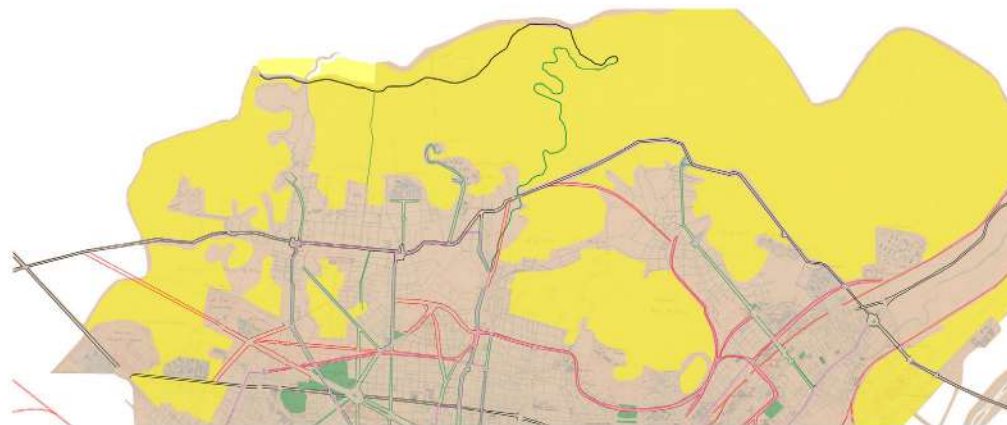
¹⁶ Archivo Administrativo Contemporáneo de Barcelona; Exp.: N. 39: Proyecto de Ferrocarriles-Tranvías para Barcelona y pueblos comarcanos. 1893. San Gervasio de Cassolas

La vialitat bàsica i els equipaments van articulant el creixement, partint del reconeixement de l'estructura viària i territorial existent, tanmateix reconeix les diferents trames que intenta ordenar el seu creixement, a partir de la nova vialitat bàsica proposada.

Aquesta estratègia li permet reestructurar i articular els diferents element existents (topografia, xarxes viàries, trames urbanes) incorporant a la proposta la diversitat en una estructura de relacions, també diverses.



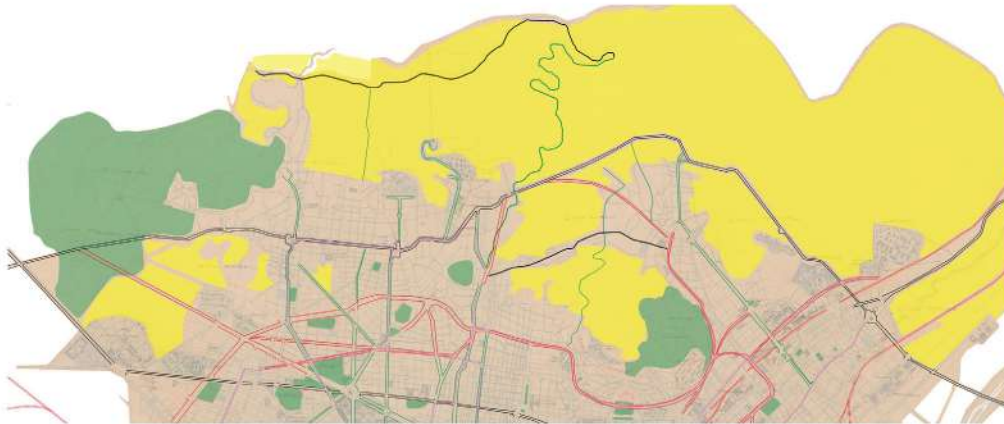
PERÍODE 1



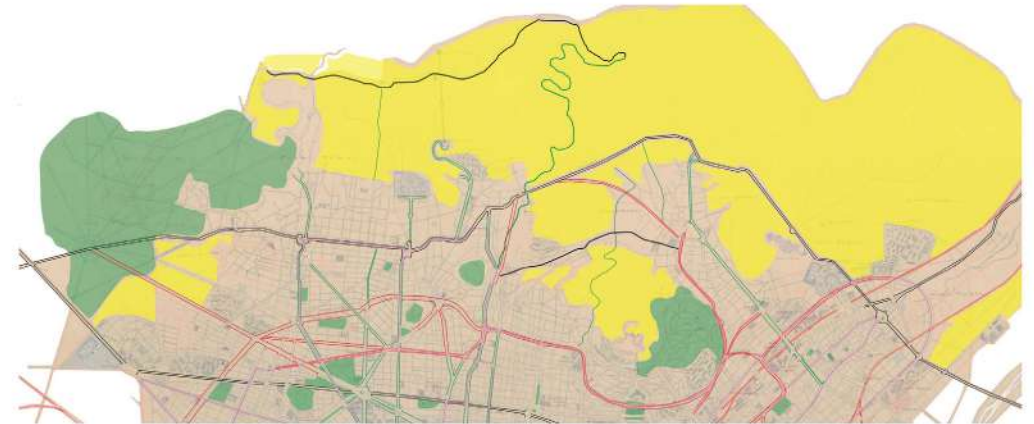
PERÍODE 2



Conseqüència d'aquesta estratègia i de la intenció del projecte (diversificació funcional) trobem que els dos sistemes travessers van configurant-se amb caràcters morfològics diferents, tot i que com hem comentat anteriorment, tenen en comú la transversalitat i la connectivitat ponent-llevant, en aquest sistema travesser (entre Collserola i el primer cinturó) s'aproxima més a la idea de travessera en la seva accepció "entremaliada", de cercar la relació complexa entre els elements, que en l'accepció d'estructura rígida i abstracta.



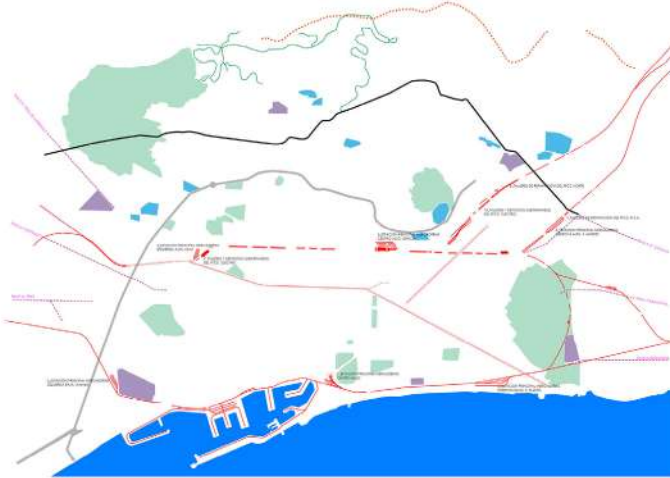
PERÍODE 3



PERÍODE 4 I 5



FERROCARRIL EN SUPERFÍCIE I SUBTERRANI

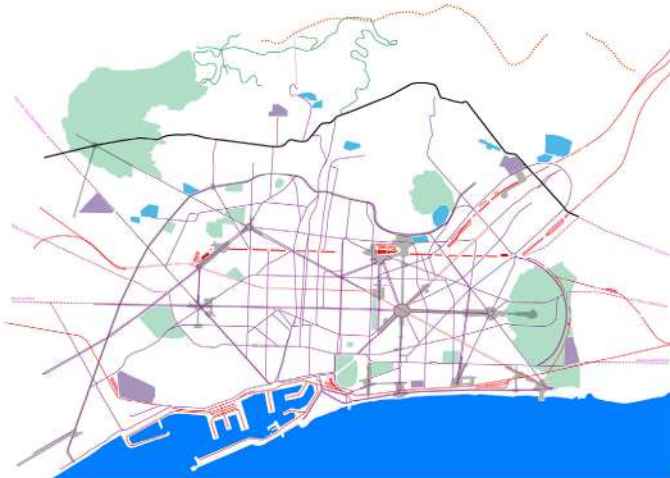
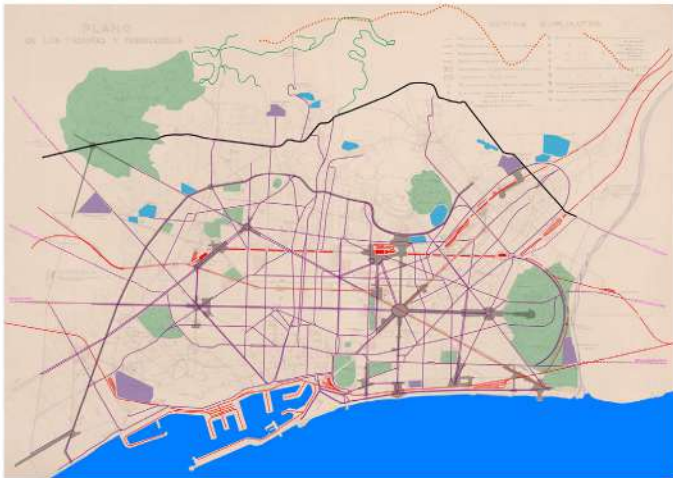


Ferrocarril en superfície i subterrani.

Les línies de ferrocarril entren a la ciutat per la part alta i baixa del sistema travesser costaner, amb una estació per cadascun dels sectors (*parte izquierda, centro i derecha alta, i izquierda, centro i derecha baja*). El mateix succeeix amb els tramvies interurbans, tots ells (els de ponent i els de llevant) cerquen la connexió amb la xarxa ferroviària i tramviària en el sistema travesser costaner. Els tallers es situen a ponent i llevant, als sectors industrials.

El ferrocarril subterrani travessa la ciutat de ponent a llevant bifurcant-se cap al nord i el sud a partir de la plaça de les Glòries.

FERROCARRIL I TRAMVIA



Ferrocarril i Tramvia.

La xarxa de tramvia és l'encarrerada d'assegurar la connexió entre les diferents xarxes (ferrocarril i ferrocarril subterrani) així com la comunicació als diferents sectors de la ciutat, amb una clara diferència entre el sistema travesser costaner i el de muntanya. El primer, profusament dimensionat i remarcant el sentit travesser. La connexió amb les línies interurbanes remarquen molt clarament aquesta qualitat transversal.

Contràriament en el sistema travesser de muntanya només apareixen les línies que el creuen, bàsicament per Sarrà, Sant Gervasi, Gràcia i Horta.

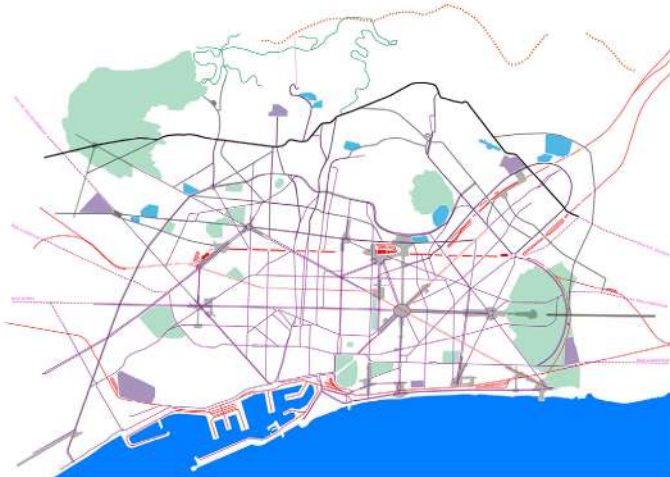
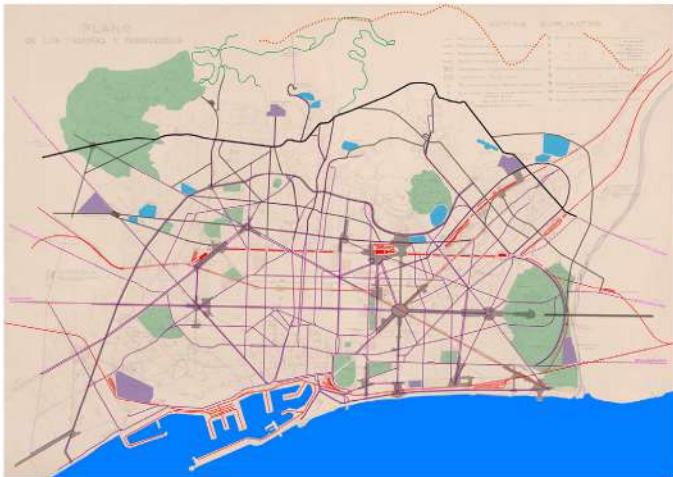
XARXA VIÀRIA BÀSICA SIST. TRAVERSER MUNTANYA



Xarxa bàsica sistema travesser muntanya.

Al sistema travesser de muntanya la comunicació es resol transversalment amb xarxa viària no mecanitzada, com hem vist, la xarxa mecanitzada es fa servir per connectar els dos sistemes en sentit mar-muntanya. La única línia de tramvia transversal està just al límit entre els dos sistemes travessers coincidint amb el primer cinturó de Ronda, no hi ha cap altre entre aquest cinturó i la carretera d'Esplugues, que seguint la lògica de connexió i complementarietat de les xarxes hagués tingut sentit una línia a la carretera d'Esplugues assegurant la connectivitat entre ponent i llevant en aquesta alçada.

FFCC / TRAM / XARXA VIÀRIA BÀSICA



Xarxa de comunicació urbana i interurbana.

En aquesta darrera il·lustració es pot veure molt clarament la diferència de caràcter urbà dels dos sistemes travessers.

El sistema travesser costaner extensament connectat, interna i externament, i el sistema travesser muntanya, travessat verticalment per les línies que connecten els nuclis històrics i cerquen la connexió amb Collserola.

Tot i ser una xarxa de transport centralitzada, queda desvirtuada per la densitat de la xarxa en el sistema travesser costaner.



Jaussely, Léon. Plano de los tranvías y ferrocarriles. Avantprojecte d'Enllaços de la Ciutat de Barcelona. Conjunt de 29 plànols presentats amb el lema "Romulus". El primer plànol de la sèrie es conserva al Museu d'Història de Barcelona. AHCB 17653 (2-29)



Dibuix de l'autor sobre el Plano de los tranvías y ferrocarriles. Línies en color lila, xarxa de tramvia urbà, magenta discontinu tramvia "interurbà, vermell, xarxa ferroviària, negre i gris, xarxa bàsica viària, places i bulevards.

La xarxa de transport urbà/interurbà

Les dues imatges a l'esquerre del text il·lustren la xarxa de comunicació proposada per Jaussely, que plantegen:

- 1_Clara diferència dels dos sistemes travessers.
 - 1.1_Sistema **travesser costaner**→caràcter urbà, vinculat a la idea de metròpoli, industrial-comercial-cosmopolita.
 - 1.2_Sistema **travesser muntanya**→caràcter suburbà, vinculat a la idea de ciutat jardí, a ponent classe alta, a llevant, classe mitjana
- 2_Voluntat de connexió metropolitana transversal amb diferents sistemes de comunicació:
 - 2.1_tramvia→urbà i interurbà.
 - 2.2_ferrocarril subterrani→urbà.
 - 2.3_ferrocarril→interurbà, nacional, internacional.



Dibuix de l'autor sobre el Plano de los tranvías y ferrocarriles. Xarxa viària bàsica en el sistema travesser muntanya.



Dibuix de l'autor sobre el Plano de los tranvías y ferrocarriles. Xarxa de ferrocarril i tramvia viària bàsica en el sistema travesser muntanya.

Les comunicacions en els dos sistemes travessers

Les dues imatges a l'esquerre del text il·lustren la diferència de caràcter dels dos sistemes travessers íntimament relacionats amb el sistema de transport, reforçant la idea de ciutat central i jerarquitzada.

El sistema travesser muntanya està relacionat amb la idea de ciutat jardí i situat al lloc on presumiblement és més adient i eficaç, per les condicions topogràfiques, geogràfiques, paisatgístiques, per altra banda, és un ús que ja s'havia iniciat en el moment en que Jaussely fa la seva proposta de Pla.

Al definir la xarxa de tramvies i ferrocarrils, Jaussely, havia previst (Navas, Teresa. 2012) que les línies coincidissin amb els eixos principals de la seva proposta, arribant a les poblacions del Baix Llobregat i de la zona del Besòs, és a dir, potenciant la idea de travessera de la Gran Via i, la plaça de les Glòries com un nou node de comunicació de la nova ciutat metropolitana en contraposició (com Cerdà) a la Plaça de Catalunya, transformant-la en el centre indiscutible de les comunicacions de la ciutat.

En relació a la idea de Rere-Eixample, tot i que, la proposta de Jaussely intervé en aquest sector, segons el nostre parer, segueix incidint amb la idea de lloc paral·lel formal i funcionalment a la ciutat, iniciant algunes accions que tenen a veure amb la idea de travessera que estem estudiant, indicant possibles connexions transversals entre els nuclis del peu de la serra de Collserola i altres possibles connexions fins a Sant Boi (que enllaçaria amb Gavà, Viladecans i Castelldefels) així com cap a Sant Adrià del Besòs (que enllaçaria amb Badalona i Montgat), tenint com a referent la carretera d'Esplugues (proposada pocs abans per Melcior de Palau) i que com també indica Teresa Navas a les conclusions de la seva comunicació, "...la zona de Collserola configuró una fachada de acceso a la vertiente de la montaña a partir de la denominada carretera de Esplugues.", carretera, que Jaussely incorpora a la seva proposta, en alguns trams com a via urbana (passeig de la Bonanova) i en altres com a límit de zona (edificable i/o agrícola) amb la serra, incidint i en aquest cas actuant, una altra vegada, amb la idea de Rere-Eixample.

Més de cent anys després (20 de setembre de 2011) aquest espai travessar tornarà a reconsiderar-se com una franja essencial en l'estructura urbana de la ciutat. El Concurs de les Portes de Collserola des d'una visió unitària amb propostes diversificades o diverses (el subtítol del concurs "1 visió 16 Projectes" ho evidencia) pretindrà elaborar un Esquema Director per revaloritzar la franja des de la pretensió de naturalitzar la ciutat en la franja de contacte de l'espai urbanitzat amb el Parc de Collserola, amb la intenció explícita de posar en valor els elements *descendens* del lloc, elements que, com hem vist, són "portadors" de qualitats naturals del paisatge. Al darrer capítol de la tesi, analitzem el concurs com una de les accions que, actualment, de manera implícita estan revisant la idea de travessera.

4.3. Esquema travesser del Rere-Eixample.

Quan Cerdà fa la proposta d'eixample, la planteja a partir de les dimensions de Ciutat Vella i, de les possibilitats d'expansió que el Pla de Barcelona, per la seva dimensió, per la dimensió de la ciutat existent i les característiques topogràfiques i higièniques que li ofereix el territori proper.

Amb la idea de ciutat il·limitada i indefinida, planteja ocupar, inicialment, l'espai del Pla de Barcelona entre les poblacions existents, que entraran a formar part de la ciutat i que el projecte d'eixample, situant-se i/o colonitzant el territori paral·lelament a la costa i a la Serra de Collserola unirà transversalment els diferents nuclis amb Ciutat Vella.

L'Eixample, per Cerdà, no és només l'eixamplament de Ciutat Vella, és, amb la incorporació dels diferents nuclis del Pla a Ciutat Vella, una sola entitat, la ciutat moderna, industrial i mercantil, que es desenvoluparà en el Pla, des de llevant fins a ponent, on la Gran Via, com a travessera del Pla, estructurarà.

Seguirà, "al peu de la lletra", tots i cadascun dels "preceptes" que ha anat definint a partir de l'observació i anàlisi d'altres ciutats "exemplars" d'arreu del món que ha anat sistematitzant a l'apartat "*Parte Sintética*" i il·lustrat a "*El Atlas*" de la TCC.

L'Eixample i Reforma de Barcelona és, per Cerdà, l'exemple pràctic de la seva teoria, en la que la decisió de l'orientació i mesura de les *vies i intervies* (el sistema morfològic urbà) i la relació de les diferents parts, defineixen la nova ciutat, el nou organisme adequat a les necessitats físiques i "*morals*" modernes, la que cobrirà les necessitats de la nova societat urbana.

Cerdà havia previst un temps d'ocupació de cent anys i, en aquest sentit s'han d'entendre els límits de la ciutat lineal il·limitada que projecta, entenent que l'eixample pretenia, com hem esmentat anteriorment, no només ser eixample i reforma de Ciutat Vella, sinó exemple del que ha de ser la ciutat industrial i comercial moderna, il·limitada i indefinida, basant-se en la idea de transversalitat i de comunicació dels diferents nuclis d'activitat i residència, preveient que en el temps, la reforma i l'eixample, aconseguirien "unificar" els fragments en una sola ciutat, evitant, per la situació, per la forma i dimensió i disposició dels carrers i les mançanes i pel sistema "d'equipaments" (a la manera com havia vist a la ciutat de Buenos Aires), evitaria que es "propagués" l'estructura centralitzada

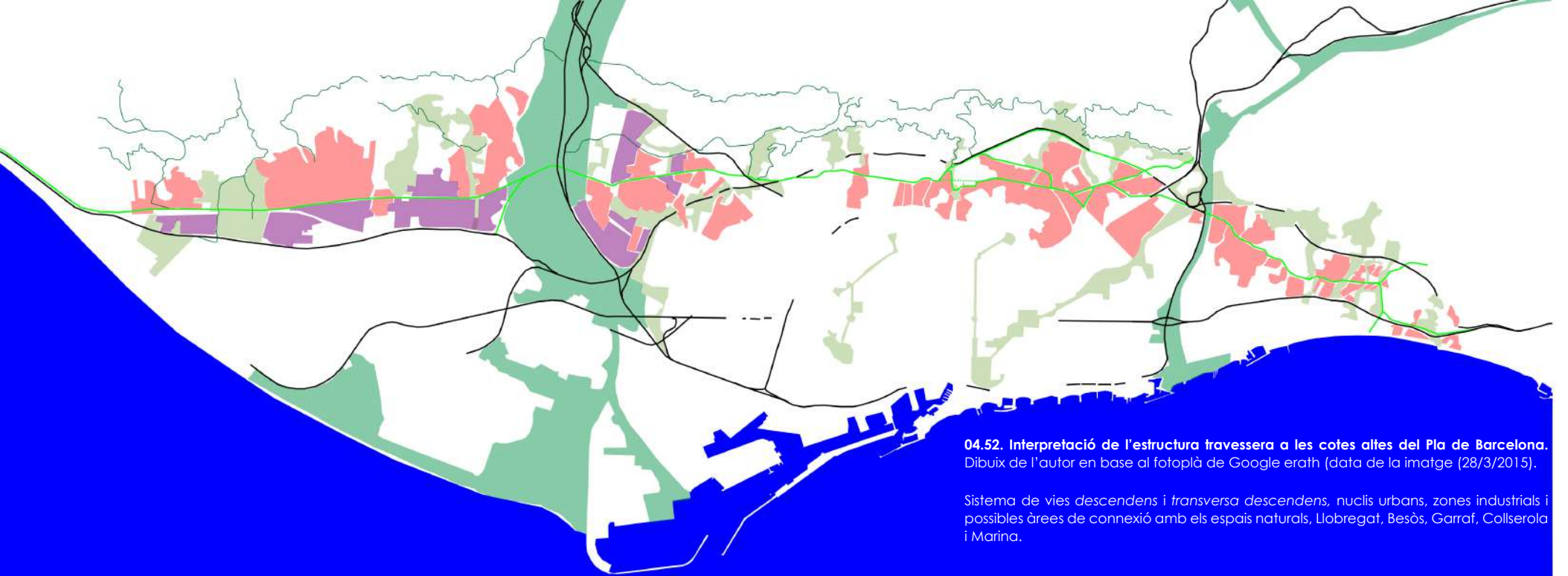
que creix a partir del centre de la ciutat vella, en el que la resta de la ciutat n'és dependent. Una ciutat "enxarxada" que evitaria o distorsionaria l'esquema centre-perifèria.

Els límits inicials, Cerdà els defineix, a partir de la topografia, de la situació dels nuclis existents i les condicions de millor edificabilitat i habitabilitat i, per això, l'Eixample ocupa (o conlítja) la superfície més planera (la de menys pendent) del Pla. Amb la definició del sistema (orientació de les vies-inter-vies i les vies transcendents) resol que la ciutat pugui créixer indefinidament i amb les condicions idònies a les necessitats d'una ciutat moderna.

Però, voluntàriament, (en el plànol d'aixecament del Pla ho fa evident) deixa fora de les consideracions de l'eixemplament inicial de la ciutat, la zona propera a la Serra de Collserola, per sobre del canal de recollida d'aigües, Pedralbes, Horta, Sant Gervasi i Sarrià, que només considerarà la seva connexió viària, suposant que cadascun d'aquests nuclis anirà creixent fins als límits existents; la travessera de les Corts/Gràcia (que comunica els nuclis des de Collblanc fins Sant Andreu) i el canal de protecció de les aigües que baixen de Collserola indiquen aquesta intenció.

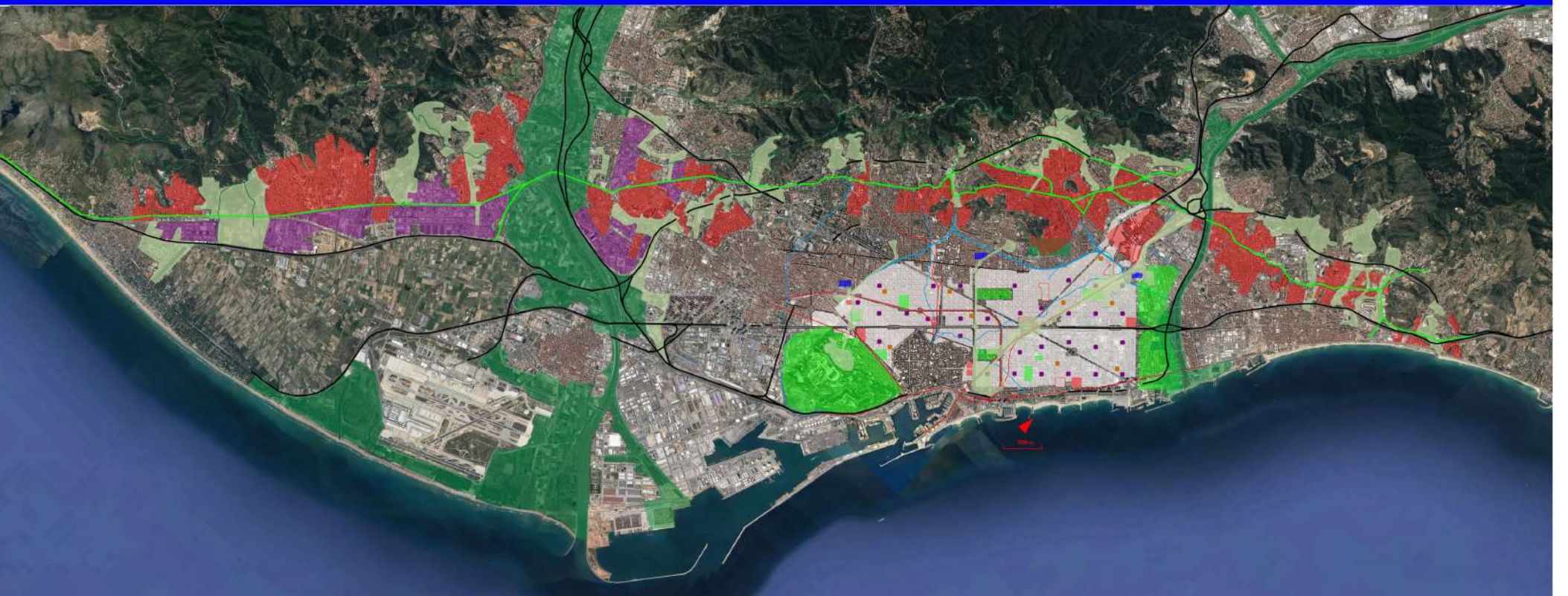
Amb les vies transcendents resol la connexió externa i amb els nuclis propers que estan fora dels límits definits per el projecte, deixant indefinida, la franja entre la travessera de Gràcia i el peu de la serra de Collserola. Ni en l'aixecament del Pla ni en el projecte d'Eixample no es dibuixa la topografia ni cap element que pugui donar a entendre les intencions sobre aquest lloc. Aquesta zona paral·lela al mar a la cota més baixa de Collserola, amb el temps anirà configurant-se com un espai similar al que havia estat definit per la Travessera de les Corts/Gràcia.

Aquest lloc amb una topografia més accidentada que la del Pla, facilita el creixement dels nuclis cap al Pla, seguint la direcció *descendens*, però amb el temps, ha anat cercant, també, la connexió transversal (la direcció *transversa descendens*) entre els diferents nuclis, entre Pedralbes i Sarrià, entre Sarrià i Sant Gervasi, entre Sant Gervasi/Vallcarca i la Creueta del Coll/Horta (Pont de Vallcarca), així com amb els pobles de la vall del Llobregat i els pobles a llevant del Besòs, amb la carretera d'Esplugues a Sant Andreu; s'ha configurat com un espai travesser extern i paral·lel a l'Eixample, una estructura urbana travessera "no dissenyada" o no projectada unitàriament, construïda voluntàriament a partir de diferents fragments travessers entre els diferents espais urbans que anaven creixent amb independència de l'Eixample.



04.52. Interpretació de l'estructura travessera a les cotes altes del Pla de Barcelona.
Dibuix de l'autor en base al fotoplà de Google earth (data de la imatge (28/3/2015).

Sistema de vies *descendens* i *transversal descendens*, nuclis urbans, zones industrials i possibles àrees de connexió amb els espais naturals, Llobregat, Besòs, Garraf, Collserola i Marina.



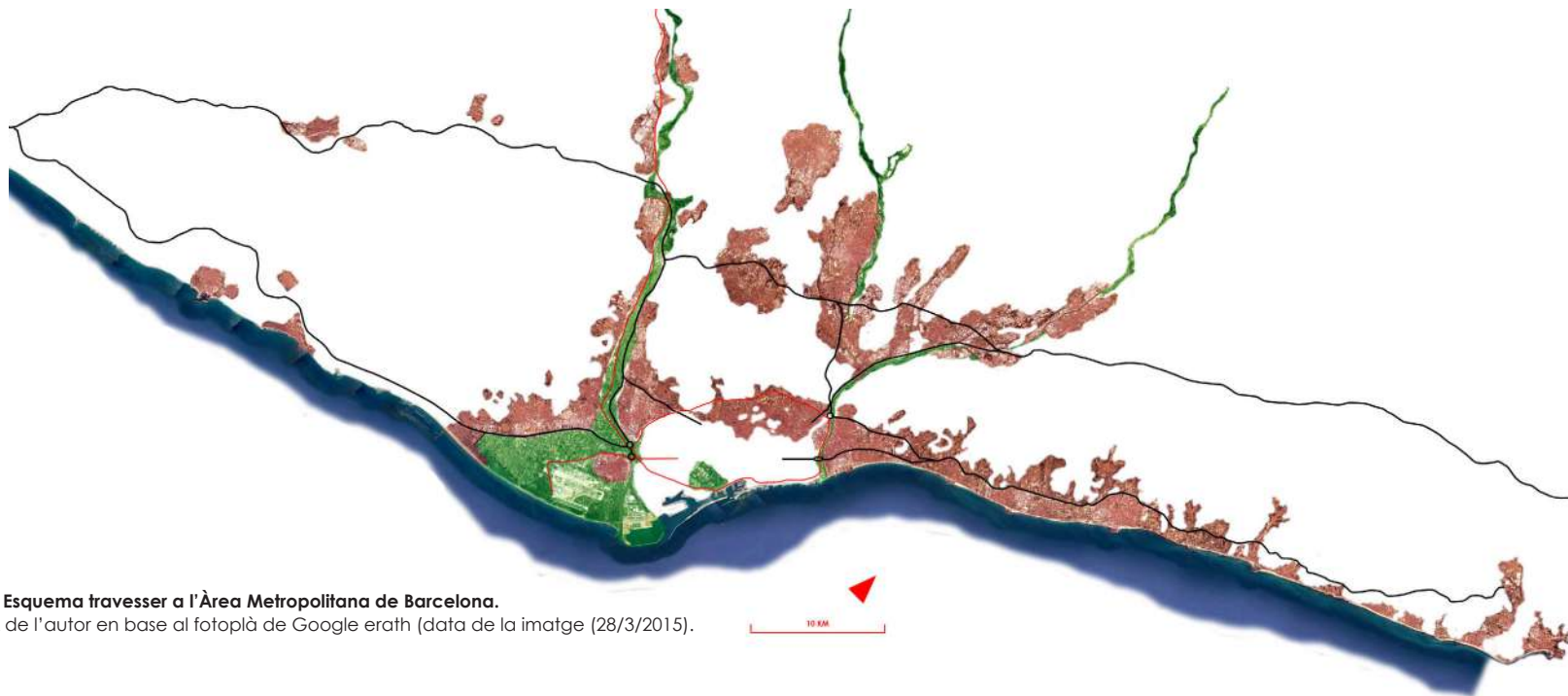
Les imatges de les dues pàgines anteriors, il·lustren la condició travessera d'aquest espai paral·lel a la costa entre les cotes 50 i 150, just al peu de la serralada litoral, que el projecte de l'Eixample havia deixat fora de la proposta de ciutat lineal limitada i, que amb lògiques similars a les que hem vist en la travessera de Ciutat Vella i de l'Eixample, a una escala més gran, pot interpretar-se com un espai travesser amb les característiques que hem anat desenvolupant al llarg d'aquests capítols, que alhora, per la seva condició i situació ha esdevingut un lloc que pot facilitar la "transició" entre l'espai urbà i l'espai "natural". Un lloc travesser on cal definir o clarificar l'estructura existent (travessera) i re-definir el paper que han de tenir les *descendens* en l'estructura actual de la ciutat.

Les característiques naturals de la geografia de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (la serra del litoral "paral·lela" a la costa) predisposa l'esquema travesser del territori. A la zona del Pla de Barcelona, al macís del Garraf en contacte amb el delta del Llobregat a ponent, i el Maresme a llevant. La situació dels nuclis urbans i el seu creixement, han seguit aquesta lògica travessera, que facilita la interpretació d'aquest tipus d'estructura amb més o menys intensitat i amb molta claredat entre els nuclis de Castelldefels i Montgat.

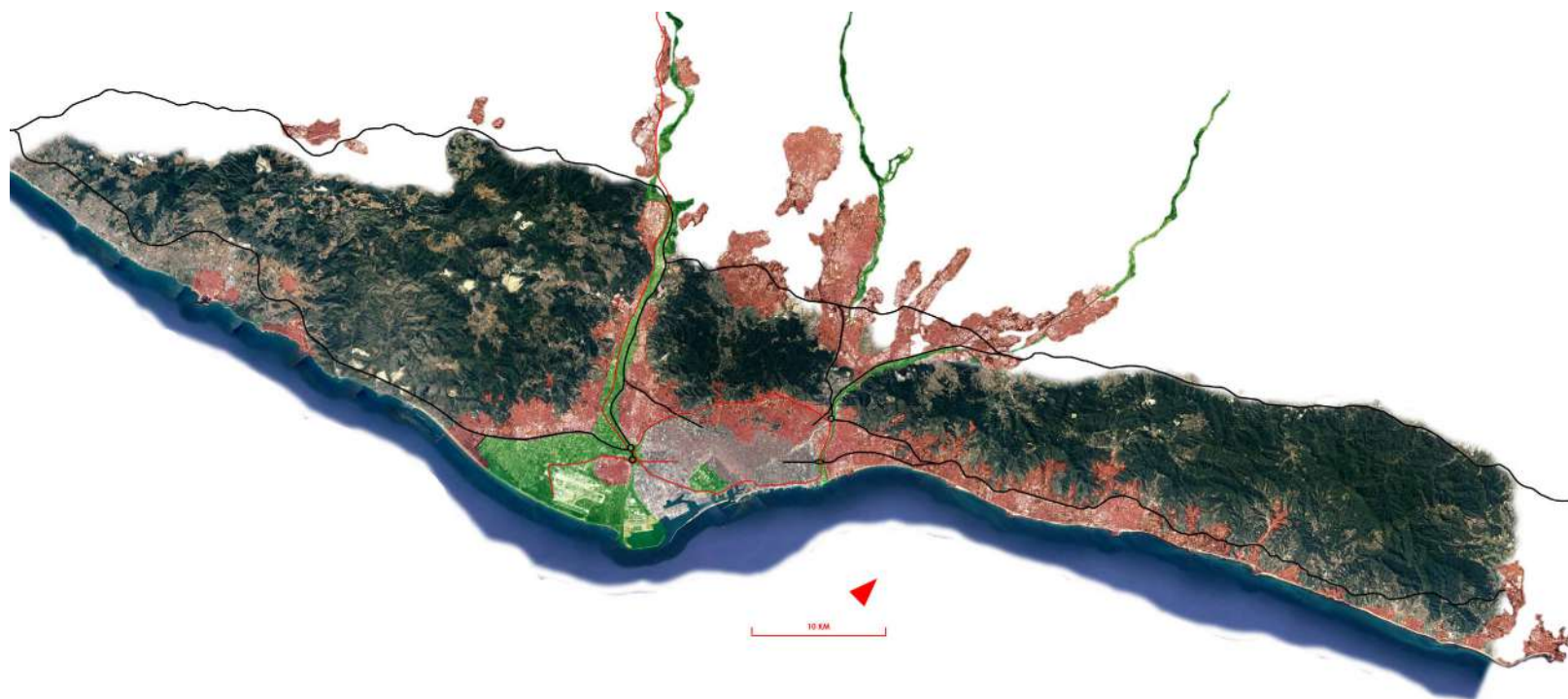
La mateixa consideració es pot fer (a una altra escala i amb altres condicions) des de Vilanova i la Geltrú fins a Mataró, tant per la costa com pel corredor del Vallés, tot plegat, defineix una franja travessera d'un fort component urbanitzat relacionat amb grans i importants espais naturals.

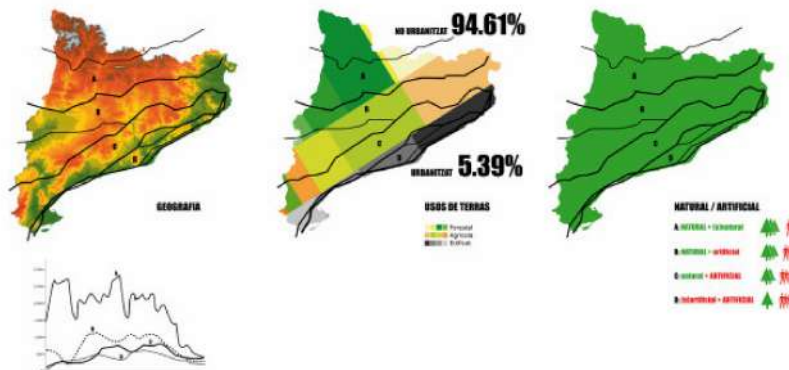
Aquesta franja travessera està creuada per dos rius que caracteritzen la part central de la franja, on està situada la ciutat de Barcelona, que històricament ha tingut un paper centralitzador de l'activitat econòmica i social urbana a Catalunya, que en els darrers anys del segle XX ha anat "compartint" amb els altres centres urbans, els del Vallés (Sabadell, Terrassa, Rubí,) els del maresme (fonamentalment Mataró) i els del Penedes, l'Anoia i el Garraf.

D'alguna manera, la condició travessera és extrapolable, o pot ser entesa, en tot l'àmbit territorial de Catalunya, és una condició que el territori "ofereix" a la interpretació d'elements travessers a gran escala, en el que la costa central (des del Garraf fins al Maresme) és un cas particular i clarament identificable.

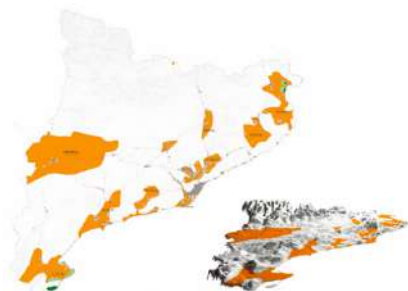


04.53. Esquema travesser a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
Dibuix de l'autor en base al fotoplà de Google earth (data de la imatge (28/3/2015).

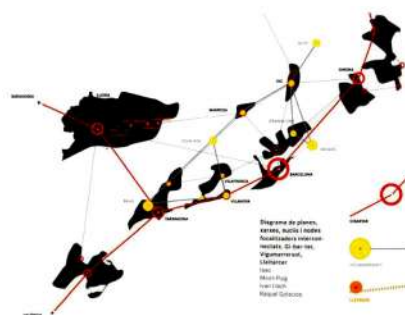




04.54. Catalunya, Territori funcional i topogràfic. Relleus de Catalunya amb bandes funcionals i percentatges d'ocupació del sòl. Font: IAAC, a partir de l'Institut Geogràfic de Catalunya.



04.55. Catalunya. Territori funcional i topografia. Relleus de Catalunya amb les 11 planes o espais plans entre serres i muntanyes. font: IAAC, a partir de l'Institut Geogràfic de Catalunya (2003)



04.56. Diagrama de planes, xarxes, nuclis i nodes focalitzadors interconnectats. Gi-bar-tar, Vigumarrersot, Lleitacer. Il·lustració pàg. 14. LAND LINKS: HIPERTERRITORS/ MULTICIUTATS / GEOURBANITATS Nous models en xarxa. Gausa, Manuel (2010)

En el treball de Manuel Gausa des de finals dels anys noranta del segle XX, es troben diverses referències al tema que estem tractant, considerades en la situació de la complexitat actual, però, en el fons, incidint en la caracterització de les estructures (urbanes i/o territorials) on la topografia i l'orografia, són elements que faciliten la identificació "local" en esquemes globals.

La preocupació de Gausa en l'anàlisi de la ciutat contemporània i dels mecanismes de com interpretar i intervenir amb i en ella. l'ha portat a treballar i teoritzar sobre la ciutat, l'escala de la qual s'ha de considerar territorial i clarament interconnectada amb xarxa, una xarxa complexa feta de elements i relacions tant materials com immaterials.

En aquest sentit, quan Gausa analitza les relacions amb el territori, s'observa clarament que la idea de travessera està present a l'àmbit territorial de Catalunya, i que les característiques geogràfiques del Pla de Barcelona o de l'Àrea Metropolitana formen part d'un sistema travesser (de bandes) més ampli que coincideix amb el sistema de valls on hi ha major concentració de població.

A la línia de costa és on s'ha concentrat, històricament, la població i l'activitat, en la que Barcelona ha tingut un paper centralitzador, que vist des de les condicions (urbanes, econòmiques, sociològiques, tecnològiques) actuals, planteja, un canvi d'aquest paper centralitzador, tendint cap a una idea de connexions diverses en les que les diferents ciutats, fins ara o fins a finals del segle XX, han passat, de tenir un paper secundari o subsidiari de la ciutat de Barcelona a tenir un paper de node en una xarxa de relacions més complexa; que d'alguna manera està incorporant a la interpretació de l'esquema travesser com un "subsistema" de la xarxa.

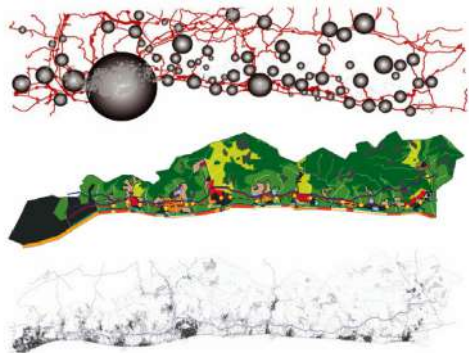
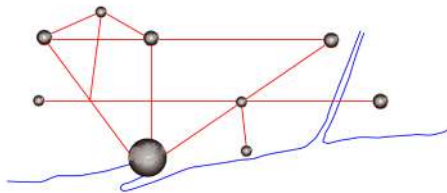
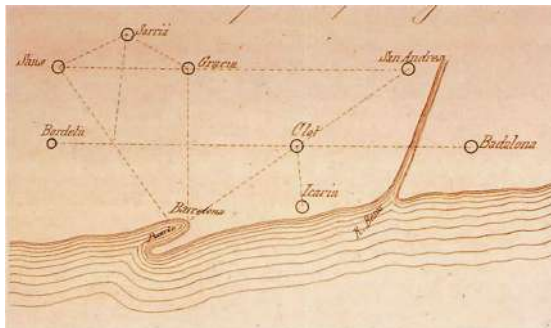


Figura 7. Barcelona-Maresme. Sistema de polaritats territorials i nous models de concentració

04.57. Barcelona-Maresme. Sistema de polaritats territorials i nous models de concentració.



04.58. Il·lustració de la pàgina 375 de la TCC, redibuixada amb els mateixos elements gràfics que la il·lustració de l'esquema Barcelona-Maresme de Manuel Gausa.



04.59. Esquelet de la futura ciutat de Barcelona. Il·lustració de la pàgina 375 de la Teoria de la Construcció de la Ciudades. Cerdà, Ildefons (1859)

Manuel Gausa, a l'article LAND LINKS: HIPERTERRITORIS / MULTICIUTATS / GEOURBANITATS. Nous models en xarxa, ho planteja de la següent manera:

"En aquest sentit, seria important reconèixer la futura importància del gran eix de concentració de població, infraestructural i productiu generat a la franja que connecta Girona/Barcelona/Tarragona, marcada pel traçat de l'autopista A-7 [...] aquesta seria una "metaàrea" particularment intensa en intercanvis en què es generaria la mobilitat més alta i de consum més gran, i que anunciaria, potser, un nou tipus de multiconurbació "disdensa" afavorida per la nova xarxa ferroviària. La hipòtesi d'aquesta estructura generada en, i entre, les línies de costa i contracosta (GI-BAR-TAR, Girona, Barcelona, Tarragona) articulada i coordinada, encara que no necessàriament unijerarquica (i, en qualsevol cas plantejada més enllà dels paràmetres associats a l'actual àrea metropolitana barcelonina), tot i que arriscada, tindria molta lògica: la necessitat de crear noves urbanitats en xarxa, afavorides –com en el cas del Ranstadtholandès– per una distribució i proximitat eficaces de les ciutats primàries i de les ciutats intermèdies, connectades per una clara xarxa d'infraestructures viàries i per una xarxa ferroviària ràpida i eficient, que permetria preveure una nova estructura densa i discontinua "disdensa" en el territori [...]. Així s'afavoriria, [...], un model multinodal en xarxa (discontínu i pluricompacte) de nuclis de cohesió i paisatges de relació. (Gausa, Manuel. 2010:13)

Considerant la distància històrica, conceptual, tecnològica, econòmica, sociològica, política, el text anterior podria estar escrit per Cerdà quan decideix "l'esquelet de la futura ciutat de Barcelona", podria ser el que descriuria (amb les diferències d'escala, sociològic-econòmiques i d'estructura formal [menys complexitat] dels nuclis) els eixos de la travessera de Gràcia i de la Gran Via, dues travesseres del Pla de Barcelona que es defineixen com a reconeixement de la importància dels eixos de concentració de població, el text simulat a partir del de Manuel Gausa podria ser el següent:

"En aquest sentit, seria important reconèixer la futura importància del gran eix de concentració de població, infraestructural i productiu generat per la via a la cota més alta del Pla i la travessera de central (la Gran Via), aquesta seria una "àrea" particularment intensa en intercanvis en que es generaria la mobilitat més alta i que anunciaria un nou tipus de ciutat afavorida per la nova xarxa viària i ferroviària. Aquesta estructura generada entre les dues vies paral·leles a la línia de costa, tindria molta lògica: la necessitat de crear noves urbanitats, afavorides per una distribució i proximitat eficaces dels nuclis primaris (Sans, Gràcia, Sant Andreu, Bordeta, el Clot, Badalona) i de les intermèdies (Sarricà, Icaria) connectades per una clara xarxa d'infraestructures viàries (Diagonal, Paral·lel, Meridiana) i per una xarxa ferroviària ràpida i eficient (ferrocarril metropolità), que permetria preveure una nova estructura de densitats diferents i contínua en el territori del Pla"

Tanmateix les conclusions de les reflexions que planteja Manuel Gausa, en el mateix article, en relació als marcs d'investigació urbans, en el cas del sistema de polaritats territorials de Barcelona-Maresme, en el que a una escala inferior a la de Catalunya, però superior a la de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, torna a insistir (tot i que implícitament) en l'esquema travesser.

"En aquest sentit, una de les principals conclusions que caldria extreure de la majoria dels actuals marcs d'investigació urbana seria la d'aquesta necessitat implícita d'articular nous formats de col·laboració entre escenaris plurimunicipals i interterritorials, però també, entre àrees urbanes plurinuclears i interrelacionades [...] des de les quals propiciar un planejament més orientat i coordinat [...] S'afavoriria, així, un planejament més asimètricament equilibrat –tutelat, projectat, ponderat i diversificat en les càrregues i funcions- dels desenvolupaments urbans, lluny dels habituals àmbits de competència locals (i de les rendibilitats particularistes conseqüents dels processos urbanístics), però lluny, també, dels habituals models d'ocupació, de zonificació i de distribució, basats en models isòtrops, pretèsament equànimes, i en obsoletes classificacions del sòl. (Gausa, Manuel. 2010:11)

Aquesta conclusió, a la que es refereix Manuel Gausa, no estaria massa lluny de les reflexions de Cerdà sobre la necessitat de, sinó vincular, relacionar accions en diferents àmbits territorials que afecten diferents administracions, des de les municipals a les nacionals o internacionals.

Cerdà ho exposava com una evidència al analitzar el territori (des de la idea de progrés en el sentit modern) a diferents escales i amb una voluntat propositiva davant les necessitats que demana la nova societat i, Gausa, des de l'observació de la realitat actual, una realitat que s'ha construït a partir de l'aplicació d'uns models d'ocupació, zonificació i distribució isòtrops pretèsament equànimes, però desvinculats de les realitats i relacions plurimunicipals i interterritorials. En aquest sentit, tot i la diferència en les propostes, al darrere de les dues reflexions està la necessitat d'entendre la ciutat, més enllà dels límits administratius, entenen que és un artefacte complex, la vigència del qual depèn de les relacions que s'estableixen a nivell interterritorial i del reconeixement de les condicions físiques, econòmiques, sociològiques, culturals, etc., del territori.

"Orientar aquesta acció i interacció multipolars entre estructures urbanes i estructures geogràfiques, sistemes globals i subsistemes locals, moviments particulars i moviments generals, decisions planificades i disposicions espontànies –pròpia dels actuals territoris metaurbans- necessitaris, doncs, insistim, que es concebessin estratègicament nous criteris de desenvolupament capaços de detectar situacions potencials –és a dir, condicions estratègiques- en el sistema i d'induir-hi reaccions qualitatives." (Gausa, Manuel. 2010:11)

En aquest sentit, la comparació de l'esquema de l'esquelet de la ciutat de Barcelona que planteja Cerdà en la TCC és similar, entenent les diferències històriques, d'escala i complexitat, a les que presenta Gausa en l'anàlisi del sistema del Maresme, pot ser més clara la comparació dels esquemes que indiquen la intencionalitat de la lectura del territori, que la possible interpretació que podem fer del text, ateses les diferències (històric-temporals) d'escala i de complexitat que les separa. Malgrat això existeix un cert paral·lisme entre els plantejaments, o millor dit, entre les estratègies de Gausa i Cerdà, tot i que des de concepcions de la ciutat molt diferents. Gausa, des de la idea de ciutat contemporània, diversa socialment i complexa amb les relacions materials i immaterials i, Cerdà, des de la idea de ciutat moderna, homogènia, i socialment jeràrquizada.

Entre els dos casos que acabem de comparar, es troben en les propostes a l'àrea metropolitana de Barcelona, altres dues que, d'alguna manera es poden entendre com els "ponts" entre aquests i que incideixen en la idea de transversalitat de la franja travessera central de la costa, ens referim a la proposta del GATCPAC, (que veurem amb més detall al capítol següent) del primer terç del segle XX i la de Garcia Fària de finals dels segle XIX.

No és estrany que l'àmbit territorial de la proposta del GATCPAC, en el Pla Macià, es desenvolupi territorialment cap al S. O., amb la prolongació de la Gran Via, si tenim present el treball de García Fària (1893) a finals del segle XIX, que segons Salvador Tarragó¹ (1974), va tenir molta rellevància en l'àmbit urbanístic.

Per Tarragó, en el treball de Garcia Fària es produeixen dues fites importants, el nomenament com a director del Manicomi de Sant Boi de Llobregat amb la ràpida eradicació de l'epidèmia de colera i, en segon lloc, la redacció del projecte de sanejament del subsòl de Barcelona, que una vegada publicat en 1893 va ser un document fonamental per a la cultura urbanística.

"No es casual que el trabajo desarrollado por García Fària entroncase directamente con la labor teórico-práctica que realizó Cerdà, del cual se consideraba continuador. El general repudio que la burguesía barcelonesa mostró por la obra de Cerdà, encontró su contestación más válida en la adhesión que manifestó García Fària que se apoyaba tanto en la identidad de unos mismos principios teóricos como el mismo método científico de trabajo." (Tarragó. 1974: 45)

¹ Tarragó, Salvador. *Un continuador de la obra de Cerdà. Pere García Fària*. Cuadernos de Arquitectura y urbanismo, nº 100. Barcelona: Publicación del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, Enero-febrero 1974, p. 45-49.

El que ens interessa remarcar són les conseqüències que el Projecte de Sanejament per la ciutat de Barcelona pot haver tingut en la consideració de la dimensió o escala del territori de la ciutat de Barcelona, en un moment en el que la preocupació pel sanejament a les ciutats va prendre molta rellevància com a conseqüència de diverses epidèmies causades per l'increment de població en els centres urbans, que mantenien, encara, la infraestructura de sanejament del segle XVIII.

Les dades estadístiques mostraven un alt grau de risc, aquestes varen provocar que polítics i especialistes sanitaris adoptessin mesures en l'àmbit de la higiene urbana. En aquest context, a Espanya, ajuntaments² com els de Valladolid, Bilbao i Barcelona (Miranda, 2006) varen promoure la construcció d'infraestructures sanitàries redactant projectes de sanejament i xarxes de clavegueram.

Quan García Fària es planteja el projecte de sanejament de Barcelona, parteix de la hipòtesi que la solució del problema del sanejament urbà passa per idear xarxes adequades a l'ús de la ciutat industrial i futura, parteix del plànol o de la revisió del plànol de Cerdà, de les dades que havia recollit en el topogràfic de 1855 ampliant-lo fins el delta del Llobregat. Cerdà havia previst alguns trams de clavegueram per la recollida d'aigües pluvials, així com per la connexió de gas, però no havia plantejat una xarxa de sanejament per a tota la ciutat, la projectada i la existent, probablement, com apunta Magrinyá³, estava encara influenciat per les idees higienistes del segle XVIII, no és fins a finals del segle XIX que es pren consciència de la necessitat d'establir xarxes i sistemes per resoldre el sanejament urbà de manera sistemàtica i integrada en el disseny de la ciutat.

Segons Miranda (2006), García Fària, -amb una metodologia projectual similar a la de Cerdà i les "*grans obres del segle XIX*"-; previ anàlisi i estudis de casos similars en altres ciutats europees, en les que s'estaven plantejant projectes de sanejament de les característiques com les que volia plantejar per Barcelona, proposa, no només, la solució a un problema concret, sinó el desenvolupament d'un sistema que compren tots els nivells de complexitat de la qüestió dels residus de la ciutat.

² **Miranda**, M. A. (2006) *Pedro García Fària, ingeniero de Caminos (y arquitecto)*. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de septiembre de 2006, vol. X, núm. 221. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-221.htm>> [ISSN: 1138-9788] [En línia 13 d'agost de 2016]

³ **Magrinyá**, Francisc. (2010) *Las influencias recibidas y proyectadas por Cerdà. Ciudad y territorio*. Estudios Territoriales, vol. XXXI, tercera época, nº 119-120, primavera-verano 1999, p. 95-117.

Possiblement l'aportació "tecnològica" més important del *Proyecto del subsuelo*, és haver mostrat la necessitat de la ciutat invisible, la que acaba de definir les tres dimensions de la ciutat, la de les infraestructura subterrànies. (Miranda. 2006)

"Cerdà había diseñado la ciudad visible, la que había de ser habitada, pero no dejó completamente solucionada la ciudad subterránea, García Fària, por su parillado, la que en la construcción del ensanche quedaba menos desarrollada y dejaba a Barcelona expuesta a la aparición del paludismo. Pedro García Fària supo ver que la ciudad invisible era necesaria para que la ciudad visible pudiese alojar personas y localizar industrias con las mejores garantías sanitarias posibles en ese momento. (Miranda, 2006)

L'altra aportació del projecte, implícita amb la que acabem de comentar, és la que indica Tarragó, en el sentit que incorpora (conceptual i funcionament) al territori de la ciutat de Barcelona una àrea de 5.000 Ha. en els terrenys del delta del Llobregat, transformant les zones insalubres en àrees de regadiu, textualment:

"El otro aspecto, era la creación de una inmensa huerta de unas 5.000 Ha. en los terrenos del delta del Llobregat mediante la conversión de las zonas insalubres y palúdicas de Gavá y Castelldefels en áreas regables gracias a un sistema de drenaje con canales y con el abonado de las tierras que permitiría realizar la conducción de un gran emisario de más de 10 Km. De longitud que vertería en aquella zona los residuos de Barcelona." (Tarragó, 1974)

Més enllà d'aquestes consideracions o precisament per aquestes consideracions, el que ens sembla remarcable, és com a partir de la proposta de García Fària (executada o no) s'incorpora a la ciutat (al imaginari del territori de la ciutat de Barcelona, com d'alguna manera ho havia apuntat Madoz en 1847) l'espai del delta del Llobregat i, com a partir de 1893, l'àmbit territorial (funcional, econòmic, social,...) de la ciutat de Barcelona, el territori del S.O. serà un espai "necessari" per la comprensió del que és o serà la ciutat futura, la del segle XX. En aquest sentit, insistim, no és d'estranyar la "dimensió" territorial " que planteja el GATCPAC en el Pla Macià.

Què evidència el projecte de Garcia Fària a la ciutat de Barcelona? Què aporta a les consideracions que estem fent respecte a la idea de travessera i el Rere-Eixample?

El plànol de Garcia Fària, evidència que la previsió d'eixamplar Barcelona en el sentit paral·lel a la línia de costa i a la serra de Collserola no és el que s'està produint. L'eixample es va consolidant i construint al voltant de Ciutat Vella i al llarg del passeig de Gràcia cap al nucli de Gràcia.

El Clot, Santmartí de Provençals, es van desenvolupant cap al Poble Nou (cap a la línia de costa) amb una lògica urbanística, que "accepta" esporàdicament el traçat de l'eixample, però no la lògica que Cerdà havia previst al plantejar el seu traçat, pensant que el creixement dels pobles del Pla es faria en direcció a Ciutat Vella, o si més no, acceptant les directrius de l'eixample projectat.

Sant Andreu, va creixent seguint la carretera, entre les dues vies de ferrocarril i cercant la connexió amb Horta, que manté una estructura de nucli agrícola, adaptant-se al traçat que condicionen les rieres, quedant relativament aïllat de la resta de nuclis.

Gràcia va "omplint" la trama d'eixample propera i generant nous eixamples cap a Vallcarca i Sant Gervasi, definit per estructures de carrers i mançanes a una escala similar a l'estructura urbana existent. El carrer Major de Gràcia en la seva continuïtat cap a la carretera de Sant Cugat és un altre element de suport al creixement cap a Vallcarca.

A Sarrià es projecten eixamples d'estructura similar als de Gràcia, cercant la connexió (travessera) entre Pedralbes i Sant Gervasi.

Sant Gervasi cerca la connexió travessera amb Sarrià i Vallcarca, així com amb Barcelona a través d'eixamples que seguiran la directriu del passeig de la Bonanova (que fa el paper de travessera entre els nuclis de Sarrià i Sant Gervasi). Aquests nuclis segueixen una lògica de creixement entre les directrius que han anat configurant les diferents rieres que baixen des de Collserola i el traçat de carrers perpendiculars a les mateixes.

La comunicació entre els nuclis, Ciutat Vella i Eixample segueix realitzant-se amb les antigues carreteres (Madrid, França, Vic, Badalona,...) i amb la xarxa ferroviària que reforcen l'estructura centralitzada i radial en vers Ciutat Vella.

En aquest esquema es veu molt clarament la intenció de potenciar i incorporar el delta del Llobregat al funcionament de la ciutat, ampliant l'esquema traverser, plantejat per Cerdà, més enllà del Llobregat.

També es pot observar, com els nuclis del peu del macís del Garraf i els del S. O. de la serra de Collserola (Cornellà i Esplugues) amb la carretera comarcal C-245 estan representats definint una altra travessera (similar a la travessera de Gràcia) que amb la prolongació de la Gran Via, poden definir un sistema de dues travesseres que organitzen o estructurin el delta del Llobregat de manera similar a la Travessera de Gràcia i la Gran Via en al Pla de Barcelona.

Tanmateix, es pot observar la possibilitat de plantejar l'esquema traverser del Rere-Eixample, en el moment que s'incorporen a l'esquema urbà de Barcelona els pobles del Llobregat que havent-se relacionat amb Cornellà i Esplugues, només caldria considerar la seva continuïtat amb el Rere-Eixample.



04.60. Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Alcantarillado - Drenaje - Residuos urbanos. Redactado por D. Pedro García Fariá, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Arquitecto Jefe de la Sección de Alcantarillado y Saneamiento de Barcelona. Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 16 Junio 1891. Atlas de láminas. (AHCB 20432).

El projecte contenia làmines amb diferents escales i tamany únic per les 26 fulles. Contingut de les làmines: 1: Plano Barcelona, contornos y llanos Llobregat. 2: Plano curvas nivel de Barcelona y pueblos. 2a: Masas edificadas de Barcelona y sus suburbios. 3: Plano de conjunto proyecto alcantarillado. 4:

Plano de Barcelona en 1891 (4 parts). 5: Secciones transversales de la galerías alcantarillado. 6: Secciones transversales galerías impulsión y conducción aguas sucias al Llobregat. 7: Depósitos de limpia automática (...). 8: Descripción wagonetas para transporte basuras. 9: Acometimiento de alcantarilla tipo 1 (...). 9a: Detalle acometimiento tipos 16 y 4. 10: Disposición canalizaciones en una casa. Sección A.B. Planta. 11: Acometimiento predios particulares (...). 12: Plano instalación principal máquinas elevatorias. 13: Pabellón administrativo. Casa de máquinas: alzado lateral.- 14: Máquina elevatoria de 260 caballos para instalación principal. 14a: Planta. 15: Instalación complementaria máquinas elevatorias. 16: Emparrillado de

fundición (...). 17: Corte geológico de Barcelona. 18: Gráfico observaciones meteorológicas (diarias) decenio 1880-89. 19: Gráfico mortalidad epidemias Barcelobna (s. XIX). 20: Gráfico mortalidad decenio 1880-89 (Fiebre tifoidea (...)). 21: Idem (es-carlatina, difteria, bronquitis ...). 22: Idem (viruela, sarampión ...). 23: Idem (pulmonia, tuberculosis ...). 24 i 24 a: Cartogramas patógenos. 25: Resúmenes de la Estadística Demográfico-Sanitaria. 26: Plano de la urbanización de Barcelona (en 4 parts).

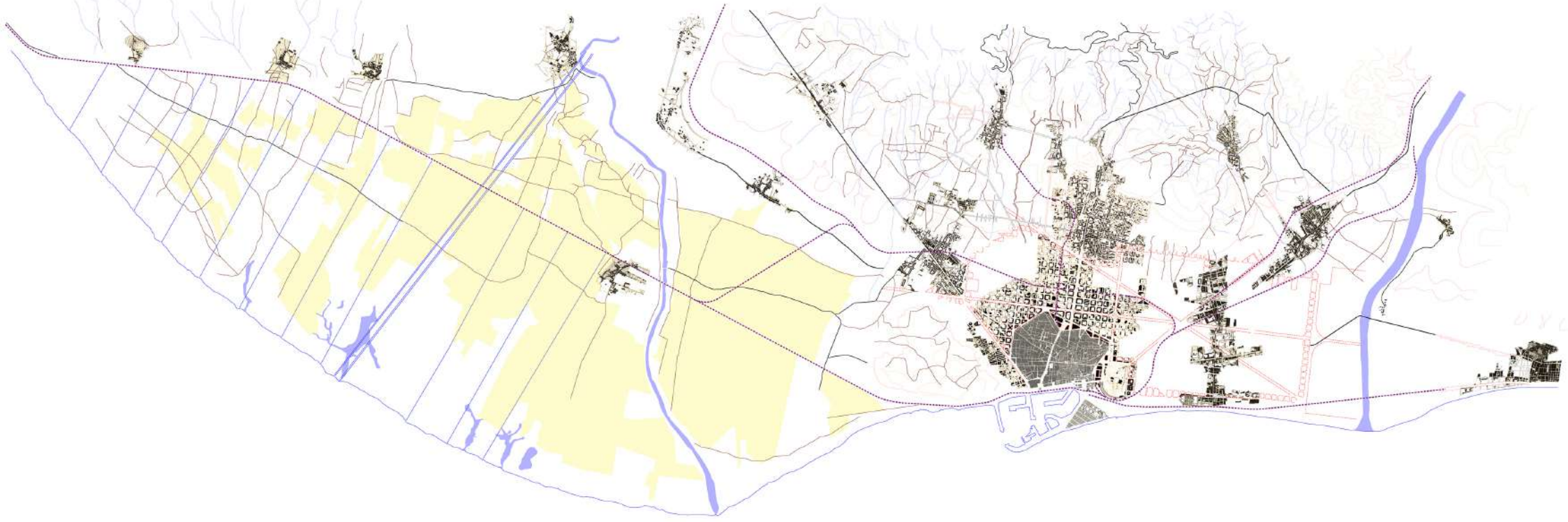
En aquest plànol (el de García Fària), es pot observar la tendència de connexió transversal entre els diferents nuclis del peu de la serra litoral, de manera semblant a com ho ha fet històricament la travessera de Gràcia a la cota més alta del Pla de Barcelona.

Aquestes incipients i tímides connexions, tenen diferent caràcter, entre Sarrià i Sant Gervasi, pren la forma de passeig urbà de dimensions i direcció similar als carrers de l'eixample. De Sant Gervasi a Sant Andreu, una carretera comarcal, la resta de connexions, prenen la forma de carrers, en els diferents eixamples projectats en cada nucli o de camins que van travessant les diferents rieres.

Així, es pot observar amb una certa continuïtat, una voluntat de connexió, que pocs anys abans va ser explícita amb la proposta d'una carretera comarcal, que enllaçaria aquests nuclis des de Esplugues fins a Sant Andreu. La proposta de Melcior de Palau de l'any 1878, que en aquestes dates no està executada, o si més no, Garcia Fària no la recull en la representació dels plànols del projecte.

És a dir, el que ens està mostrant el plànol de Garcia Fària, a més de la necessitat d'incorporar el delta del Llobregat al territori funcional de la ciutat de Barcelona, és la evidència de l'inici de la generació d'una travessera a les cotes baixes de la serra de Collserola, al lloc que el projecte d'Eixample (si més no en una primera fase d'expansió) ha deixat fora dels "límits raonables" del creixement de Ciutat Vella. Així mateix, al delta del Llobregat es pot observar un "efecte" similar en els nuclis del peu del macís del Garraf, que al ocupar les petites valls que va creant el macís, al trobar-se amb el delta, han definit un "rosari" de petits nuclis, que la línia ferroviària connectarà amb el Prat i Barcelona (Castelldefels, Gavà) seguint la idea de ciutat central, i que el desviament de l'antiga carretera comarcal a València (C-245), els connectarà amb Viladecans i Sant Boi, molt propers a Cornellà i Esplugues, a l'altra banda del riu Llobregat, seguint l'esquema travesser, indicant la possibilitat de relació amb el Rere-Eixample.

Tots aquests nuclis, des de Castelldefels fins a Sant Andreu, que s'han desenvolupat amb una lògica independent de la proposta de l'Eixample, han anat definit una estructura travessera, de manera no predeterminada o projectada, però, seguint la lògica que el territori, que la geografia, ha facilitat i les necessitats i voluntats sectorials han anat construint.



CASTELDEFELS

VILADECANS

GAVÀ

SANT BOI

CORNELLÀ

ESPLUGUES

SARRIÀ

SANT GERVASI

GRÀCIA/VALLCARCA

HORTA

SANT ANDREU

SANT ADRIÀ

A una altra escala i en un altre moment, és similar a les reflexions de Manuel Gausa sobre el territori de Catalunya i la ciutat contemporània territorial, una sèrie de fets, en principi inconnexes, o si més no, sense voluntat predeterminada d'establir una estructura formal en el territori, que ara (finals del segle XIX) i com es pot veure en el plànol de Garcia Fària, donen la possibilitat d'interpretar-se com una estructura travessera a les cotes "altes" de la plana metropolitana.

Tot i que funcional i econòmicament han estat dependents de la ciutat central i metropolitana, les condicions geogràfiques, demogràfiques, tecnològiques, sociològiques, faciliten la interpretació d'aquesta estructura urbana travessera en l'actual territori metropolità, que el GATCPAC recollirà, tot i que implícitament, al plantejar, a la zona del delta del Llobregat, un esquema de doble via travessera, la prolongació de la Gran Via fins a la Ciutat de Repòs i Vacances, i la carretera comarcal (actual C-245) a València per la part baixa del macís del Garraf, enllaçant els diferents nuclis des de Castelldefels fins a Esplugues, com es pot observar en l'esquema interpretatiu del Pla Macià quan incorpora la localització de la CRV al delta del Llobregat.

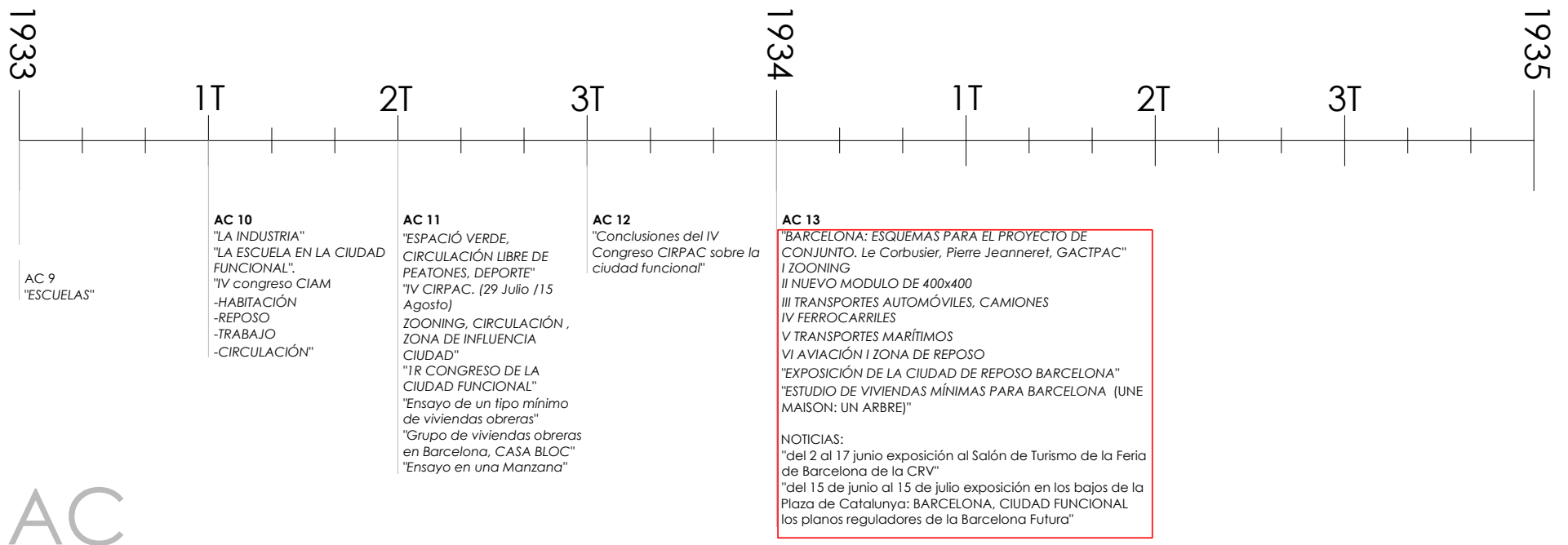
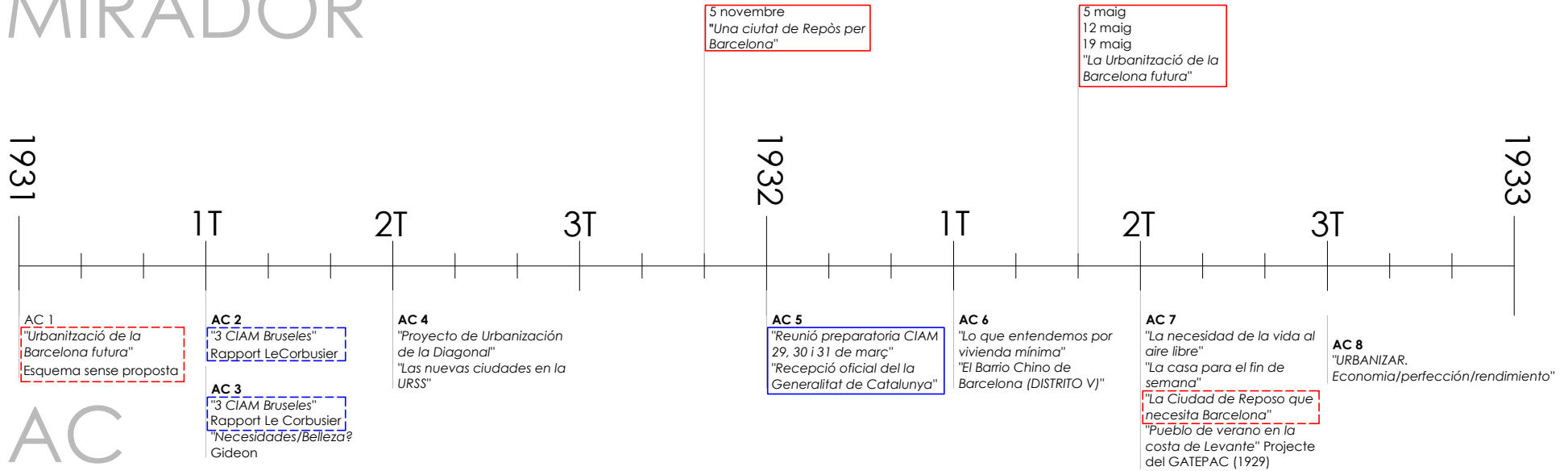
05 Primera aparició i desaparició de la Travessera Nord

La carretera d'Esplugues com a travessera 1
Indecisions i canvis d'escala 1

Indecisions i canvis d'escala 1

Amb els plans de creixement de Barcelona després de Cerdà, com són el Pla de la Barcelona Futura (1929) de N. M. Rubio i Tuduri i R. Argilés, i el Pla Macià (1932-1934) del GATCPAC s'intenta absorbir la carretera d'Esplugues a Sant Andreu i transformar-la en una via urbana. Malauradament, per diversos motius, aquest intent no es va consolidar. Primer va desaparèixer del Pla Macià quan va intervenir Le Corbusier. I després, a causa de la Guerra Civil, va desaparèixer completament del planejament urbà.

MIRADOR



5.1. La travessera en Rubió i Tudurí i el GATCPAC

Fem referència, breument, a plans (alguns els veurem més detingudament en aquest capítol) que han tingut una certa continuïtat amb la idea de travessera i la seva relació amb l'organització de l'estructura del Pla de Barcelona. No es cerca la continuïtat entre plans, es vol fer èmfasi en la persistència (latència) de la idea de travessera, tant si apareix explícitament en la proposta com si es dedueix a partir de l'anàlisi morfològic de la mateixa.

Ens referim a les propostes que es plantegen en el primer terç de segle XX, les de Nicolau M^a Rubió i Tudurí, entre 1926 i 1932, i les del GATCPAC entre 1931 i 1934. Tot i que es formulen des de ideologies i referents disciplinars diferents, el primer molt proper i divulgador de la Ciutat Jardí, i els segons, divulgadors i vinculats a les propostes arquitectòniques i urbanístiques del Moviment Modern, totes dues, al nostre entendre, reformulen la idea de travessera com element estructurador de la proposta.

De Nicolau M^a Rubió ens fixem en les propostes de l'*Esquema del Sistema d'Espais Urbans* (1926), *El pla de la Barcelona futura* (1929) i el *Regional Planning* i el *Pla de la Regió de Barcelona*, tots dos de 1932. Del GATCPAC, ens referim a la *Urbanización de la Barcelona futura* (1931), la *ubicació de la Ciutat de Repòs i Vacances* (1932) i el *Pla Macià* (1934), que tot i que no totes les propostes, es poden considerar plans, ens interessa remarcar el que tenen a veure amb la idea de travessera.

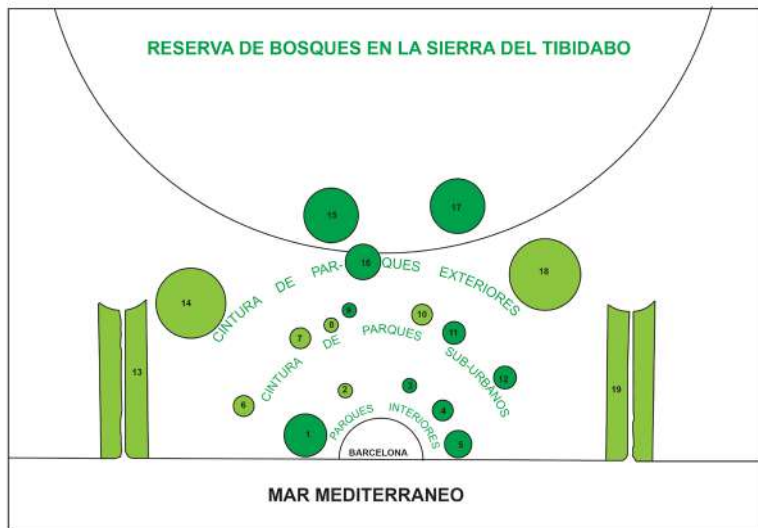
Previ al pla de la *Barcelona Futura*, Nicolau M^a Rubió i Tudurí fa un estudi sobre els espais lliures a la ciutat de Barcelona, que va recollir en el llibre publicat per l'Ajuntament de Barcelona l'any 1926 amb el títol de "*El problema de los espacios libres*". En aquesta publicació, Rubió¹, coneixedor de la realitat urbanística i econòmica de la ciutat, proposa la ubicació de grans parcs en els suburbis i en els espais lliures a les conques dels rius:

[...]Veamos en cambio, las llanuras que hacia el Este y el Oeste permiten extender la ciudad por los llanos del Besós y el Llobregat [...]

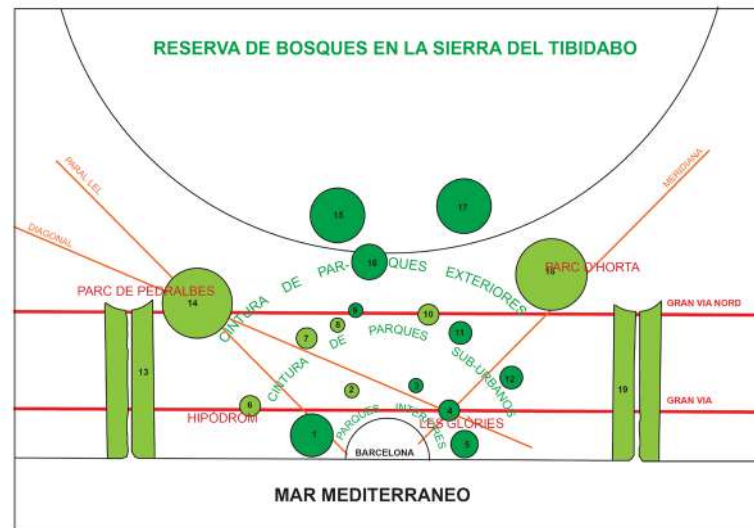
*Ello conduce a pedir que se reserven los grandes espacios libres junto a estos ríos: el Besós, que en 1859 Cerdà hizo ya aprobar con su Plano, y el del Llobregat, que es indudablemente tan interesante como aquél; [...]*².

¹ Funcionari de l'Ajuntament de Barcelona des de 1917 i director de Parcs i Jardins. Coneixedor de les teories de la ciutat jardí i dels corrents urbanístics europeus, planteja en aquesta proposta la necessitat de dotar, organitzar i estructurar el sistema d'espais lliures a la ciutat de Barcelona

² (Rubió, 1926, 29-31). Citat a *EL PROYECTO DE LA CIUDAD DE REPÓS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans*. Sauquet Llonch, Roger. 2012: 326



1 Parc de Montjuïc. 2 Plaça Letamendi. 3 Sagrada Família. 4 Plaça de les Glòries. 5 Parc de la Ciutadella. 6 Hipòdrom. 7 Turó Park. 8 Turó Gil. 9 Font del Recó. 10 Vallcarca. 11 Parc Güell. 12 Parc del Guinardó. 13 Parc del Llobregat. 14 Parc de Pedralbes. 15 Parc de Vallvidrera. 16 Parc del Tibidabo. 18 Parc d'Horta. 19 Parc del Besòs.



1 Parc de Montjuïc. 2 Plaça Letamendi. 3 Sagrada Família. 4 Plaça de les Glòries. 5 Parc de la Ciutadella. 6 Hipòdrom. 7 Turó Park. 8 Turó Gil. 9 Font del Recó. 10 Vallcarca. 11 Parc Güell. 12 Parc del Guinardó. 13 Parc del Llobregat. 14 Parc de Pedralbes. 15 Parc de Vallvidrera. 16 Parc del Tibidabo. 18 Parc d'Horta. 19 Parc del Besòs.

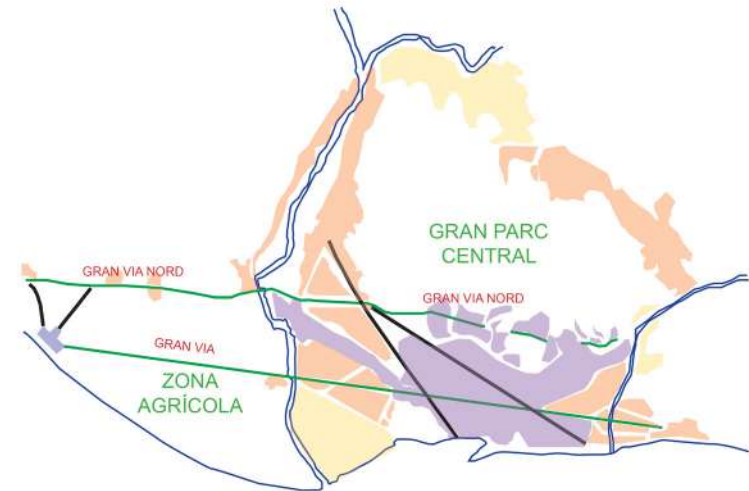
05.01. ESQUEMA DEL SISTEMA D'ESP AIS LLIURES DE LA CIUTAT DE BARCELONA. N. M. Rubió i Tuduri 1926. Extret de la tesi doctoral "EL PROJECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans". Sauquet Llonch, Roger. 2012 : 327.

A la dreta, dibuix de l'autor en base a la il·lustració de Rubió, encaixant l'esquema travesser i les vies "trascendentals".

A l'esquema del sistema d'espais lliures per a Barcelona, que acompanya a la publicació, Rubió planteja un esquema concèntric, amb tres nivells d'espais lliures, "Parques interiores", "Sub-urbanos" i els "Exteriors" respecte al centre de Barcelona i simètric a l'eix vertical Ciutat Vella-Collserola (Sierra del Tibidabo) amb un gran parc a llevant (el que havia previst Cerdà al Besòs) i un altre a ponent, a la conca del Llobregat.

Tot i que Rubió no vincula els espais lliures (en el dibuix de l'esquema) a l'estructura urbana, és molt evident que tenen relació amb la mateixa i que la proposta, reforça aquesta estructura de sistemes de vies "trascendentals" i travesseres, el fet que en el text faci referència a Cerdà és indicatiu que hi ha intenció de relació entre el sistema d'espais lliures i l'estructura urbana de la ciutat.

El Parc de Montjuïc i el de la Ciutadella es poden vincular al carrer Ferran, els parcs del Llobregat, l'Hipòdrom, la plaça de les Glòries i el Parc del Besòs a la Gran Via, i el parc del Llobregat, el de Pedralbes, el de la Font del Recó, el de Vallcarca, el d'Horta i el del Besòs a la travessera que coincideix amb el traçat de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu (la Travessera Nord). Així mateix, el parc de Pedralbes i el d'Horta es situen en els punts d'intersecció de la Travessera Nord i la Diagonal a llevant i la Meridiana a ponent. D'alguna manera aquest esquema està reconeixent l'estructura urbana (l'esquelet del projecte Cerdà) i alhora, proposant una ampliació de la mateixa a escala metropolitana.



05.02. Dibuix de l'autor en base al Pla de la Barcelona Futura. Exposició Universal de 1929 de N. M. Rubio i Tuduri i R. Argilés. Extret de la tesi doctoral "EL PROJECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans" Sauquet Llonch, Roger. 2012 : 324.

En el pla de la *Barcelona Futura*, que junt amb Ramón Argilés, redacten per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona a l'any 1929, es planteja de forma explícita la prolongació de la Gran Via com a via per comunicar la ciutat amb unes àrees d'esbarjo i repòs, que el GATCPAC recollirà (o coincidirà en plantejar) en la proposta per la Ciutat de Repòs i Vacances i en el Pla Macià per a Barcelona. De manera explícita, en tots dos casos es reconeix la funció de "via travessera" de la Gran Via, és a dir, una via que connectarà dos punts del territori, un llevant i l'altre a ponent, a una escala superior de

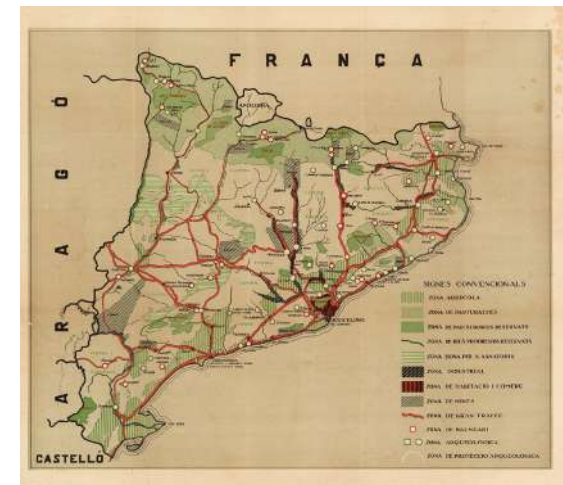
la que havia proposat Cerdà en el projecte d'Eixample de 1859. Cal recordar també, la proposta de Jaussely que explícitament, en la proposta d'espais verds i en la proposta de comunicació amb els pobles veïns, planteja, en la primera proposta, un sistema de parcs i en els transports, la connexió i relació amb els pobles a ponent del Llobregat i a llevant del Besòs.

Al primer número de la revista AC, a l'article "La urbanización de la Barcelona Futura" (AC, n.1, 1931, 20), el GATCPAT, proposa que el futur creixement de la ciutat s'hauria de dirigir cap a la plana del Llobregat, no fa cap proposta concreta, però evidència, com en el *Pla de la Barcelona Futura* (1929) de N. M. Rubió i Tudurí i Ramón Argiles, la plana del Llobregat com el lloc "natural" cap on es pot desenvolupar Barcelona.

El mateix any, Rubió i Tudurí, després d'haver fet l'estudi sobre els espais lliures i després d'elaborar el Pla de la Barcelona Futura, rep l'encàrrec de la Generalitat Republicana, de redactar un pla que ordeni el territori català. Aquest pla, anomenat *Regional Planning*, té la intenció de distribuir en zones el territori català. El *Regional Planning* havia de ser el "pla mestre" que definís els paràmetres ordenadors genèrics, que servien com a base de partida per els diferents plans regionals. El *Pla per la Regió de Barcelona* és l'exemple, aplicat a Barcelona.

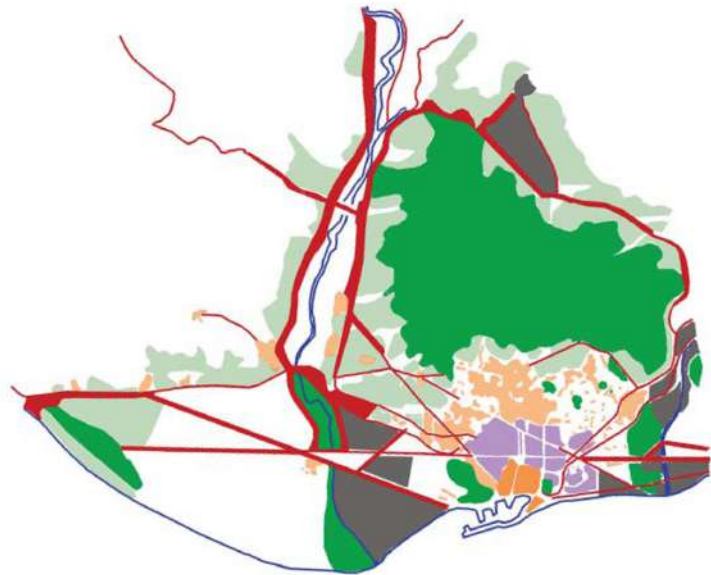
Al número 7 de la revista AC (1932), el GATCPAC, presenta el projecte de la "Ciutat de Repòs i Vacances", com a proposta concreta a les inquietuds que el grup havia desenvolupat en l'article del número 1, "La urbanización de la Barcelona Futura". Es pot veure (il·lustració pàgina següent) com des de pressupostos ideològics diferents coincideixen en la "diagnosi" de cap on s'ha de desenvolupar la ciutat i com, des de la proposta territorial, en la seva concreció a la ciutat de Barcelona, N. M. Rubió i Ramón Argiles, coincideixen amb la proposta del GATCPAC des de la visió de la ciutat.

És a dir, tant des de la visió territorial com des de la "municipal" s'arriba a la mateixa conclusió, que per el tema que estem tractant a la tesi, ens reafirma amb la idea de la "persistència" de l'element travesser en les propostes urbanístiques i territorials, en aquest cas en l'àmbit territorial de la metròpoli, fins i tot des de posicions socio-polítiques-econòmiques diferents, i des de posicions disciplinars diferents.



05.03. El Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. 1932. 68 x 77 cm. ICC RL.2215

PLA PER LA REGIÓ DE BARCELONA 1932



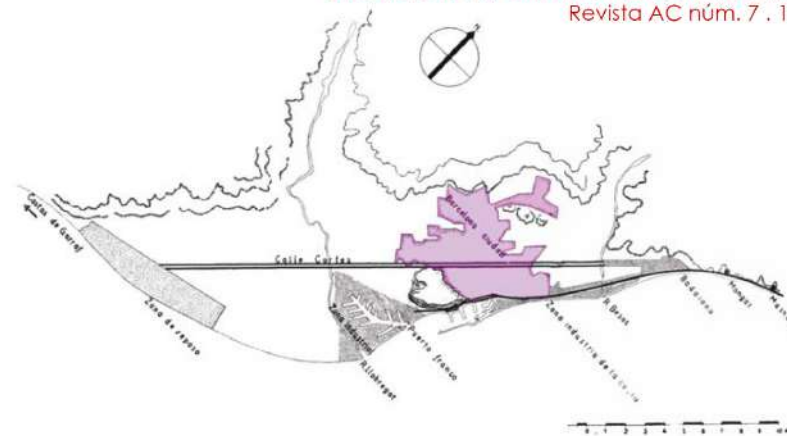
Dibuix de l'autor a partir del plànol d'aplicació a l'àrea de Barcelona, dins del Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. Nicolau M. Rubió i Tudurí, 1932. Extret de "EL PROJECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans" tesi doctoral Sauquet Ilonch, Roger. 2012: 131

LA URBANITZACIÓ DE LA FUTURA BARCELONA
Revista AC núm. 1 . 1931



Dibuix de l'autor a partir del plànol que acompanya l'article "La urbanització de la Barcelona futura" a la revista AC n. 1, 1931. Extret de la tesi doctoral "EL PROJECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans". Sauquet Ilonch, Roger. 2012:323.

UBICACIÓ DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES
Revista AC núm. 7 . 1932



Dibuix de l'autor a partir del plànol d'ubicació de la CRV publicada a la revista AC n. 7. 1932. Extret de la tesi doctoral "EL PROJECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans". Sauquet Ilonch, Roger. 2012:323.

Tanmateix, en el punt en que hi ha més divergència, respecte el futur centre de la ciutat, Rubió creu que ha de ser la plaça d'Espanya i el GATCPAC, com Cerdà, la plaça de les Glòries, com dèiem, fins i tot en aquest desacord, tots dos coincideixen que ha d'estar en l'eix travesser estructurador de l'Eixample. El nostre interès, més enllà, de la valoració de les propostes des del punt de vista ideològic i disciplinar, és remarcar que tant el *Pla per la Regió de Barcelona*, plànol de detall del *Regional Planning* dels germans Rubió i Tudurí (1932) -des de la visió del territori de Catalunya- com el plànol d'ubicació de la *Ciutat de Repòs i Vacances* del GATCPAC (1932) -des de la visió de Barcelona metropolitana- coincideixen en la interpretació de la Gran Via com element estructurador de les propostes; reconeixent, en tots dos casos, la funció travessera de la via, en el sentit d'element lineal que connecta dos llocs del territori, ampliant l'escala de la proposta de Cerdà del 1859.

L'any 1934, el GATCPAC, presenta el Pla Macià. De les cinc intencions del pla, una, la quarta, és explícitament la prolongació de la Gran Via projectada per Cerdà:

4- Comunicación de la ciudad con la playa del llano del Llobregat, mediante la prolongación de la Gran Vía de Cortes, única solución para dotar a la ciudad de una gran zona marítima de reposo.

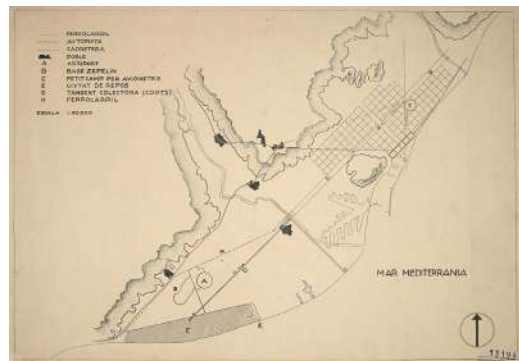
El GATCPAC, com Rubió i com Cerdà, (i com també havien fet, García Fària i Jaussely) entenen la Gran Via com element estructurador del creixement de la ciutat cap a ponent. Amb la proposta de la Ciutat de Repòs i Vacances (CRV), vinculada al Pla Macià, s'explicita també, el canvi d'escala. El Pla Macià i la CRV plantegen com espai d'actuació l'àrea Metropolitana, des de més enllà de llevant del Besòs (platges de Badalona, Mongat...) fins l'inici de les costes de Garraf.

L'esquema del Pla Macià proposa també una segona Gran Via (GV 2) com element estructurant paral·lel a la Gran Via, a la cota més alta del pla, reconeixen el traçat de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, del projecte de carreteres provincials de Melcior de Palau, com també, amb altres qualitats arquitectòniques i urbanes havia reconegut Jaussely. La GV 2, via travessera i estructural prèvia a la proposta definitiva del Pla Macià, intenta o pretén comunicar els pobles a ponent del Llobregat, a la cota més baixa del macís del Garraf amb els pobles del pla a la cota més alta del mateix, o per ser més precisos, amb els pobles del rere-pla (Rere-Eixample) a la cota més baixa de la serra de Collserola. El Pla Macià, reconeix l'esquelet que havia definit Cerdà al projecte de 1859 i alhora, també per omissió, reconeix el Rere-Eixample.

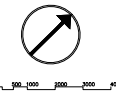
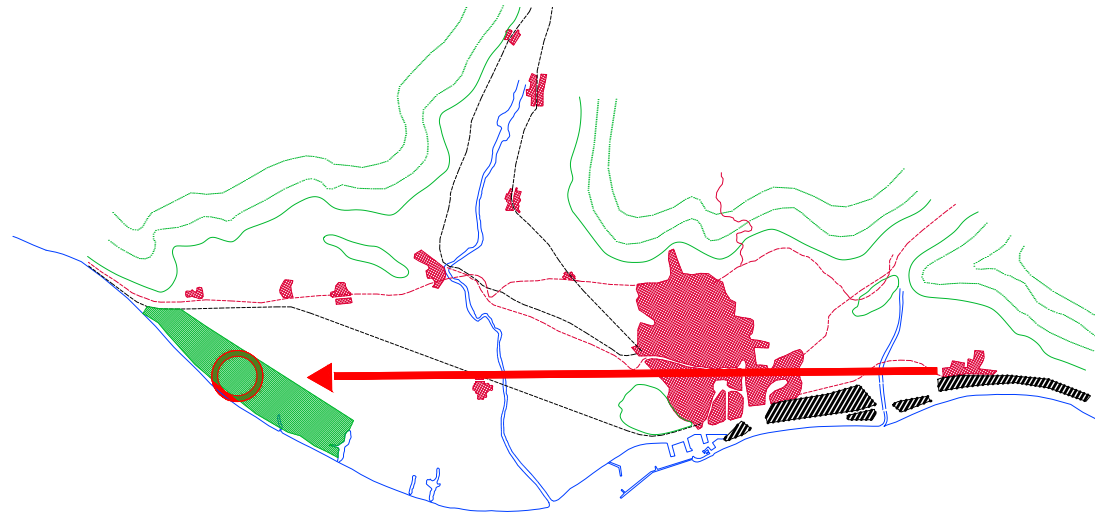


05.04. Dibuix de l'autor sobre fragment del plafó explicatiu de l'emplaçament de la CRV utilitzat per explicar el projecte al CIAM IV d'Atenes.

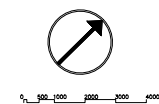
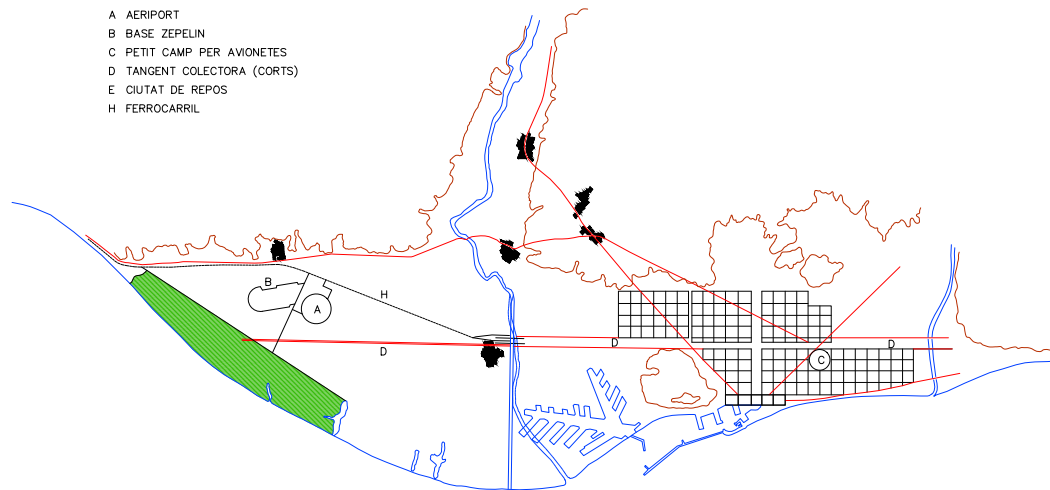
Des de Badalona i la zona de repòs un vector que en alemany diu: tràfic ràpid.



05.05. Dibuix de l'autor sobre plànol de la situació de la CRV LC 13197.

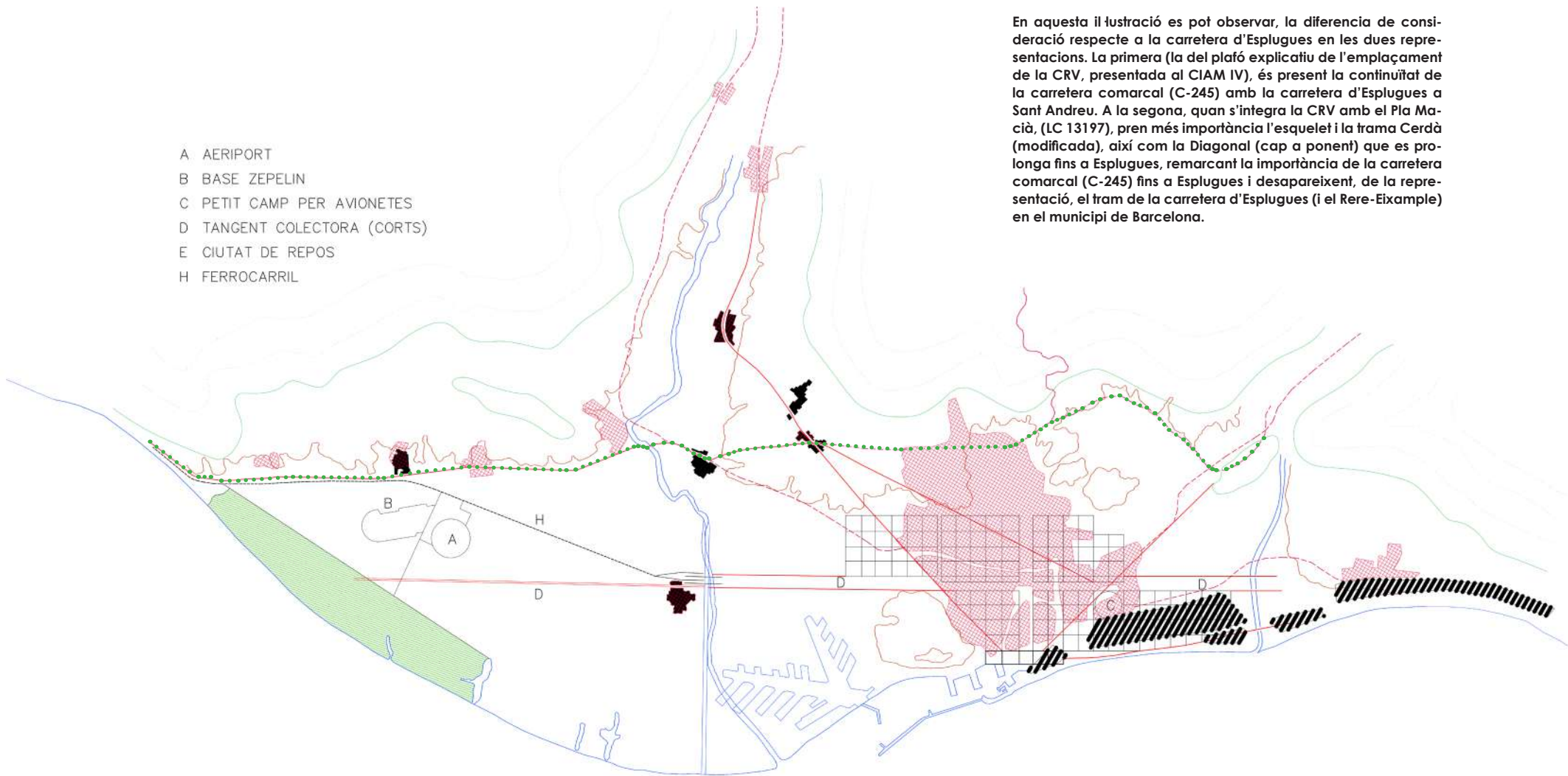


- A AERIPORT
- B BASE ZEPELIN
- C PETIT CAMP PER AVIONETES
- D TANGENT COLECTORA (CORTS)
- E CIUTAT DE REPOS
- H FERROCARRIL



- A AERIPORT
- B BASE ZEPELIN
- C PETIT CAMP PER AVIONETES
- D TANGENT COLECTORA (CORTS)
- E CIUTAT DE REPOS
- H FERROCARRIL

En aquesta il·lustració es pot observar, la diferencia de consideració respecte a la carretera d'Esplugues en les dues representacions. La primera (la del plafó explicatiu de l'emplaçament de la CRV, presentada al CIAM IV), és present la continuïtat de la carretera comarcal (C-245) amb la carretera d'Esplugues a Sant Andreu. A la segona, quan s'integra la CRV amb el Pla Macià, (LC 13197), pren més importància l'esquelet i la trama Cerdà (modificada), així com la Diagonal (cap a ponent) que es prolonga fins a Esplugues, remarcant la importància de la carretera comarcal (C-245) fins a Esplugues i desapareixent, de la representació, el tram de la carretera d'Esplugues (i el Rere-Eixample) en el municipi de Barcelona.



05.06. Dibuix de l'autor, sobreposició dels dos plànols de la pàgina anterior, en color verd a punts, el traçat de la carretera comarcal fins a Sant Boi i la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, defineix una travessera alta que relaciona els pobles del Llobregat al peu del macís del Garraf amb Cornellà, Esplugues, Pedralbes, Sarrià, Sant Gervasi, Horta i Sant Andreu, amb possibilitat de prolongació, a llevant, fins a Montgat per el nord de Badalona i Tiana.

Al capítol anterior (4.2. *L'aparició del Rere-Eixample en la proposta de Jaussely*) hem centrat l'atenció en el projecte de Jaussely, tot i ser un projecte mai executat, però indubtablement, ha tingut conseqüències en l'estructura urbana de la ciutat i en la idea de travessera en la mateixa.

En els paràgrafs anteriors hem introduït varies propostes posteriors a la de Jaussely, que com la del arquitecte occità, tampoc es varen executar, però ens han interessat per el mateix motiu, perquè reflexionen i proposen sobre la ciutat existent i, com en Jaussely, es pot apreciar la vigència de la idea de travessera, tant a l'anàlisi com a la proposta.

En aquest capítol ens volem centrar en un dels projectes introduïts al capítol, per la relació que té amb el tema de la tesi, però també, perquè exemplifica el canvi de paradigma urbanístic i arquitectònic que es produeix al primer terç del segle XX, tanmateix, ens interessa per el doble paper que tenen els autors del projecte, per una banda, la voluntat teòrica i divulgadora (a nivell local, nacional i internacional) de les idees que desenvolupen o que estan intentant definir i, per altra, per el coneixement i la vinculació al lloc on desenvolupen la seva tasca.

Hem organitzat l'anàlisi a partir de la publicació de les propostes als mitjans de difusió, propis i aliens, entre els anys 1930 i 1934, (període de definició del projecte), en el setmanari barceloní *MIRADOR*, *Setmanari de Literatura, Art i Política*, i a *Documentos de Actividad Contemporánea (AC)*, totes dues publicacions de curta durada, la primera es publica des de 1929 fins a 1937 i la segona des de 1930 fins a 1937.

MIRADOR, introdueix en el context català un nou model de periodisme (exportat d'experiències franceses), un periodisme, que pretén orientar més que convèncer al lector, fugint del doctrinisme amb el propòsit de contribuir a la millora de la societat en general, fent servir genres interpretatius com el reportatge o l'anàlisi, i argumentatius amb els temes artístics i culturals. (Singla¹, 2005), tanmateix, com *AC*, organitzarà activitats extra-periodístiques de divulgació.

La revista *AC*, des de la disciplina arquitectònica i urbanística, pot ser comparable, en les intencions periodístiques, però diferent en l'àmbit territorial de divulgació; pretén tenir una certa interna-

¹ Singla i Casellas, Carles (2005) *Mirador (1929-1937). Un model de periòdic al servei d'una idea de país*. Treballs de Comunicació [Societat Catalana de Comunicació] Núm. 19 (setembre 2005), p. 93-97.
https://repositori.upf.edu/bitstream/handle/10230/32974/Singla_tre_mira.pdf?sequence=1&isAllowed=y
[en línia 26/07/2018]

cionalització. També els diferencia, la seva voluntat, si més no, en els temes polítics de reivindicació del catalanisme (Singla, 2005), quelcom que en AC no es percep, excepte en el darrer número, que es publica en llengua catalana, i podria, ser circumstancial, causa dels esdeveniments de la Guerra Civil.

Tot i això, el que ens interessa del GATCPAT és que tot i tenir el seu mitjà de divulgació, fa servir aquest altre, fins i tot en un moment en que no estan desenvolupades les propostes. El interès està, no només, en que fan servir altre mitjà de divulgació (que és perfectament comprensible perquè el tema que tracten és local) sinó per dues qüestions, la primera, com hem dit, perquè publiquen els articles ("*Una ciutat de Repòs per Barcelona*" i "*La urbanització de la Barcelona futura*") abans de haver-los desenvolupat, o si més no, publicat a AC i, per tant, estan en fase de idea i en un moment que encara no estan col·laborant amb Le Corbusier i Pierre Jeanneret, (si més no, de manera "oficial") i per altra perquè, tot i ser un setmanari especialitzat, el seu àmbit no és disciplinar. De manera que, en els articles a *MIRADOR*, es troben dos factors de proximitat, un en relació al llenguatge (extern a la disciplina) i l'altre per els lectors als que va adreçat, coneixedors de la ciutat a la que es refereixen els temes dels articles.

També ens interessa, tal i com ja hem vist a l'inici d'aquest capítol, (al comparar les propostes de Nicolau M^a Rubió i Tudurí i les del GATCPAC) veure les posicions d'altres professionals que treballen i s'interessen per la problemàtica urbana i per l'arquitectura des d'altres posicions teòriques o ideològiques.

Al situar el tema de la tesi en un context físic molt concret (el Pla de Barcelona) hem anat a les fonts locals (publicacions periòdiques locals) a manera de font primària. Ho farem a partir de les publicacions que fan servir per difondre les seves idees, en el cas de Nicolau M^a Rubió, vinculat a *CIVITAS*.

5.2. Els articles del GATCPAC a MIRADOR

El GATCPAC publica, al setmanari *MIRADOR*, el 5 de novembre de 1931, l'article amb el títol, "*Una ciutat de Repòs per Barcelona*" i el 5, 12 i 19 de maig de 1932, tres articles amb el títol "*La urbanització de la Barcelona Futura*", molt abans que apareguin les seves propostes per Barcelona a la revista *AC* (*AC 13 primer trimestre de 1934*), tot i que al primer número (*AC 1 primer trimestre de 1931*) varen publicar un article sobre la "*Urbanización de la Barcelona Futura*", en el que no es presenta una proposta, més aviat, és un crítica a l'administració municipal per la manca de rigor en la creació del *Consejo Superior de Urbanismo* que no ha tingut en comte l'opinió, que els tècnics de la ciutat poden tenir sobre el *Consejo* i sobre Barcelona. Tot i això, indiquen quines són les mancances de Barcelona i quines podrien ser les solucions, tanmateix, la primera referència explícita de la Ciutat de Repòs i Vacances apareixerà sis mesos després (*AC 7 tercer trimestre de 1932*) de la publicació a *MIRADOR*.

El GATCPAC, al setmanari *MIRADOR*, fan explícites les idees de la proposta de la CRV i de la justificació de la seva situació, així com els articles referents a la proposta per la *Urbanització de la Barcelona futura*, aquests articles no ens interessen tant per entendre la proposta o per estudiar-la en ella mateixa, sinó, perquè a les justificacions que descriuen està implícita la idea de fer servir l'element travesser com anàlisi i projecte per l'estructura formal de la proposta. Tanmateix, evidencien els referents anteriors que prenen com a punt de partida, per l'anàlisi de la situació, per la crítica de les mateixes i per la definició de la intenció de la proposta. En aquest sentit, ens sembla interessant que tot i que no escriuen l'article des d'una publicació especialitzada en la disciplina, apareixen les justificacions des del coneixement del lloc i des de la disciplina.

Ens interessen també, per altres raons, per una banda, les reflexions estan fetes des del lloc i des del moment sociopolític, per altra, són reflexions que no estan "filtrades" per "agents externs²" que d'alguna manera poden matitzar les reflexions del grup, tanmateix, ens interessa, perquè explícitament fan referència al canvi de percepció socio-econòmica-política de la societat barcelonina del moment, en l'inici del canvi sociològic cap a la consideració de la societat de masses en la proble-

² Ens referim a Le Corbusier, tot i que en aquest mateix any està fent una proposta d'habitatge obrer per Barcelona. Una proposta que es contextualitza en la idea de super-illa que proposarà el GATCPAC i Le Corbusier en la proposta de 1934. El projecte al que es referim és el que du el nom "*une fenêtre, un arbre*", en el que està assajant un tipus d'habitatge per els immigrants "*Lotissement destiné à la main-d'oeuvre auxiliaire (paysans venus des provinces de Murcie ou d'Aragon, etc...)*". *Lotissement, Barcelone, Espagne, 1931*.

<http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=5905&sysLanguage=fr-fr&itemPos=83&itemCount=215&sysParentId=65&sysParentName=> [en línia, consulta 20/01/2017]

màtica de la ciutat i, alhora per ser una revista adreçada al públic local.

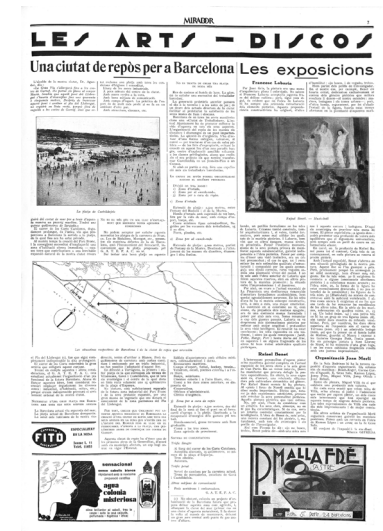
El **primer article**, "Una ciutat de Repòs per Barcelona", apareix a la pàgina 7, del número 144 del setmanari MIRADOR, el dijous 5 de novembre de 1931, a la secció ARTS-DISCOS. Encapçala l'article la reproducció de la proposta de l'alcalde de Barcelona de prolongar la Gran Via cap a ponent i una fotografia de la platja de Castelldefels, també un esquema de "Les situacions respectives de Barcelona i de la ciutat de repòs que necessita", la referència a la proposta de l'alcalde:

"L'alcalde de la nostra ciutat, Dr. Aguader, diu:

'La Gran Via s'allargarà fins a les costes de Garraf. He portat els plans al senyor Macià. Sembla que aquell pont del Llobregat s'hauria d'eixamplar fins uns quaranta o cinquanta metres. Després de travessar aquest pont i arribar al pla del Llobregat, no seguirà en línia recta, perquè fóra de seguida a les costes de Garraf, sinó que seguirà del costat del mar per a tenir d'aquesta manera un passeig marítim. Tindrà uns quinze quilòmetres de llargada.'"

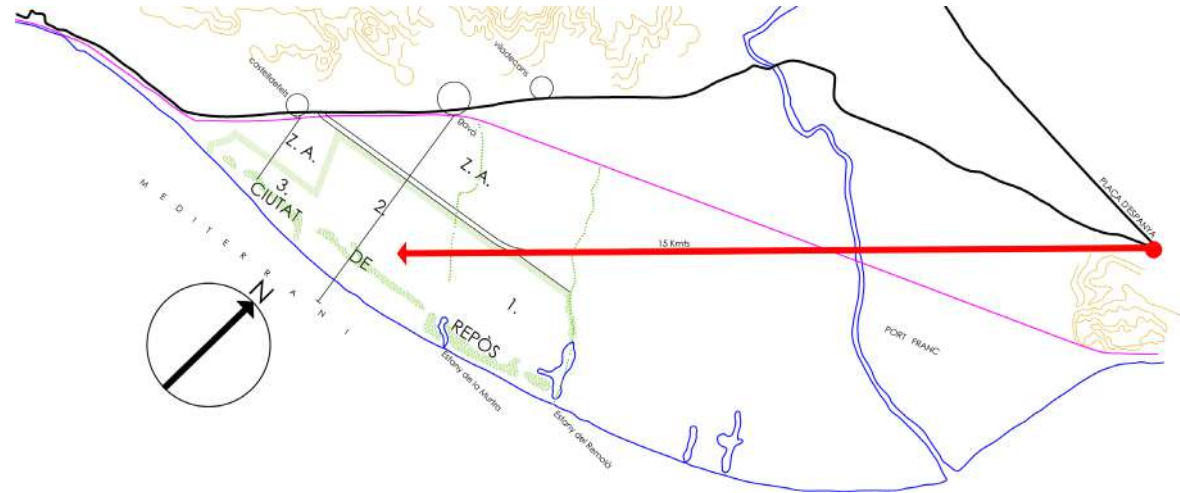
Introdueixen la cita de l'alcalde com una notícia, en principi, com una bona notícia, segueix amb la reconsideració de la proposta indicant la importància de tenir en compte, no només l'element lineal que dotarà a Barcelona d'un passeig marítim, incidint amb la necessitat de replantejar l'ordre de l'estructura de la ciutat i aprofitar per fer una discussió més ampla sobre les necessitats de la mateixa, com poden ser l'ampliació del port (Port Franc), la construcció d'habitatge obrer vinculat a l'ampliació del port i la nova zona industrial, així com la construcció de serveis per la classe treballadora:

"En direcció a Tarragona, la primera i millor platja és la que correspon als termes de Viladecans, Gavà i Castelldefels, que té tots els avantatges i el centre de la qual dista en línia recta solament uns 15 quilòmetres de la plaça d'Espanya. No obstant, està suficientment separada de la futura zona industrial del Port Franc i de la seva probable expansió, per una gran massa de vegetació que ens donarà el sanejament de la zona pantanosa del Pla del Llobregat."



05.07. Portada i article del número 144 de MIRADOR, seminari de literatura, art i política, el dijous 5 de novembre de 1931

05.08. Dibuix de l'autor sobre la il·lustració "Les situacions respectives de Barcelona i de la ciutat de repòs que necessita".
MIRADOR 5/11/1931



Per el GATCPAC, les qualitats de l'espai que descriuen al paragraf anterior, són les que provoquen la necessària expansió de la ciutat cap al Pla del Llobregat, contràriament a com han plantejat els tècnics³ de l'ajuntament que proposen el creixement envoltant la serra de Collserola.

"PER TANT, CREIEM QUE ÚNICAMENT POT SATISFER AQUESTA NECESSITAT DE BARCELONA LA CREACIÓ D'UNA CIUTAT DE REPÒS AMB TOTS ELS SEUS ANEXOS EN LA ZONA QUE S'ESTÉN DES DE L'ESTANY DEL REMOLÀ FINS AL LLOC ON EL FERROCARRIL S'APROPA A LA PLATJA, UNS QUILÒMETRES ABANS DE COMENÇAR LES COSTES DE GARRAF.

Aquesta ciutat de repòs ha d'ésser una de les primeres obres de la Generalitat, d'acord amb els municipis afectats, un cop hagi entrat en vigor l'Estatut."

³ "No obstant, existeix un projecte d'urbanització de la Barcelona futura que proposa deixar aquesta zona com agrícola, i, allunyant la ciutat del mar (primer cas en una ciutat d'aquesta naturalesa), li fa donar la volta al massís de muntanyes, deixant un gran parc central amb punts de 500 metres d'altura."

Aquesta nota a peu de pàgina que apareix a l'article probablement fa referència a la proposta de Pla de la Barcelona Futura de 1929 de N. M. Rubio i Tuduri i R. Argilés. Curiosament no fa referència a la proposta de prolongació de la Gran Via ni a la situació de l'equipament d'esbarjo que planteja el pla que coincideix amb la proposta d'emplaçament de la CRV del GATCPAC, només fa èmfasi en el fet que el Pla deixa el delta del Llobregat com a reserva agrícola, potenciant el creixement de la ciutat al voltant de la serra de Collserola. Probablement, sense fer-ho explícit a l'article, hi ha fortes divergències de plantejament des del punt de vista sociològic i socioeconòmic, per la tipologia social i sociològica tant en la proposta d'habitatge com en les característiques de l'equipament, que com veurem més endavant, el GATCPAC planteja més que un equipament un complex per la cultura, l'entreteniment, esbarjo i cura de la salut pensant en la incipient societat de masses i el canvi social.

Quan publiquen aquest article, el GACTPAC (l'autor/s de l'article signen com G.A.T.E.P.A.C.) estan estudiant la proposta per la *Urbanització de la Barcelona Futura*, que presentaran en aquesta mateixa revista el mes de maig de 1932, consideren que la proposta i situació de la CRV és una part del la proposta que estan estudiant. En aquest article presenten, junt a l'esquema que justifica la situació de la CRV, el programa funcional de la mateixa, entès com quelcom que forma part de la ciutat, que és indestruïble de la ciutat futura i de les característiques sociològiques, polítiques, econòmiques i socials de la ciutat que estan analitzant i projectant. És aquesta proposta (la de situació de la CRV), part de l'anàlisi de zonificació funcional de la urbanització de la Barcelona futura, que pretén resoldre el creixement ordenat de la ciutat i, que en aquest article presenten un fragment, el fragment de ponent de la Barcelona futura.

De fet quan justifiquen el "programa funcional" de la CRV ho fan des de l'òptica de les necessitats de la ciutat, necessitats que el mateix desenvolupament ha provocat. Els punts en que descriuen aquesta necessitat, estan en relació a la situació del moment, conseqüència del procés de construcció de la ciutat, que ha provocat la NECESSITAT D'UNA GRAN PLATJA PER BARCELONA:

*La Barcelona actual viu separada del mar.
La platja actual de Barcelona desapareix.
La salut dels habitants de la nostra ciutat reclama una platja amb totes les condicions d'higiene i comoditat.
Lluny de les zones industrials.
A pocs minuts del centre de la ciutat.
Amb zones verdes a la vora.
Amb bons mitjans de comunicació.
Amb camps d'esport. La pràctica de l'esport és de molt més profit si es fa en un ambient d'aire pur.
Amb atraccions, cinemes, etc.*

És un plantejament sociopolític, però també, un plantejament que recull les qualitats del lloc i, fins i tot, en aquest cas, l'ús que ja se'n està fent, només cal, considerar el que l'ús i les qualitats del lloc estan demanant i integrar-ho en una proposta que ordeni i estructurï, i ho incorpori a la complexa realitat de la ciutat del segle XX.

Tot i que l'ús ja ha "sancionat" el lloc, seguint l'ortodòxia del l'arquitectura i l'urbanisme modern, cal ordenar i zonificar racionalment les diverses funcions, és tracta de no deixar res a l'atzar ni a les iniciatives privades (de la burgesia) que poden "malmetre" quelcom que té unes qualitats, que cal millorar a partir del que l'arquitectura i l'urbanisme (moderns) poden aportar a les situacions espon-



05.09. La platja de Castelldefels. Fotografia de l'època que il·lustra l'article.

tànies. El GATCPAC té molt clar qui és l'usuari a qui s'adreça la proposta:

"NO ES TRACTA DE FER UNA PLATJA DE MODA MÉS. Res de casinos ni hotels de luxe. La qüestió és satisfer una necessitat del treballador barceloní."

Perquè per el GATCPAC, Barcelona és una "Ciutat de Treballadors" i aquests són els que formen les masses, que l'administració ha d'organitzar:

"L'organització del repòs de les masses els dissabtes i diumenges és un punt importantíssim. La qüestió és d'urgència."

Per això, des de l'arquitectura i l'urbanisme proposen, programar i ordenar les diferents "necessàries" funcions per la millora de la salut i esbarjo del proletariat, la massa treballadora que dona sentit a la ciutat.

Proposen la divisió de la CRV en tres zones:

1_Zona d'estada.

Hotels d'estada amb supressió de tot luxe, fets per la vida de mar, amb camps d'esport, banys, etc.

Cases mínimes tipus estandarditzat, llogables per vacances dels treballadors, 15 o 20 dies.

Parcs, pinedes, etc.

2_Zona per al "week-end".

Destinada a l'allotjament de les mases els dissabtes, diumenges i dies festius.

Edificis d'apartaments amb cèl·lules mínimes, cabina-dormitori i dutxa.

Restaurants marítims.

Camps d'esport, futbol, hockey, tennis...

Velòdrom, estadi, piscines cobertes i a l'aire lliure.

Banys, solàriums

Cinemes coberts i a l'aire lliure, etc...

Comú a les dues zones:

Cooperatives.

Oficines d'administració.

Clínica d'urgència.

3_Zona per a cura de repòs.

Destinada a la recuperació d'energies dels gastats pel treball.

Hotel-sanatori, grans terrasses amb llum graduable.

Comú a les tres zones:

Zona agrícola de proveïment.

Efectivament, la CRV forma part de la ciutat, és una zona més de l'organització i estructura de la ciutat, una zona que es situa en aquest lloc, per les qualitats geogràfiques, ambientals, higièniques; una ciutat que es desenvolupa i es programa des de la plana del Besòs a la del Llobregat, i ara, no com a possibilitat d'eixamplament, o no només com a possibilitat d'eixamplament, sinó com espai que s'organitza i s'estructura en zones funcionals considerant tot l'àmbit, des del macís del Garraf fins a la serra de Marina, tenint com a front, el mar i com esquena la serra litoral (macís del Garraf, serra de Collserola i serra de Marina), dos elements naturals que configuren una franja transversal (travessera) als rius. Per el GATCPAC la ciutat ocupa o necessita considerar ocupar (organitzar) tot el territori que el plànol de Garcia Fària havia dibuixat uns anys enrere i, planteja la CRV com una zona més de la ciutat, com l'habitatge, la indústria o la "city".

El sistema de comunicacions, és considerat com un sistema de la ciutat, no només per resoldre la comunicació de la CRV. Es classifica en relació a la funció que han d'acomplir a la ciutat:

Tràfic lleuger

Al llarg del carrer de les Corts Catalanes.

Autopista aixecada, 15 quilòmetres, 10 minuts de la plaça d'Espanya.

Tren elèctric.

Autocars.

Tràfic pesat

Servei de camions per la carretera actual.

Trens de mercaderies, estacions de Gavà i Castelldefels.

Altres mitjans de comunicació.

Petit aeròdrom i embarcadors.

En el sistema de comunicacions és on resulta evident, o més evident, la idea de travessera i de recuperar i potenciar la Gran Via com a travessera fonamental, però també la carretera comarcal (el Vendrell-Cornellà, possible continuació de la carretera travessera d'Esplugues a Sant Andreu), aquestes dues vies i el traçat de la línia de tren, com elements estructuradors de la proposta de situació i zonificació de la ciutat, elements que connecten i relacionen les diferents zones. A més, en aquest cas, el GATCPAC, introdueix un concepte de comunicació contemporani, el de les xarxes modals, que seguint els mateixos principis de classificació, ordenació i jerarquia, separant els diferents tipus de vies, en funció del tipus de transit que ha de suportar o donar servei. Però també i per el que ens interessa a la tesi, per primera vegada els pobles del peu del massís del Garraf entren a formar part del sistema o de l'estructura de la ciutat, Castelldefels, Gavà i, en menor mesura, Viladecans, Sant Boi i el Prat, són elements que a partir d'ara formen part de la metròpoli.



El **segon article** del GATCPAC a *MIRADOR*, és el primer sobre el projecte de la urbanització de la Barcelona futura. Va acompanyat de quatre il·lustracions, un plànol de Barcelona de 1806, un plànol, el N° 2, que abasta a l'àmbit de l'actual àrea metropolitana (des del Garraf fins a Badalona) amb el peu d'il·lustració "2.- Les barrriades veïnes es fonen amb Barcelona", on es representen en taques de diferent textura els nuclis (barrriades) i, dues fotografies aèries, una que il·lustra l'eixample (3.-*La quadricula del pla Cerdà edificada totalment*) i l'altra, la Barceloneta (4.- *La Barceloneta, que s'omple d'edificacions altes*). Fonamentalment, l'article, tracta de justificar l'essència travessera del territori de la metròpoli, la necessitat del canvi d'escala de la ciutat i els canvis sociològics que defineixen la ciutat de Barcelona com una ciutat industrial i obrera.

L'observació de la realitat, -recorda l'article de Rovira i Trias de 1847-, l'anàlisi previ a la proposta:

"La simple observació del pla de la Barcelona actual fa veure la necessitat imprescindible de procedir a la seva ràpida estructuració, de forma que permeti que la ciutat continuï l'extraordinària creixença iniciada el segle passat."

Resumeixen la problemàtica en cinc punts:

- 1_Necessitat imprescindible de la ràpida estructuració
- 2_per continuar l'extraordinària creixença iniciada el segle XIX
- 3_millorar la circulació provocada per les "zones desordenades" al voltant del traçat de l'Eixample
- 4_Malgrat els projectes d'enllaços (Jaussely, i altres 1917) els nuclis suburbans -Clot, Sant Andreu, Poble Nou, Badalona, Sans, Bordeta, Hospitalet- "han crescut sense cap traçat que els lligués orgànicament amb Barcelona"
- 5_s'han desenvolupat i es desenvolupen ràpidament "amb l'increment industrial i dificulten cada dia més l'extensió de la ciutat futura, tancant l'actual dins d'un cercle d'habitació i indústria, en complet desordre."

La manera com han crescut els diferents nuclis, "es desenrotllen ràpidament amb l'increment industrial i dificulten cada dia més l'extensió de la ciutat futura tancant l'actual dins d'un cercle d'habitació i indústria", aquesta observació els porta a la comparació (des del punt de vista urbanístic) de la situació actual a la situació de principis del segle XIX, una comparació gràfica que il·lustra el "sentiment" de caos i fracàs del desenvolupament urbanístic de la ciutat, malgrat els intents d'ordenació urbanística del mitjans del segle XIX, en clara referència a l'eixample Cerdà.



05.10. Portada i article del número 170 de *MIRADOR*, seminari de literatura, art i política, el dijous 5 de maig de 1932

El plànol N°2 il·lustra el territori que ha de formar part de la ciutat⁴, i mostra clarament, les expectatives, que per la ciutat, suposa el pla del Llobregat (el delta), lloc d'una extensió similar al territori a llevant del Llobregat amb proximitat a la ciutat construïda i amb possibilitat d'ocupació per les seves característiques, geogràfiques i topogràfiques que fan impensable que la ciutat del segle XX no incorpori per el seu desenvolupament.

El plànol mostra, també, la claredat de la idea que la nova ciutat del segle XX, com va proposar Cerdà a mitjans del segle XIX, ha de ser una ciutat amb una estructura lineal travessera entre la muntanya i el mar.

El primer fenomen d'expansió de la ciutat emmurallada facilita el desenvolupament dels nuclis industrials, què s'havien localitzat als pobles del voltant de Barcelona, aquest fenomen, segons el GATCPAC, ha produït “[...]extenses barriades que tendeixen a unir-se i confondre's amb la ciutat, ofegant-la amb el seu engrandiment”.

El GATCPAC reconeix en el projecte d'Eixample de Cerdà un primer intent d'ordenació de la ciutat, “[...] basat en un traçat de quadricula que en mig de tots els defectes ha facilitat l'expansió de Barcelona en una forma ordenada que responia a les exigències de l'època”, però critiquen la “indiferenciació” de les vies, entenent que resolva les necessitats del trànsit de l'època, sense referir-se a la idea que Cerdà desenvolupa en la TGU de les vies transcendents i de la capacitat d'aquestes vies per estructurar la ciutat i per vincular-la al territori.

És estrany que no facin referència a aquesta idea de Cerdà, quan, d'alguna manera, la proposta del Pla Macià, la recull, actualitzant-la a les condicions, sociopolítiques, del primer terç del segle XX.

“El traçat de carrers, quasi tots de la mateixa importància, es va fer d'acord amb les necessitats del tràfic d'aquell moment: peatons i vehicles de tracció animal, o sigui elements de velocitat semblants, de cinc fins a vint quilometres-hora. Establint un principi de diferenciació d'aquests dos elements de tràfic, es preveïen uns passatges que travessaven les actuals illes de l'Eixample, formant veritables carrers de peatons.”

⁴ És la mateixa extensió que la del plànol de Garcia Fària de 1891



1. — Barcelona l'any 1806

05.11. Il·lustració de l'article, 1.- Barcelona l'any 1806.

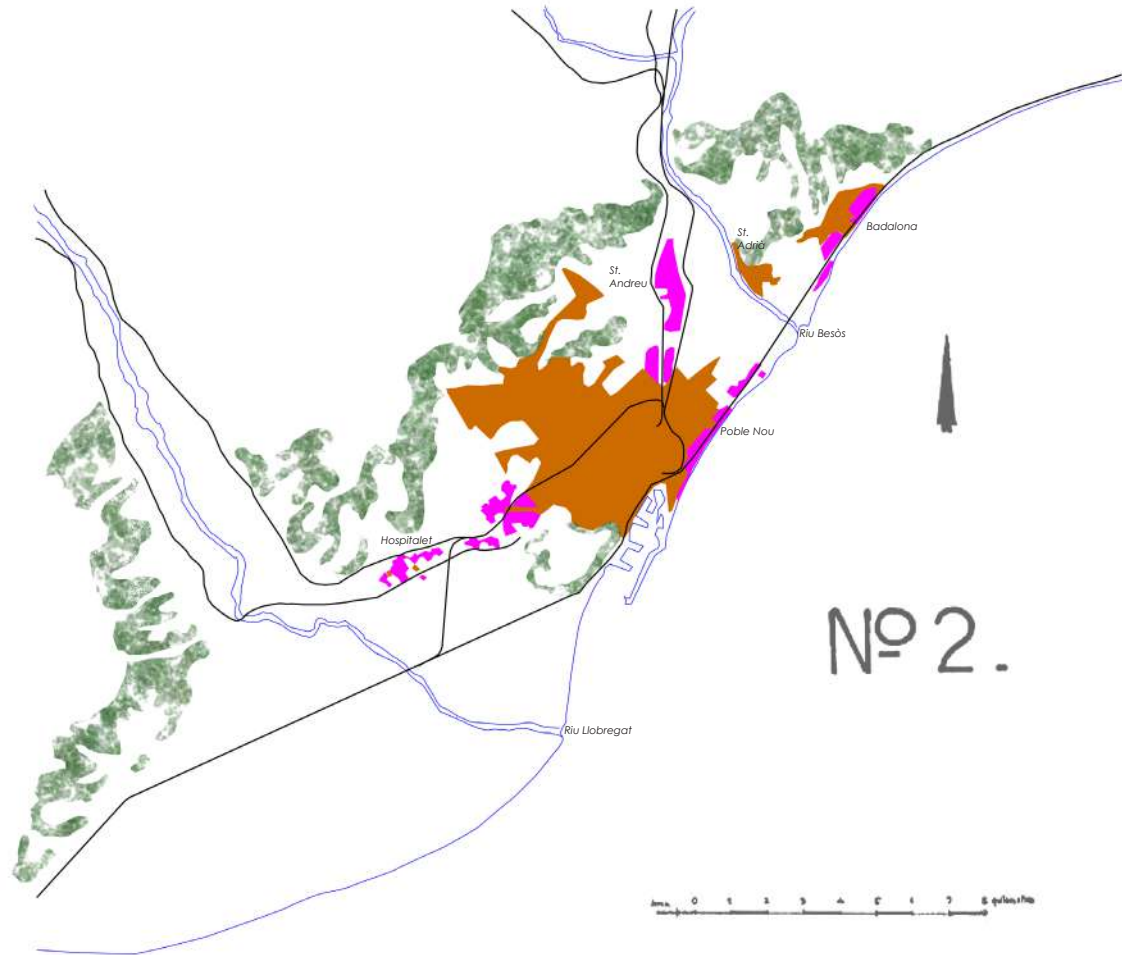


2. — Les barriades veïnes es fonen amb Barcelona

05.12. Il·lustració de l'article, 2.- Les barriades veïnes es fonen amb Barcelona.

05.13. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració N2 les barrides veïnes es fonen amb Barcelona de l'article la urbanització de la Barcelona futura (5/11/1932).

El plànol N° 2, fan èmfasi en la diferència "funcional" dels espais edificats al pla i a llevant del Besòs (St. Adrià i Badalona), tanmateix indiquen (anomenen) els nuclis industrials (Poble Nou, St. Andreu i l'Hospitalet). Al delta del Llobregat, llevat dels elements naturals (Macís del Garraf, la línia de costa i el riu Llobregat) no apareix cap altre element, excepte el ferrocarril de Vilanova, que el travessa en direcció a Viladecans i Castelldefels. Aquest espai, en aquest gràfic, no mostra cap altra referència que els elements naturals que el delimiten, es mostra com un espai que no ha patit cap modificació, un espai "verge" amb possibilitat d'incorporar-se a la ciutat del futur.



Tot i això, a l'article, fan referència a la Gran Via com a "via col·lectora" –via transcendental segons Cerdà- reconeixent les qualitats que explícitament Cerdà havia previst per aquesta via. Indicant el seu paper estructural, des de l'òptica moderna, "[...] establia ja la separació de la zona antiga d'habitació i la nova, convertint-lo en una via col·lectora i distribuïdora de tràfic". Explícitament recullen la idea de travessera en Cerdà, per aplicar-la, ampliar-la i "modernitzar-la", en la proposta per la ciutat futura:

"Augmentant el tràfic amb vehicles de velocitats diversa, aquesta via col·lectora i distribuïdora ha de conservar-se, ampliant-la d'acord amb aquelles variacions."

També fan referència a Jaussely, la crítica negativa a la seva proposta, intenta justificar, per una banda, la nova manera (moderna) i per altra, reconèixer els aspectes positius de la proposta de Cerdà, de forma implícita, justificant una certa "continuïtat" amb la proposta d'Eixample, que la proposta per la Barcelona Futura, recull i "modernitza", ajustant aquests "principis", aquests mecanismes, a les exigències del segle XX, amb els pressupostos del Moviment Modern, però amb una "acurada" contextualització geogràfica, cultural, econòmica i política⁵ de l'àmbit territorial sobre el que es proposa.

Les referències a plans anteriors i els del moment, indiquen la intenció de la proposta que entén el creixement futur de la ciutat (la Barcelona futura) com una "ciutat travessera", en el sentit d'ajustar-se i potenciar la direcció transversal –la paral·lela al mar i la muntanya- que la proposta "dels tècnics municipals" obvia, al proposar el creixement cap Collserola:

"No volem passar sense citar un projecte dels tècnics municipals [...] que fou exposat en el Pavelló de la Ciutat en la darrera Exposició. En ell es pretén que Barcelona, ciutat marítima per excel·lència, fugi de la mar per refugiar-se al voltant del massís muntanyós del Tibidabo, basant-se en el fet que s'ha de respectar la zona agrícola del Prat de Llobregat. Hem de tenir en compte que aquesta haurà de desaparèixer en exigir-ho l'eixamplament de les noves zones industrials del Port Franc; a més no pot dir-se que sigui la zona agrícola pròpia de Barcelona, puix degut al cultiu intensiu dona principalment fruits d'exportació. Per altra part, l'extensió de la ciutat d'habitació per les valls del Llobregat i el Besòs presenta l'inconvenient d'ordre higiènic de les boires baixes."

⁵ Curiosament els tres articles que estem comentant, apareixen en el moment que s'està debatent l'Estatut d'Autonomia en el marc de la República espanyola. Un estatut que hauria de donar màxima autonomia a Catalunya, i gairebé arribar a les condicions politico-legals d'un nou estat.

La proposta ha de regir-se per els principis generals de l'urbanisme (modern), per l'experiència prèvia i la contemporània d'altres ciutats, però s'han de contextualitzar, "[...] en aplicar aquests principis generals, s'han de tenir en compte les condicions socials, econòmiques i topogràfiques de la ciutat". Una declaració de principis "metodològics", però també, per el text, una crítica a la proposta dels tècnics municipals que segons el GATCPAC, han aplicat la idea de ciutat jardí sense fer una "crítica-contextualitzada" a la geografia de la ciutat en la que es proposa. Sigui una cosa o l'altra o totes dues, l'article segueix justificant la proposta en funció de l'anàlisi que sobre el territori han realitzat, sobre la plana travessera a dos rius:

Explicitament estan afirmant que la proposta municipalista de mitjans del segle XIX (creixement entre Ciutat Vella i Gràcia) ha arribat al seu límit. No hi ha cap excusa o motiu per evitar el creixement travesser cap a llevant i ponent.

"Barcelona és una ciutat marítima emplaçada entre les planes dels dos rius Besòs i Llobregat, limitada a l'interior per la muntanya, que permet únicament sortides fàcils per les conques dels dos rius.

Barcelona, des del segle passat, s'ha estès omplint l'espai que separava l'antiga ciutat dels pobles dels voltants, esdevinguts centres de gran importància amb l'increment industrial; la ciutat unint-se a Gràcia i a Sarrià acabà el seu creixement en direcció normal a la mar, ja que més enllà d'aquestes dues barrades la topografia de la zona muntanyosa impedeix tot creixement."

Per el GATCPAC, les condicions topogràfiques "obliguen" al creixement transversal –paral·lel al mar–, només hi ha la possibilitat de créixer (de desenvolupar i estructurar la ciutat), cap a les dues planes dels rius, a llevant i ponent de la ciutat i, en aquestes condicions, la Gran Via esdevé, per la proposta, l'element estructurador a recuperar i potenciar.

"[...] l'actual Barcelona es troba limitada per dos obstacles naturals que la situen entre dues paral·leles: la mar i la muntanya. Li queden solament, com a zones d'extensió, les planes dels dos rius, a Llevant i a Migdia"

De les referències "culturals" (projectes per Barcelona de 1859), socioeconòmiques, urbanístiques i polítiques del context barceloní, rebutgen com a possible referència la proposta municipalista de Rovira i Trias (guanyador del concurs d'Eixample de 1859) i per defecte, reafirmen la proposta de Cerdà:

De forma explícita, reconeixen la topografia del lloc com a condició de transversalitat del territori.

"[...] donades les característiques topogràfiques de Barcelona, que l'obliguen a estendre's linealment, no es pot acceptar una distribució del tipus de ciutat radial ("pla ROVIRA"), ja avui exclòs per l'increment del tràfic. En canvi resulta natural el sistema de faixa i ordenació lineal de zones, per més que la seva aplicació presenti serioses dificultats pel desordre del traçat de ferrocarrils i dels nuclis suburbans on s'ha desenrotllat la indústria.

Venim obligats a considerar Barcelona com a ciutat industrial amb predomini de l'habitat obrer, i com a port de Catalunya. A més la nostra ciutat està a punt d'esdevenir la capital d'un Estat autònom"

El **tercer article**, es publica una setmana després, en aquest, continuació de l'article del 5 de maig de 1932, descriuen els punts clau de la proposta de "La Urbanització de la Barcelona futura", què justifiquen a partir de les consideracions anteriors i de la necessitat de la "distribució en zones ben diferenciades" de la ciutat futura. És a dir, la necessitat de prendre com a referent l'urbanisme "modern" contextualitzat al territori de Barcelona. En aquest cas acompanyen el text dues il·lustracions molt significatives des del punt de vista de la proposta urbanística, la primera és un esquema "Nº5 Modificació del tipus d'illa" d'eixample i la segona, "Nº 8 classificació de zones", un plànol de tot l'àmbit metropolità, on fan una primera aproximació a la zonificació proposada.

La tipologia d'activitats, definides prèviament als temes de la proposta, és el que servirà de "guió" a la justificació de la mateixa. Defineixen quatre tipus d'activitat a la ciutat, PRODUCCIÓ, CENTRE CÍVIC, HABITACIÓ i REPÒS. Algunes de les quals generen tipologies de zones:

- PRODUCCIÓ: I. Port.
 II. Zones industrials.
 III. City.
- CENTRE CÍVIC
 HABITACIÓ: I. Vivendes
 II. Hotels.
- REPÒS: I. Zones verdes.
 II. Zona Platja.

Els temes, tot i que en sentit estricte hauríem d'anomenar zones, ens ha semblat més oportú mantenir la nomenclatura del GATCPAC per el sentit que pren la seva descripció en l'article, que no tracta només de justificar la seva localització, sinó esdevenir elements de discussió teòrica sobre la contextualització dels postulats de la "ciutat moderna" (de les propostes del moviment modern) a la ciutat de Barcelona, ciutat industrial mediterrània.

- TRÀFIC I CIRCULACIÓ
 EL PORT
 CITY
 ZONES INDUSTRIALS
 CENTRE CÍVIC
 ZONES D'HABITACIÓ
 HOTELS
 ZONES VERDES
 ZONA DE PLATJA



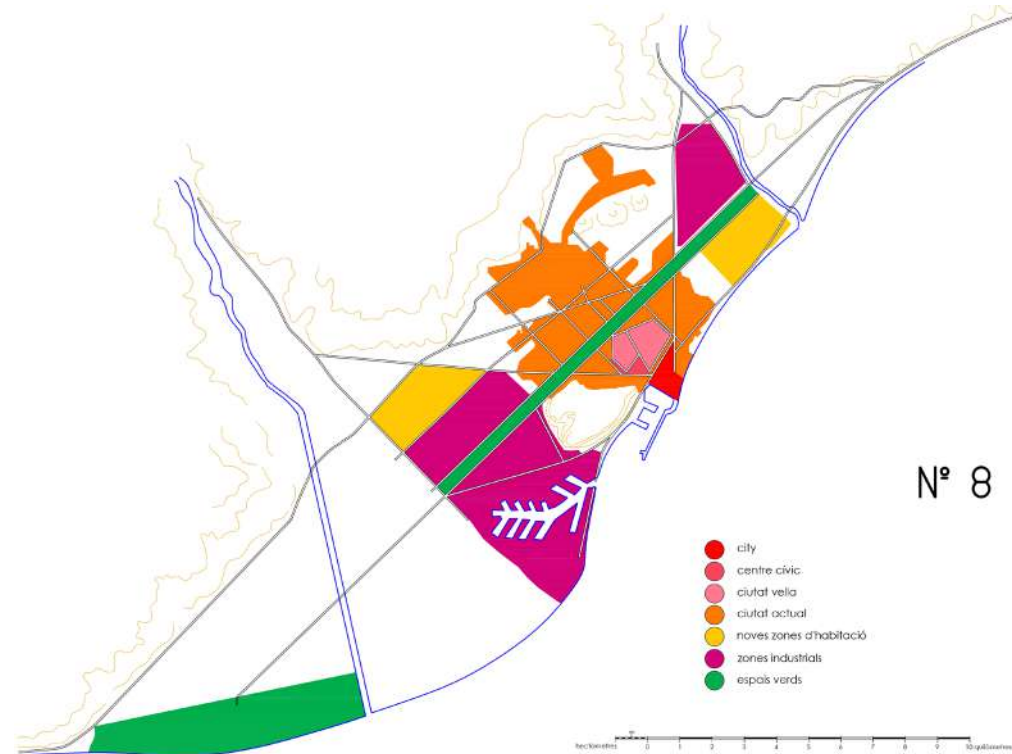
05.14. Portada i article del número 171 de MIRADOR, seminari de literatura, art i política, el dijous 12 de maig de 1932

La localització de les zones va íntimament relacionada amb la comunicació (viària) i la facilitat i possibilitat de creixement de les mateixes, "[...] l'emplaçament d'aquestes zones s'ha de preveure la possible i fàcil extensió de cada una d'elles".

05.15. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració "N8 Classificació de zones de l'article la urbanització de la Barcelona futura" (12/11/1932)

A més de la Gran Via, recullen altres propostes, com ara, el desviament del riu Llobregat (García Fària, 1891) com a límit de llevant de la Ciutat de Repòs i Vacances, la proposta de Port Franc de Blas Sorribas (1930) i el traçat del Metro Transversal.

En aquest plànol es pot observar l'esquema travesser de la proposta on apareix a més de la Gran Via, una proposta de travessera a la cota baixa de la serra litoral (Traversera Nord) des de Castelldefels fins Mongat.



EL PORT.

Situació actual:

- 1_difícil comunicació amb les zones industrials
- 2_difícilment ampliable

Proposta:

- 3_criexement cap el Llobregat "millors condicions econòmiques d'adquisició, més facilitat d'ampliació, [...] millor enllaç amb l'actual port"
- 4_futur Port Franc "[...] preveure una classificació per zones [...] comercial de gran indústria [...] emplaçament de les seccions de manufactura immediates a tota zona franca, [...] zona no franca, per substituir les activitats comercials de l'actual port [...]"
- 5_Port vell transit de passatgers i turisme.

En la definició de la proposta, igual que reconeixen el lloc i els elements estructurants, reconeixen i recullen propostes existents, com la proposta de Port Franc⁶ de l'enginyer Blas Sorribas (1930) que incorporen a la proposta.

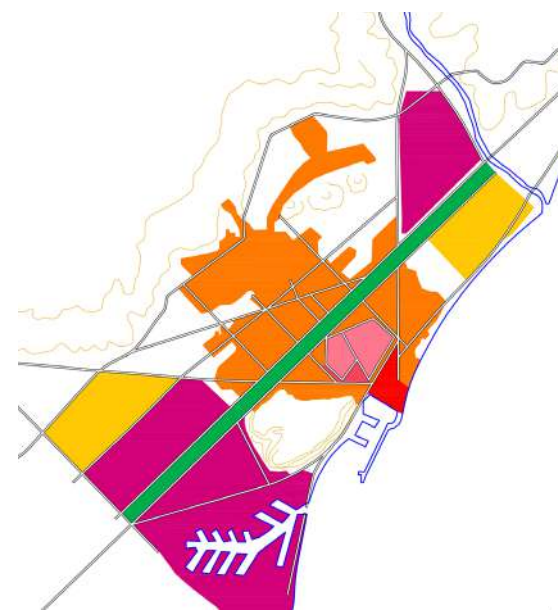
ZONES INDUSTRIALS

El Port Franc és el referent per a situació de la nova zona industrial, on es proposa traslladar les zones industrials existents, que es situen al voltant del recorregut del ferrocarril, Sans, Bordeta i Hospitalet, aprofitant la "deslocalització" de la indústria i el trasllat de la via del ferrocarril per "requalificar" aquesta zona com a zona d'habitatge obrer, "[...] en modificar el traçat d'aquest, la qual, lliure de fàbriques, presentarà magnífiques condicions com a zona d'habitatge obrera."

Les indústries que no estiguin relacionades i/o vinculades al port poden situar-se a llevant, en continuïtat a les zones industrials existents al Clot i Sant Andreu, estenen la zona cap i fins el Besòs, alhora, es proposa desviar el ferrocarril M. Z. A. per la vora del riu Besòs per el trànsit de mercaderies. Es proposa també, soterrar la línia de ferrocarril del nord, deixant així una zona amb possibilitat d'habitatge al nord de Sant Andreu cap a Collserola.

L'habitatge obrer relacionada amb aquesta àrea industrial, queda definida per l'espai entre la Gran Via, la costa, el Besòs i la ciutat actual, entre la ciutat actual i la zona d'habitatge obrer (de llevant) situen un petit aeroport, que dona el contrapunt i és complementari al que proposen a prop de la CRV entre Castelldefels i Viladecans.

La Gran Via –parc lineal transversal de 500 metres de secció-, com a eix estructurador de la proposta, dona suport estructural i de comunicació a les zones "indústria-habitatge obrer", a llevant, la Gran Via "uneix-separa" a zona industrial de la d'habitatge, la industrial al nord i la d'habitatge al sud, al costat del mar.



05.16. Fragment 05.15. ZONES INDUSTRIALS.

⁶ El Port Franc és una proposta que s'havia estat gestant des de l'any 1918, al 1920 es declaren els terrenys d'utilitat pública, 1924 s'estudia el parcel·lari per l'expropiació forçosa, 1926 es redacta la proposta d'habilitació de la Zona Franca i Port, 1927 es convoca un concurs internacional que es falla al 1929, Blas Sorribas (director d'obres el Consorci) i José M^a Jauregui (sots director d'obres del port) fan els treballs de preparació, 1930 Blas Sorribas redactarà el projecte del Port Interior. **Miralles** José. *Navegación, Puertos, Industrias del Mar*. Junio 1934. VOL I, Núm. 6 : 181-188.

A ponent, una estratègia similar, la zona d'habitatge al nord de la Gran Via –en el terreny més adient per les condicions topogràfiques i “paisatgístiques”- i, al sud, la zona industrial vinculada al Port Franc.

CITY

Com a ciutat marítima, la City ha d'estar, on ha estat sempre, vora el port. El passeig de Colom va ser la primera ampliació de la “City”, la cerca d'espai per ampliació ha anat seguint per la Via Laietana, per les Rambles, la Plaça de Catalunya, formant un sistema lineal, que sota el punt de vista del GATCPAC, no és convenient per l'augment de les distàncies al port i per la congestió que provoca a la ciutat i la barreja d'usos, “envaint” les zones d'habitatge.

La Barcelona futura ha de cercar, per la City, una posició central, en una ciutat marítima, a prop del port i el màxim concentrada possible. *“Cercant aquest emplaçament, solament existeix un lloc, apropiat, que és el que es podria crear omplint una part del vell port; amb això continuem la tradició barcelonina de guanyar terreny a la mar; l'obra es podria realitzar per etapes, a mida que l'extensió de la City ho exigís.”* D'aquesta manera s'aconsegueix:

1_ *Mantenir el seu emplaçament actual.*

2_ *fàcil enllaç amb les zones d'indústria i comerç del Port Franc*

3_ *comunicació amb la zona industrial de llevant*

4_ *el Paral·lel i la Meridiana enllaços amb les carreteres de Madrid i França, així com per la costa –nou Passeig Marítim, un nou eix transversal- pel lloc que ocupava el ferrocarril M. Z. A. de la costa.*

5_ *Les vies normals al mar [descendens] connecten fàcilment, “queden relligades”, amb les zones d'habitatge.*

El punt 5è és especialment interessant, per el que té de relació amb la metàfora del teixit (tèxtil), per el paper que en el teixit tenen la trama i l'ordit, la diferencia de vies, les que connecten al territori (*transversa descendens*) i les (*descendens*) que “relliguen” les zones d'habitatge de la ciutat, per la “classificació” d'ús que porta implícita.

7 Tot i la modernitat, apel·len a la tradició, com una possibilitat que surt de l'anàlisi crític de la realitat cultural del lloc, en la mateixa lògica que reconeixen la Gran Via com element estructurant de la proposta, com la incorporació de projectes existents, com el cas del port franc.

CENTRE CÍVIC

Com a centre de representativitat de Catalunya, Barcelona ha de comptar amb un lloc per edificis amb la funció de Govern. L'elecció del lloc es justifica per raons polítiques –construcció d'un nou estat⁸- i aprofiten “l'ocasió” per incidir en la “redefinició i “solució” de problemàtiques urbanes.

Sanejament del districte 5é (“Barri Xinès”) i “sanejament” de la “*empastifada per les deplorables construccions de la passada Exposició*”. Oportunitat que aconseguirà situar el centre cívic molt a prop de la City i de Montjuïc amb la seva “*clara i precisa [...] silueta*” recuperada pel gaudi i visibilitat des de la ciutat.

ZONES D'HABITACIÓ

Reconeixen⁹ i mantenen el traçat Cerdà, revitalitzant i modernitzant el dimensionat de les entrevies, alhora diversificant la tipologia de les vies per classificar el “*tràfic*”, reagrupant les illes del traçat original i la tipologia edificatòria per aproximar-se a la proposta d'illa i habitatges que planteja Le Corbusier en les propostes urbanístiques de la *Ville Contemporaine* (1922), *Plan Voisin* (1925) o la *Ville Radieuse* (1930).

Els sis punts en que es pot resumir la proposta de la zona d'habitació, es basa per una banda en el reconeixement del traçat de l'Eixample Cerdà i el canvi de tipologia edificatòria i, per altra, en el reconeixement de la linealitat –entre la muntanya i el mar- de la ciutat de Barcelona.

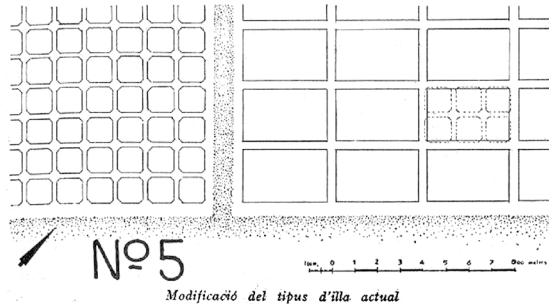
- 1_l'Eixample Cerdà ha de constituir una zona d'habitació sense indústria
- 2_les illes no edificades s'han d'edificar amb un nou tipus de construcció no tancada
- 3_fora del traçat Cerdà, no seguir el sistema d'edificació de l'Eixample en illa tancada
- 4_classificació del trànsit en vies principals i secundàries, definint un nou tipus d'illa de dimensions múltiples de l'actual, que pugui lligar-se amb el de l'Eixample.
- 5_pla d'extensió lineal –paral·lel a la Gran Via- de la zona d'habitació. Aquesta linealitat es relaciona amb la linealitat de la ciutat que la Gran Via amb “*una faixa*”

8 A la portada (primera pàgina) d'aquest numero de MIRADOR apareix l'article “*La fase constitucional de l'Estatut i la veritable sobirania de l'Estat*” i al següent número, amb el pretítol “*La qüestió candent*” “*L'estatut i la sobirania*”, articles editorials de la revista que debaten sobre la possibilitat d'aconseguir l'autonomia (plena) en el sí de la República Espanyola, que tot i que està en fase de discussió transmeten en certa forma la possibilitat, que aquest primer pas pugui arribar a la independència total o a la definició de l'Estat Català.

9 Reconeixen l'essència de la proposta del pla Cerdà, la retícula com element d'ordenació, no de condició material de la trama, sinó de condició mètrica i geomètrica.

verda de 500 metres" reforça i garanteix alhora que facilita la comunicació, distribució i diferenciació de les diverses zones.

ó_no s'admetrà l'edificació aïllada en els centres urbans, en tot cas, degudament limitada, es podrà permetre a les zones baixes de muntanya.



05.17. Il·lustració que acompanya a l'article, Nº 5 Modificació del tipus d'illa actual.

A l'article de (MIRADOR 19/05/1932) el GATCPAC planteja l'agrupació de sis mançanes (3x2) amb el costat més llarg paral·lel a la direcció travessera i no apunten cap indicatiu de la tipologia edificatòria, el projecte de la Casa Bloc, publicat a AC 11 tercer trimestre de 1933, treballen amb una mançana de proporcions aproximades a 2x1, sembla que el GATCPAC, tot reconeixent i assumint els principis de l'arquitectura moderna, té la necessitat de trobar "l'escala" d'aplicació a la ciutat de Barcelona. El projecte de Le Corbusier, anterior a la data dels articles del GATCPAC, planteja una mançana quadrada de 3x3 mòduls, i en un projecte anterior (*Cité Jardin*, 1925) ja ha treballat amb la dimensió de 400 metres i divisors de la mateixa, però més enllà de les diferències de l'agrupació de mançanes per definir el mòdul, ens interessa, del projecte de Le Corbusier, el que té de cercar una "solució", per donar resposta a una situació concreta, a una situació que té a veure amb la diferència, amb les característiques locals (Barcelona en aquest cas), fins i tot circumstancial (població immigrada), els treballadors, són per el GATCPAC els principals usuaris de la ciutat, la massa, que l'administració ha de cuidar, ha d'organitzar.

La resta de temes de l'article, tracten la "gran escala" del projecte, els hotels, zones verdes i zona de platja, que per el tractament que tenen a l'article, no semblen en principi rellevants. El primer, per el tema en concret, s'entén més com un complement necessari que com quelcom essencial; els altres dos, les zones verdes i la zona de platja, el primer, perquè consideren que no s'ha de desvincular de l'habitatge, excepte els grans parcs d'àmbit metropolità, per el que preveuen un tractament de reserva natural i els dos grans parcs urbans que formen part de l'estructura de la proposta, el parc lineal de la Gran Via i el dels voltants del centre Cívic, com element de regeneració del districte cinquè (el barri Xinés). Respecte a la zona de platja, indiquen la importància com a equipament necessari per la ciutat i la seva relació amb l'eix estructurador de la Gran Via.

Una setmana després, es publica el **quart article**, aquest és el darrer sobre "*La Urbanització de la Barcelona futura*", continuació dels articles publicats el 5 i el 12 de maig, posen l'èmfasi en el tema central, el "*tràfic del transit*" que justifica l'esquema travesser de la ciutat i del territori metropolità amb la Gran Via i la transversal del Vallès.

Acompanyen l'article tres il·lustracions, una d'àmbit territorial de Catalunya, "Nº 6. Desviació del tràfic de trànsit", i dues d'àmbit metropolità, "Nº 7 Tangent col·lectora" i "Nº 9 Regularització de la xarxa ferroviària". Plantegen el problema del transit com el que, després de l'organització zonal, necessita urgent estructuració:

*"Junt amb la classificació orgànica de les zones de la ciutat, és el problema del tràfic el que més deixa sentir la necessitat urgent de l'estructuració urbanística de què parlàvem al principi.
El tràfic, realitzant la unió dels elements espacials (zones) de la ciutat, és un mitjà per als seus fins orgànics."*

L'augment de l'ús de l'automòbil ("l'increment del motor d'explosió"), l'augment de la velocitat i la freqüència, fa créixer la importància de considerar el trànsit en les qüestions urbanístiques, "fins a establir-ne en dependència funcional totes les idees de l'urbanisme contemporani."

L'automòbil, per la seva idiosincràsia, porta implícita una altra idea, una altra estructura formal de ciutat. El ferrocarril porta implícita una forma centralitzadora, l'automòbil, en canvi, "exigeix des d'un principi la descentralització", aquesta necessitat descentralitzadora porta a la necessitat d'introduir en la discussió urbanística de la ciutat, el territori regional. Per el GATCPAC només hi ha una possible formalització del fenomen que ha portat a "urbanitzar la regió", sense que es produeixin més problemes dels que s'han produït com a conseqüència del creixement de les ciutats i de les infraestructures de transport ferroviari, que fins el moment han ampliat els esquemes radio-concèntrics, passant la problemàtica de l'escala de ciutat a l'escala territorial.

Per el GATCPAC, l'única estructura formal capaç d'ordenar el territori és la ordenació lineal (transversal), que proposen per la Barcelona futura i extrapolen al territori de la regió metropolitana:

*"La necessitat descentralitzadora ens aparta de les zones concèntriques encara que siguin ordenades, i ens allunya de la ciutat portant-nos a urbanitzar la regió: **d'aquí el motiu de l'ordenació lineal de les zones de la ciutat i l'objecte de l'anomenat "Pla regional", sempre també en la mateixa ordenació lineal"***

Però més que la creació o la proposta d'una xarxa de carreteres, al GATCPAC li interessa, des de la visió metropolitana (des de la visió de la ciutat de Barcelona), resoldre el problema a la ciutat desdoblant l'eix de comunicació travesser de la costa, per poder "alliberar" els pobles del Maresme del transit pesat, per millorar les condicions d'aquestes poblacions, així l'eix travesser de la costa pot

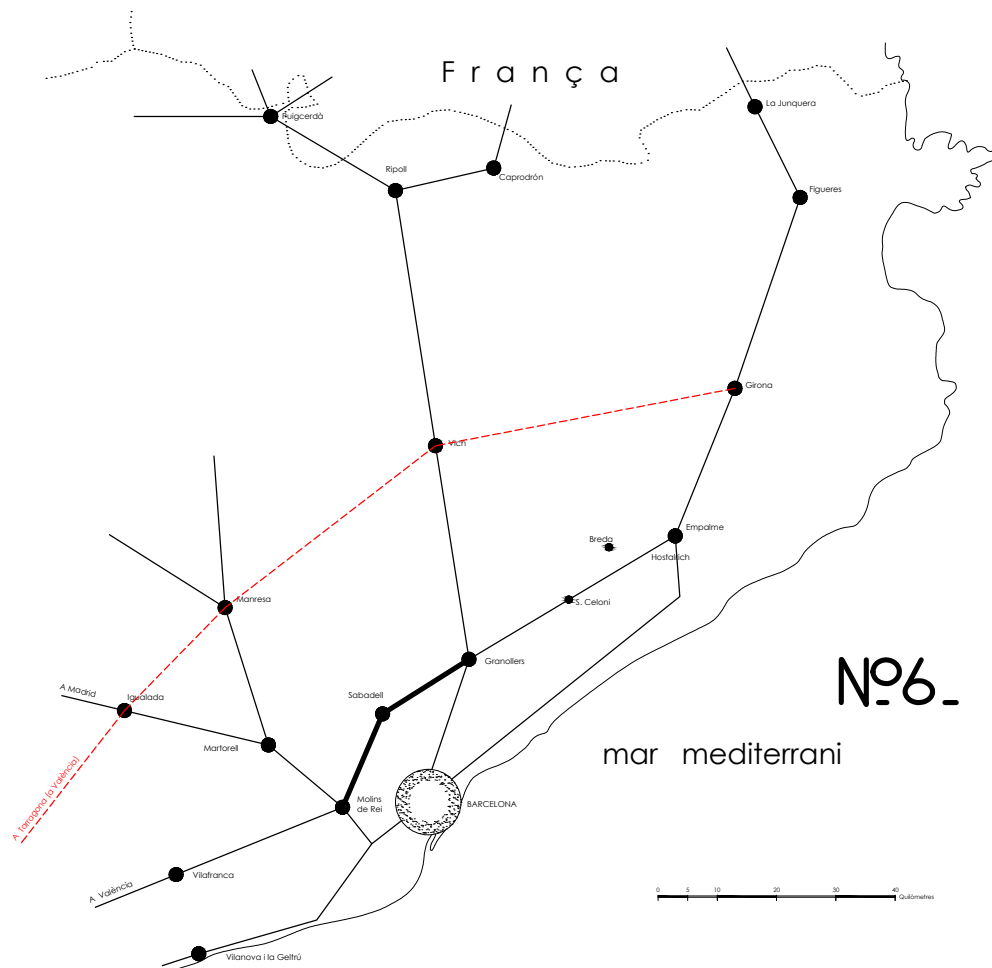


05.18. Portada i article del número 172 de MIRADOR, seminari de literatura, art i política, el dijous 19 de maig de 1932

arribar a tenir un caràcter cívic, però també perquè d'aquesta manera es diversifica i jerarquitzava (s'ordena) el transit.

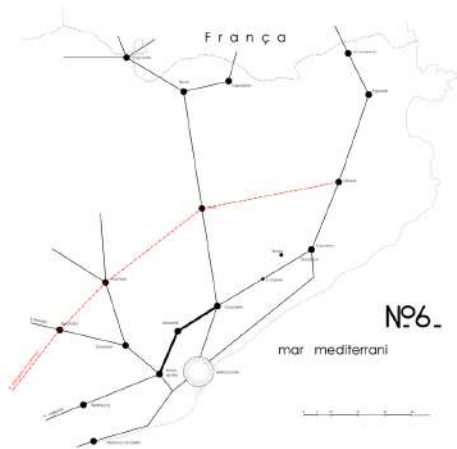
"Amb la construcció d'un ramal [transversal/travesser] de primer ordre que partint d'Hostalric segueixi el curs del Tordera (paral·lelament al tren de França) per Sant Celoni i Granollers i d'aquí a Sabadell, Rubí i Molins de Rei, aconseguirem que l'esmentat tràfic de trànsit que porta la carretera La Junquera-Figueres-Girona, que en arribar al Tordera passa a la costa, convertint en pobles-carretera les viles de la nostra Mediterrània, deixi aquestes i Barcelona amb sols el seu tràfic propi. El mateix ramal a Granollers podrà també recollir envers Vilafranca el tràfic que tingui lloc per la carretera de Puigcerdà-Ribes-Vic i que es dirigeix cap a València."

La proposta, tot i que només pretén una actuació concreta, desviar el trànsit regional-nacional-internacional de la ciutat de Barcelona i dels pobles del Maresme, està implícitament plantejant un esquema travesser a la regió metropolitana de Barcelona i de forma explícita, considerant l'estructura lineal com la que possibilitarà el creixement de les ciutats i la seva organització (orgànica) interna i externa. Aquesta organització, no està massa lluny (a diferent escala i amb altres pressupostos urbanístics i arquitectònics) de la proposta de Cerdà per l'eixamplament de la ciutat de mitjans del segle XIX i, fent una extrapolació (ràpida i poc reflexionada), el tram Molins de Rei-Sabadell-Granollers, té la mateixa funció que per el projecte d'Eixample Cerdà podia tenir el tram de la Gran Via, Plaça d'Espanya - Plaça Tetuan - Plaça de les Glòries, o històricament (des de l'època romana) el tram de la travessera de Gràcia, les Corts-Gràcia - Sant Andreu, o de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu proposada per Melcior de Palau a finals del segle XIX (1874) conseqüència, tots quatre casos, de la consideració de l'espai geogràfic i de les necessitats, socio-econòmiques, polítiques, de infraestructura del moment en que es plantegen.

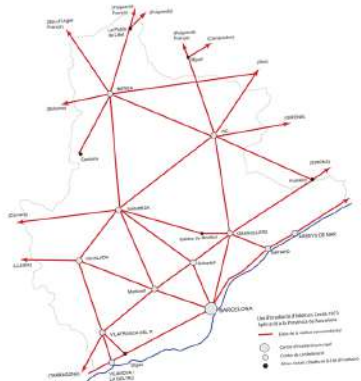


05.19. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració N° 6. Desviació del tràfic de trànsit de l'article publicat per el GATCPAC a MIRADOR. 19/11/1932.

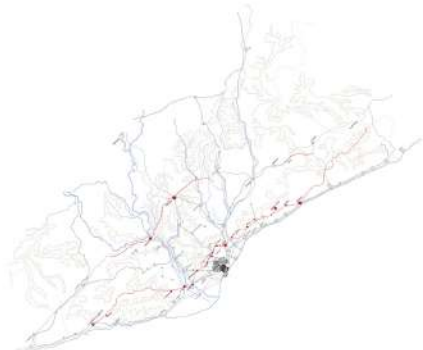
Hem afegit, a la il·lustració, la línia discontinua de color vermell, la connexió de les poblacions Igualada, Manresa, Vic i Girona, que defineixen una altra travessera que connectaria el territori transversalment des de Tarragona fins a Girona i que recorda els esquemes que a finals del segle XIX es presentaven per la viabilitat de Catalunya, des de Cerdà fins a Melcior de Palau.



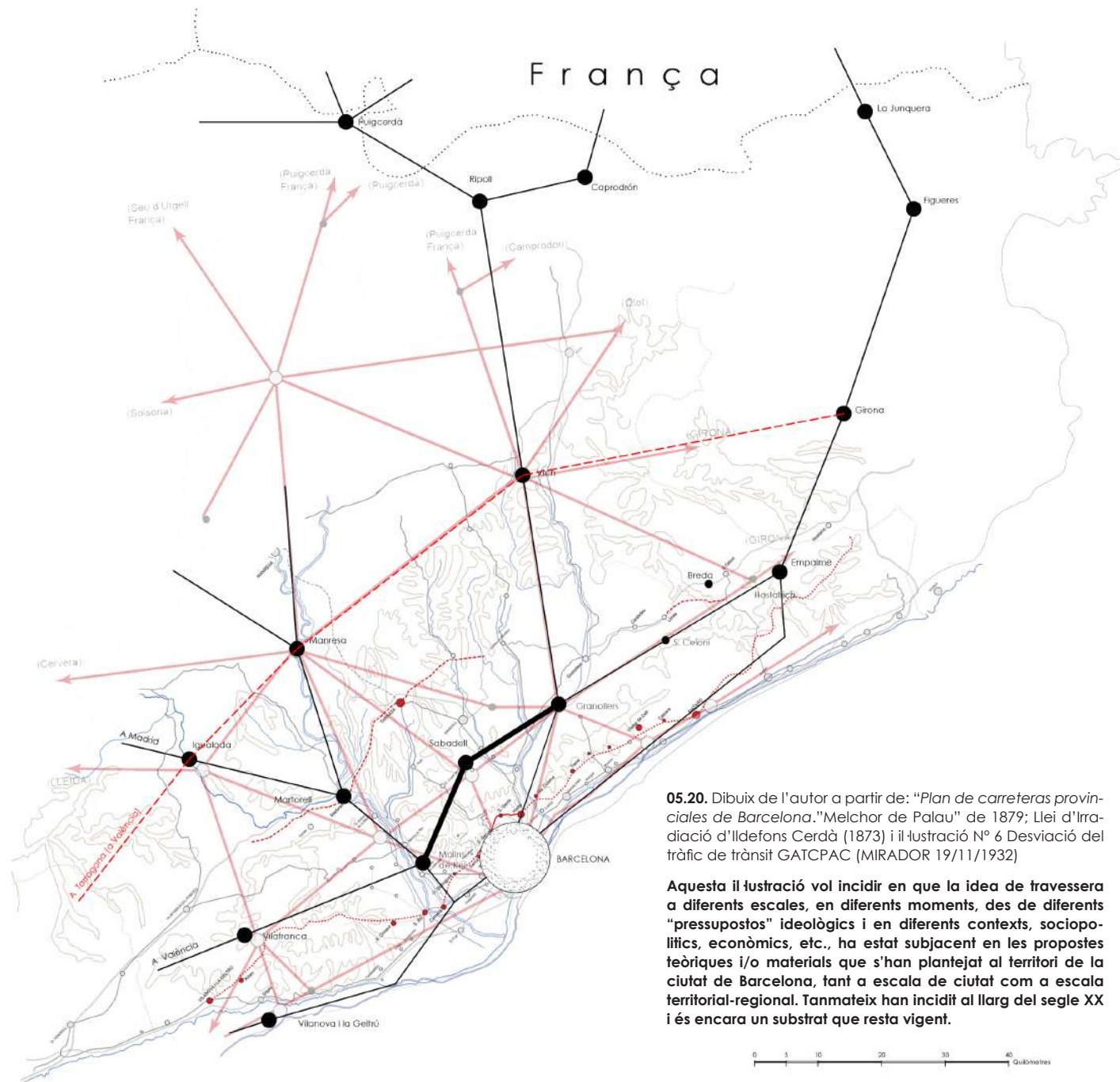
Il·lustració Nº 6 Desviació del tràfic de trànsit GATCPAC (MIRADOR 19/11/1932)



Llei d'Irradiació Cerdà (1873), extret de Navas Ferrer, Teresa. (2008) "Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona." Barcelona quaderns d'història [en línia], 2008., Núm. 14, p. 117-134.



Fragment del "Plan de carreteras provinciales de Barcelona" de Melchor de Palau 1879, redibuixat per l'autor.

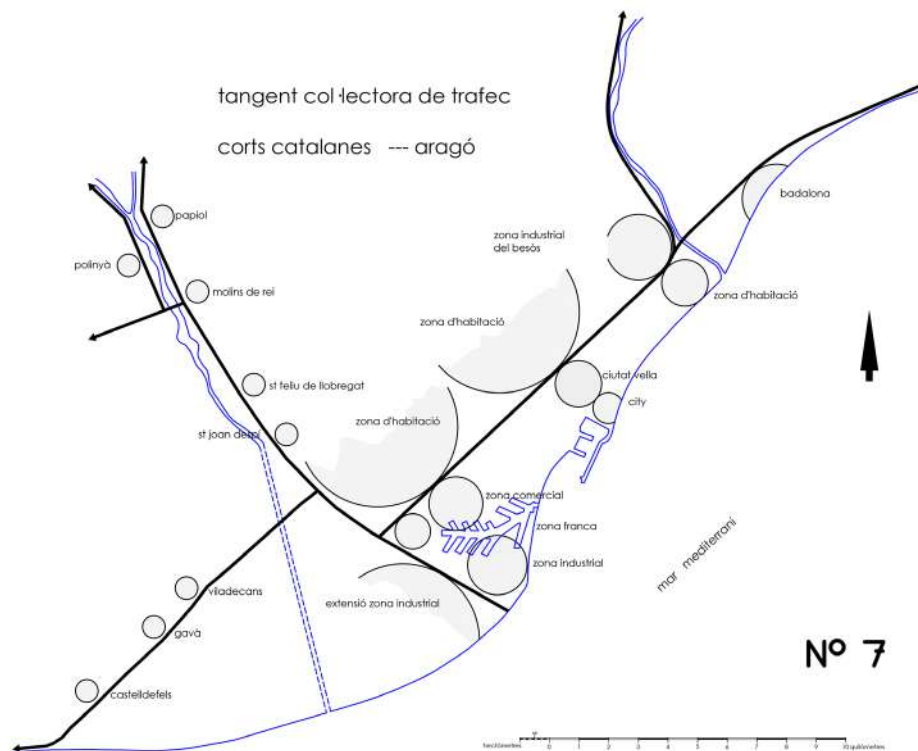


05.20. Dibuix de l'autor a partir de: "Plan de carreteras provinciales de Barcelona." Melchor de Palau" de 1879; Llei d'Irradiació d'Ildefons Cerdà (1873) i il·lustració Nº 6 Desviació del tràfic de trànsit GATCPAC (MIRADOR 19/11/1932)

Aquesta il·lustració vol incidir en que la idea de travessera a diferents escales, en diferents moments, des de diferents "pressupostos" ideològics i en diferents contextes, sociopolítics, econòmics, etc., ha estat subjacent en les propostes teòriques i/o materials que s'han plantejat al territori de la ciutat de Barcelona, tant a escala de ciutat com a escala territorial-regional. Tanmateix han incidit al llarg del segle XX i és encara un substrat que resta vigent.

En aquesta proposta, la Gran Via és l'element essencial per l'estructuració "orgànica" de la ciutat (divisió en zones), la comunicació interna i externa (reestructuració de les infraestructures de ciutat, metropolitanes, regionals, nacional i internacionals), així com el referent urbà, que ordenarà el creixement (orgànic) de la ciutat futura, la "ciutat lineal" marítima, industrial i proletària que per el GATCPAC és la ciutat de Barcelona:

"En la dita faixa projectem ja, aprofitant els túnels del Transversal [recentment projectat i construït en part] degudament augmentats, el tràfic ferroviari de passatgers, amb estacions a la Plaça de Catalunya, Plaça d'Espanya, Comerç, Indústria, aquella primera amb el caràcter d'estació terminal dels trens de Madrid i València, l'última amb el mateix aspecte per als trens de França i de la costa, i les altres com estacions-baixadors, ampliables, fins a Badalona i Castelldefels, en un futur no llunyà"



05.21. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració N° 7 Tangent col·lectora, de l'article publicat per el GATCPAC a MIRADOR. 19/11/1932.

Es pot observar com els pobles al peu del macís del Garraf entren a formar part de l'esquema, no apareix la diagonal com a via principal remarcant el caràcter traverser de la proposta, tanmateix s'aprecia el "trencament" o "decalaix" entre la Gran Via i la via que uneix els pobles del peu del macís del Garraf que al plànol N° 8 de l'article anterior es planteja com a possible continuïtat de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu i Badalona

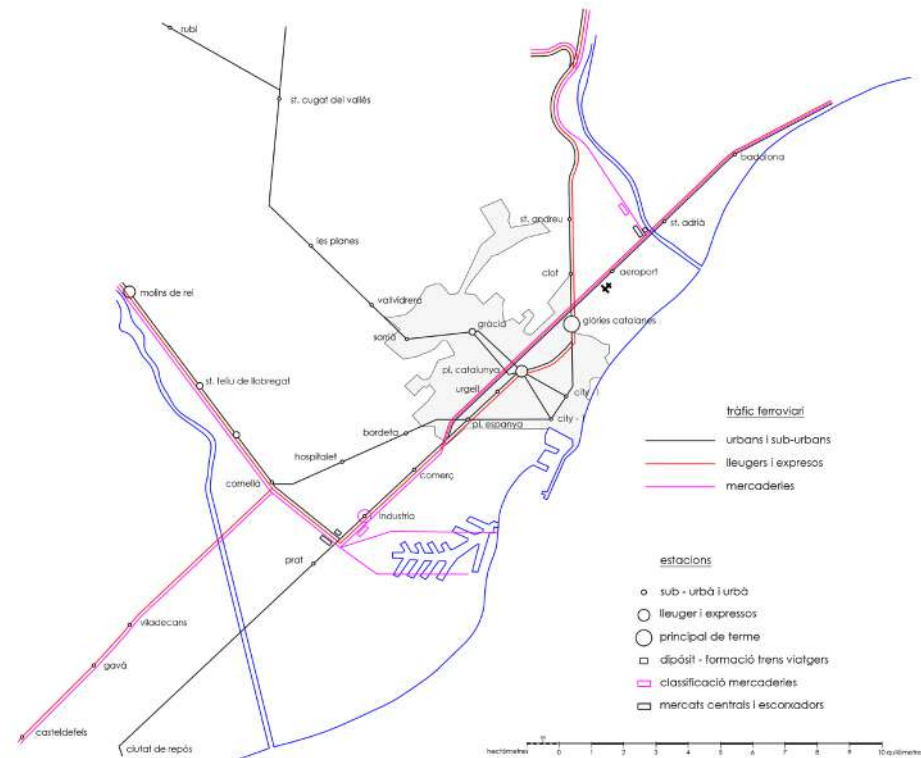
La proposta de "regularització de la xarxa ferroviària" incideix en reforçar l'esquema lineal tra-
vesser i potenciar la plaça de les Glòries com element important de les comunicacions (de fet estan
proposant un node intermodal de comunicació), en aquesta estació es troben tots els tipus de fer-
rocarril, tanmateix es situa el petit aeroport, entre els habitatges de llevant i el centre de la ciutat:

*"Paral·lelament, l'artèria principal de ferrocarrils ràpids suburbans [...] L'aeroport el
situem en les extensions lliures prop de la Plaça de les Glòries Catalanes, en contac-
te immediat amb la City, i les vies de comunicació de ràpid accés a totes les zones
de la ciutat, així com envers la regió.*

*En la tangent col·lectora Gran Via-Aragó, en l'indret proper a l'estació terminal de
les Glòries Catalanes, [...] l'emplaçament d'una zona d'hotels, enfront de la zona
de verdor, [...]*

*El tràfic ferroviari de mercaderies, al carrer d'Aragó, subterràniament, amb estaci-
ons de classificació en les zones industrials del Port Franc i de Besòs."*

05.22. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració N° 9 Regu-
larització de la xarxa ferroviària, de l'article publicat per el
GATCPAC a MIRADOR. 19/11/1932.



Aquest esquema lineal travesser es complementa amb les "altres travesseres" de caràcter intern de comunicació "ràpid-lleuger". Un sistema de varies travesseres paral·leles que organitzen l'estructura lineal de la ciutat, alhora serveixen de comunicació en l'estructura interna. El traçat i situació d'aquestes travesseres, com la "tangent col·lectora" es defineixen a partir de la idea general de "ciutat lineal marítima industrial", però també del reconeixement de l'estructura viària travessera existent:

"Com artèries de tràfic ràpid-lleuger entre les zones de la ciutat: la carretera de Can Tunis unirà la City amb el port de passatgers i zona franca per una banda, i amb la zona d'habitació de Besòs, per l'altra. La Travessera de Baix, restituïda a la seva importància, serà l'artèria de les zones mitjanes d'habitació. La carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera, la de les zones altes d'habitació."

En la descripció de les "artèries de tràfic" el GATCPAC, descriu amb molta claredat i precisió la intenció travessera de la proposta, fent referència a les travesseres existents (Travessera de Baix, carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera), que restitueixen o re-valoritzen de manera semblant a com ho fan amb la Gran Via.

Finalment les vies complementàries a l'esquema lineal travesser, la Diagonal i el carrer Tarragona, la primera com element de connexió interna entre zones d'habitatge i la segona com a complement a un "esquema en xarxa" i "reducte" o deutora del pla d'enllaços de 1917:

"La Diagonal refermarà el seu caràcter de via de tràfic ràpid-lleuger entre les zones d'habitació. En el sentit perpendicular a mar, el carrer Tarragona facilitarà, com a nova via, la funció que es vol concedir a la gran via de ronda del pla d'enllaços."

En aquests articles, el GATCPAC, presenta les "idees generals" com a resultat de l'anàlisi de la realitat existent, tot i això, en la descripció es fa evident una lectura "condicionada" a un esquema organitzador previ, és a dir, és una anàlisi de la realitat existent "filtrat" per una idea general prèvia, la de una estructura de ciutat lineal condicionada per la situació geogràfica-territorial del lloc, en la que l'anàlisi, des de diferents punts de vista (cultural, econòmic, geogràfic, polític...) venen a reforçar o evidenciar la idea general prèvia.

Tot i que aquesta no és la proposta definitiva o precisament per això, ens ha interessat l'anàlisi de la proposta del GATCPAC, precisament en aquest estadi de projecte, quan estan intentant desenvolupar les bases, els principis que regiran la proposta posterior. Segons el nostre parer, el GATCPAC, recull o, si més no, considera, tot plantejant una idea de ciutat diferent, una idea de ciutat moderna, no només les característiques geomorfològiques, socials, culturals, econòmiques, també les experiències prèvies, les capes materials i immaterials de la ciutat, (les propostes anteriors), tot fent una anàlisi crítica sota el prisma de les noves idees arquitectòniques i urbanístiques, en definitiva, entenen l'estructura subjacent (latent) travessera de la ciutat de Barcelona, a les diferents escales d'anàlisi revisant-les i actualitzant-les.

5.3. Els articles del GATCPAC a AC



05.23. Article a doble pàgina *URBANIZACIÓN DE LA BARCELONA FUTURA*. AC 1, primer trimestre 1931: 20-21.

Al primer numero de AC, es publica l'article, a doble pàgina, sobre la *Urbanización de la Barcelona Futura*, un article que més que donar una resposta al problema de la futura urbanització de la ciutat, és una reacció a una decisió de l'Ajuntament de Barcelona per la creació, sense prèvia consulta al sector, del *Consejo Superior de Urbanismo*, sense deixar la possibilitat que els arquitectes poguessin contribuir amb les seves idees a la solució del problema de definir i intervenir en les decisions urbanístiques de la ciutat, en un moment tant important com el que s'està vivint, que no s'ha resolt la construcció de l'Eixample i no s'ha tingut cura en ordenar el creixement dels diferents nuclis.

Per el GATCPAC les causes son clares i son les que cal resoldre:

1. Favorecer, generalmente, intereses particulares.
2. No tener en cuenta cual ha de ser la distribución de las distintas zonas de la futura ciudad ni su emplazamiento.
3. Imposibilidad de unir estas urbanizaciones entre sí de una manera lógica y racional.
4. El plano actual de enlaces solo tendrá razón de existir cuando estén perfectamente determinadas cada una de las nuevas zonas, pues resulta imposible enlazar lo no determinado.

Acaba indicant la necessitat de fer una proposta urbanística de la ciutat, implícitament, prèvia a la creació del *Consejo Superior de Urbanismo*:

Es necesaria la formación de un plano de Barcelona en el que se precise la situación facilitando la extensión de cada una de las zonas que integran la nueva ciudad.

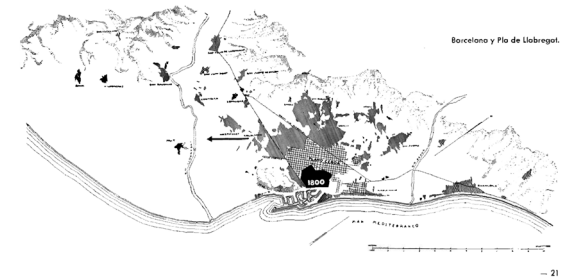
L'article segueix insistint amb la necessitat d'entendre la ciutat en el seu conjunt, més en aquest moment, en que és evident que la ciutat ha anat creixent de forma desorganitzada sense una previsió de conjunt, l'Eixample està construït en la seva major part i la resta de nuclis han anat creixent amb lògiques independents i amb criteris propis. Acaben demanant (com ja passar en 1859) la convocatòria d'un concurs per definir la Barcelona futura.

Aquest primer article publicat sobre la Barcelona Futura, és més una demanda que una proposta, el plànol que acompanya l'article vol fer explícita la complexitat de la situació de la ciutat (en certa manera el caos urbanístic de la ciutat) i la necessitat d'endregar l'amalgama de trames urbanes que han crescut sense cap ordre.

El plànol, és molt sintètic, dibuixa els elements del territori que "condicionen" les possibilitats de creixement de la ciutat (serra litoral, la costa i els dos rius), les vies principals de comunicació (la carretera de Madrid i la de França per la costa, i curiosament, la Diagonal des d'Esplugues fins al Poble Nou), els diferents tipus d'espais urbanitzats, Ciutat Vella (una taca compacta i amb la data de 1800), l'Eixample (amb la retícula Cerdà construïda) i la resta de nuclis (en trama gris), el plànol evidència, així, les planes dels dos rius i amb una "fíimida" fletxa, indica cap on és necessari que la ciutat es desenvolupi.

La representació del plànol, és en certa forma, "tendenciosa¹", en el sentit que fa èmfasi en els elements que gràficament ajuden a indicar la intenció de la lectura territorial de la ciutat, i tot i que, sembla un plànol analític, en realitat és un plànol que vol explicar una idea, la intenció d'una proposta que encara no està formalitzada. De fet, l'aparició del traçat de la Diagonal està indicant una voluntat de projecte, atès que aquesta via, tal i com la representen encara no existeix, la connexió amb la carretera d'Esplugues i el tram des de la plaça de les Glòries fins el Besos, en aquell moment no està construïda, tanmateix, la Meridiana no apareix, probablement per coincidir amb el traçat de la via ferroviària.

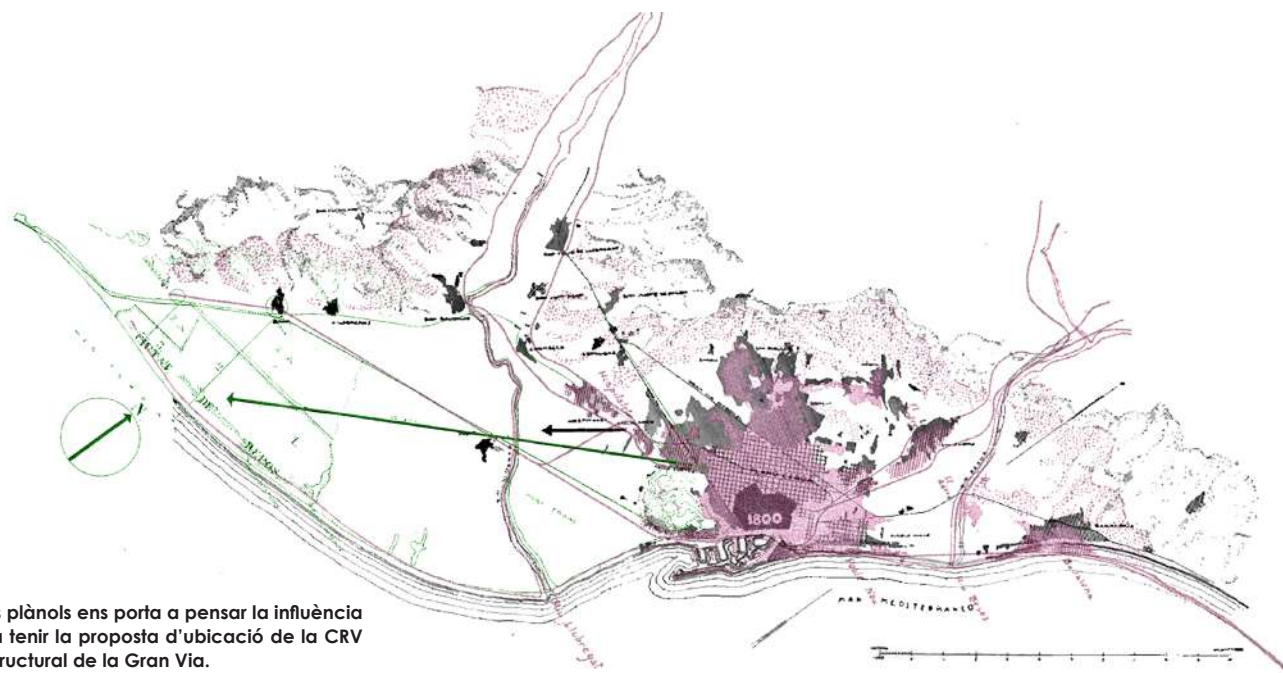
El plànol, és una resposta ràpida, o si es vol intuïtiva, a les intencions de l'Ajuntament i reflexa la clara intenció d'indicar la Diagonal² com una via important pel futur de la ciutat i la intuïció que l'ocupació del Pla del Llobregat és necessària per el futur de la ciutat.



05.24. Barcelona y Pla de Llobregat. Il·lustració de l'article a la pàgina 21 de AC 1 primer trimestre de 1931.

1 La manca de representació dels ferrocarrils i la representació de la Diagonal, que en aquests moments no està construïda en els trams de ponent i llevant, indiquen aquesta voluntat.

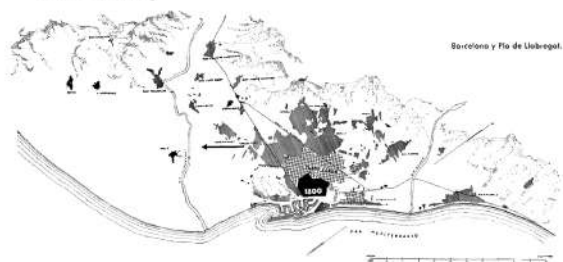
2 De fet el primer projecte d'urbanització que publiquen a la revista és el *PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA DIAGONAL DE BARCELONA*, que apareix al AC 04 nou mesos després de *LA URBANIZACION DE LA BARCELONA FUTURA*, en la que inicien la descripció del projecte amb *IMPORTANCIA DE LA DIAGONAL COMO ARTERIA ACTUAL Y FUTURA* essent el segon punt de la memòria *UNIÓN CON LA BARCELONA FUTURA* on indiquen que és resultat dels treballs que estan preparant per el Congrés de Moscou de 1932 sobre la "ciudad funcional" que estan treballant "ha nacido de un estudio preliminar de la urbanización de la futura Barcelona que estamos preparando para el Congreso de 1932" (AC-04 3T 1931 : p. 22)



La sobreposició dels tres plànols ens porta a pensar la influència que per el Pla Macià va tenir la proposta d'ubicació de la CRV que anticipa el valor estructural de la Gran Via.

- 21

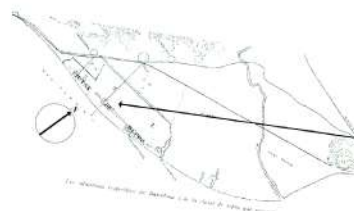
1931 març



"Urbanització Barcelona futura"
AC 01 1rT 1931

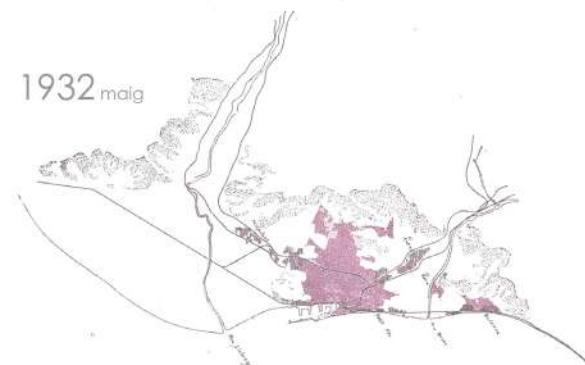
-21

1931 novembre



"Les situacions respectives
de Barcelona i de la ciutat de repòs que necessita".
MIRADOR 5/11/1931

1932 maig



N2 les barriades veïnes es fonen amb Barcelona
MIRADOR 5/5/1932

05.25. Sobreposició de tres plànols publicats per el GATCPAC. *Barcelona y Pla del Llobregat*, publicat a AC 1 primer trimestre de 1931, "*Les situacions respectives de Barcelona i de la ciutat de repòs*", publicat a MIRADOR 5/11/1931 i *N2 les barriades veïnes es fonen amb Barcelona*,

publicat a MIRADOR el 5/5/1932, com a il·lustració del primer dels tres articles sobre "La Urbanització de la Barcelona Futura".

La proposta del GATCPAC per la Barcelona Futura, és una proposta que es va gestant a mesura que el grup treballa l'anàlisi sobre la ciutat i la construcció de les bases formals de l'arquitectura moderna. En aquest primer plànol, com hem comentat, sembla que només mostrin una certa intuïció si el comparem en els altres dos que publiquen a la revista *Mirador* (5/11/1931 CRV i 5/5/1932 Barcelona Futura), al plànol l'acompanyen tres fotografies aèries, que més que descriure la proposta, mostren fotogràficament els "temes". La primera, el riu Llobregat creuat per el pont, ens mostra el territori a "conquerir", les qualitats del territori i la manca o deficient connexió, la segona, una fotografia, l'Eixample construït, ens mostren l'altre "paisatge", el de la ciutat del XIX amb una ocupació de parcel·la que cal superar i, la tercera, una fotografia de Ciutat Vella, ens mostren la densificació i incomunicació amb la resta de ciutat. Aquestes fotografies, com veurem després, representen els temes de la proposta que desenvoluparan, que ara no té o no mostren, encara una concreció formal.

Així com a la proposta de la Diagonal, el paper de connexió de la via es mostra i és el tema central de la proposta, en la *Barcelona Futura*, d'aquest article, el paper de la Gran Via es pot intuir, si relacionem les dues primeres imatges, la Gran Via que apareix a la segona fotografia pot ser l'element urbà per aconseguir la connexió entre la ciutat i el pla del Llobregat, però en cap moment es fa una referència explícita.

Quan mostren la ubicació de la Ciutat de Repòs i Vacances a l'article de la revista *Mirador* (vuit mesos posterior) és quan entra en "joc" la idea de la Gran Via com element important de la proposta, en aquest cas per la CRV, però també, per la proposta de la *Barcelona Futura*, en la posterior proposta del Pla Macià. Si la cronologia de les publicacions de les propostes coincideix amb la cronologia del procés de la proposta, sembla evident que el plantejament de la situació de la CRV és la que fa considerar la Gran Via com element estructurador de la proposta per la Barcelona Futura.

El GATCPAC publicarà els esquemes de la proposta del Pla Macià el primer trimestre de 1934 (AC 13 IT 1934, BARCELONA. ESQUEMAS PARA EL PROYECTO DE CONJUNTO.) Què passa entre el primer trimestre de 1931 i el primer trimestre de 1934? Però també, què passa entre el primer trimestre de 1931 (AC 1 Primer trimestre de 1931) i el més de maig de 1932, quan publiquen al setmanari *MIRADOR* la *Urbanització de la Barcelona Futura*?

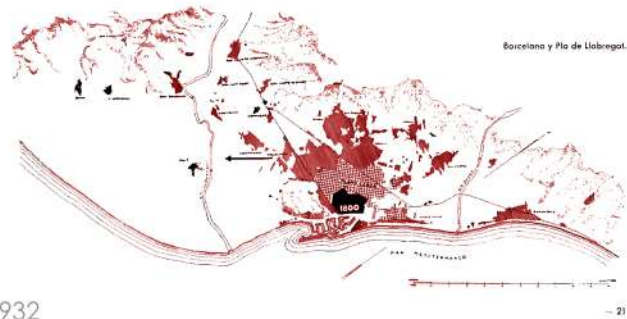
Al comparar els dibuixos publicats a AC i a *MIRADOR*, la primera observació és l'orientació dels dibuixos respecte a la composició de la revista. En AC 01 el plànol està orientat aproximadament



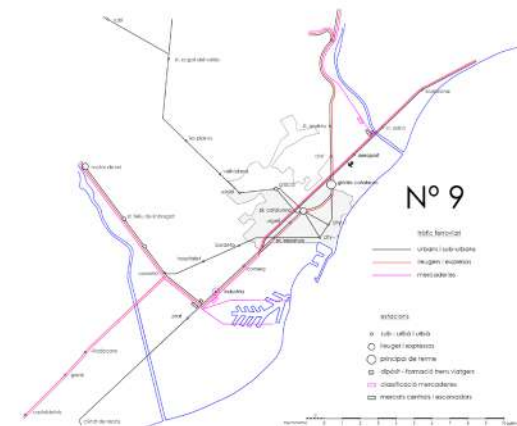
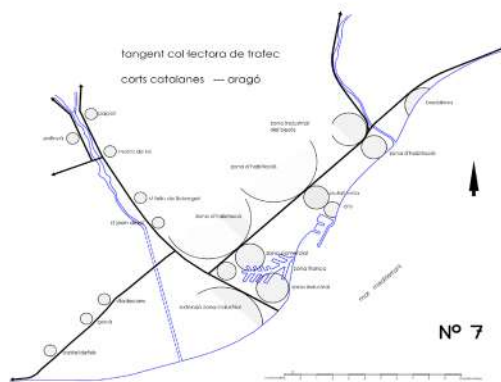
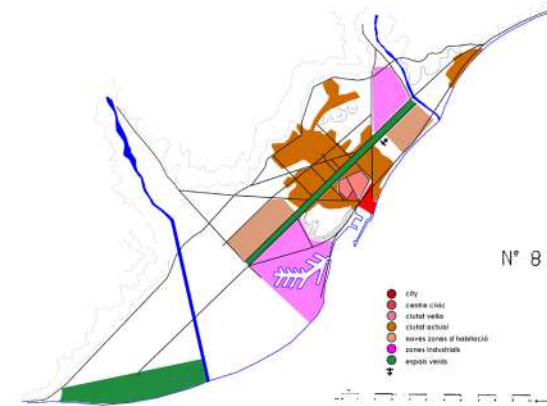
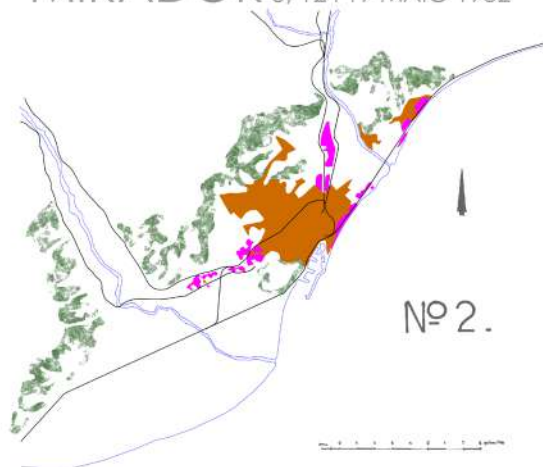
URBANIZACIÓN DE LA BARCELONA FUTURA

05.26. Fragment de l'article a doble pàgina URBANIZACIÓN DE LA BARCELONA FUTURA. AC 1, primer trimestre 1931: 20-21.

AC 01 1rT 1931



MIRADOR 5, 12 i 19 MAIG 1932



com la retícula de l'exemple, en els de *MIRADOR*, s'orienten segons les coordenades universals, aquest fet, pensem que no és massa rellevant, podria ser causa del plànol base emprat per realitzar els dibuixos, per imposicions de la editorial de la revista o per qüestions de composició de la revista. Tot i això, ens sembla una mica contradictori, atès que precisament a la publicació de *MIRADOR* és on la direcció de la Gran Via pren més força o claredat en la proposta. Els dibuixos, els podem situar en dues categories, el N° 2 i 7, com dibuixos d'anàlisi, el N° 8 i 9 com dibuixos de proposta, tot i que pensem que en els dibuixos d'anàlisi incorporen un cert grau de proposta.

El plànol N° 2 "*Les barrades veïnes es fonen amb Barcelona*", les taques indiquen la trama urbana construïda i els llocs on s'ha situat la indústria, coherentment amb el títol del plànol no fa cap diferència entre les trames urbanes, però identifica molt clarament els usos, l'habitatge i la indústria. A diferència del plànol publicat nou mesos abans a l'AC, aquí representa la xarxa ferroviària i no la viària, indicant molt clarament la importància que ha tingut la xarxa ferroviària en el creixement de la ciutat i la localització de la indústria.

El plànol N° 7 "*Tangent col·lectora de tràfec Corts Catalanes - Aragó*", tot i que l'hem classificat com d'anàlisi és evident que també es pot considerar de proposta, el nom del plànol indica aquesta possibilitat, però l'hem considerat d'anàlisi perquè, d'alguna manera, està identificant els elements existents, tot i que sota la intenció de la proposta. És on més clarament indica la funció que per el projecte tindrà la Gran Via, i alhora, aprofiten el plànol, per indicar el paper estructural tant de comunicació com d'element referencial per organitzar les diferents zones de la nova ciutat (HABITACIÓ, INDÚSTRIA, CITY, COMERCIAL). Aquest plànol es pot entendre també com un plànol que vol ser didàctic, que vol explicar el sentit de la proposta.

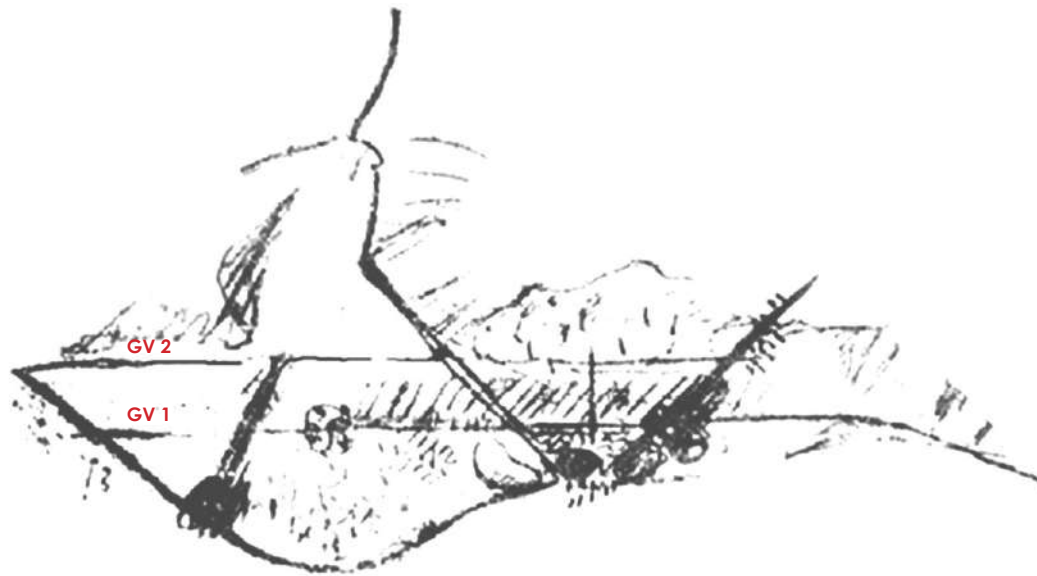
El plànol N° 8 "*Classificació de zones*", l'hem considerat de proposta perquè sintetitza el que els altres dos plànols indicaven, donant com a resultat un primer esquema de la proposta on evidentment inclouen la Ciutat de Repòs i Vacances (CRV) com una zona més de la ciutat, és a dir, indicant que la ciutat, és l'organisme, que estructurat per les vies principals (col·lectores) es desenvolupa paral·lel al mar i a la serra, des de Badalona (Mongat) fins a Castelldefels.

El plànol N° 9 "*Regularització de la xarxa ferroviària*", és essencial en la proposta, la comunicació és la que ha d'assegurar el bon funcionament de la "ciutat funcional", de l'organisme racional que ha de ser la Barcelona Futura. És molt clara intenció de "rectificar" la xarxa ferroviària per ajustar-la a

l'esquema travesser de la nova ciutat, i alhora assegurar la bona comunicació a les diferents zones amb la tipologia de transport ferroviari adient a la distribució de zones.

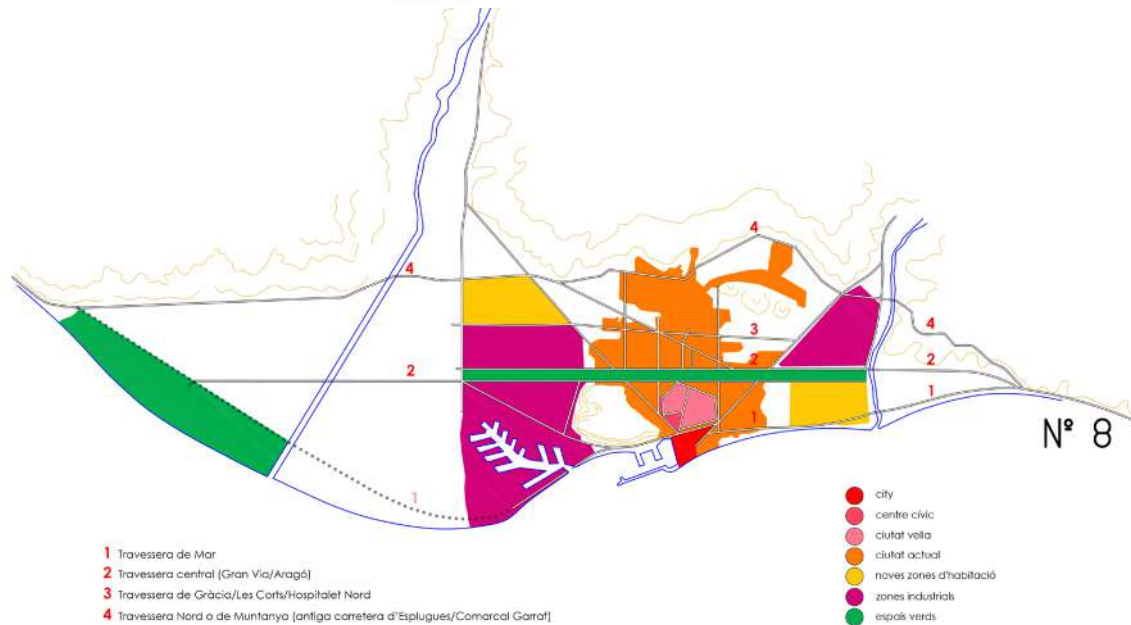
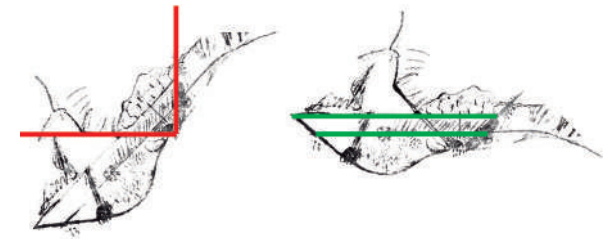
En aquesta proposta hi han altres aspectes que resulten interessants per el tema de la tesi, que naturalment son conseqüència de la proposta. Per una banda, el reconeixement de la Gran Via com element travesser estructurant, per altra, la incorporació dels pobles del delta del Llobregat a la nova ciutat, reforçant l'esquema travesser al peu de la serra Litoral, així com el reconeixement de l'altra travessera històrica (les Corts-Gràcia) que en aquest primer esquema és un element que es manté com via estructurant de segon ordre, que prolonguen fins a la Meridiana, a llevant, i fins la prolongació del desviament de la carretera de Madrid fins al Port Franc, travessant els termes de l'Hospitalet, Esplugues i Cornellà. Quelcom semblant al que succeeix amb la via del peu de la serra Litoral que la representen des de les Botigues de Sitges (Castelldefels) a ponent, fins a Montgat a llevant, definint una altra travessera, que al llarg del seu recorregut per la ciutat (des Castelldefels fins a Montgat), mantenint el seu paper estructurant, pot tenir diverses configuracions, des de via de connexió entre nuclis, via cívica urbana, via paisatgística...

En relació a les travesseres (veure il·lustració **05.29** de la pàgina següent), la proposta planteja una estructura de varies travesseres, que en funció del lloc de la ciutat, poden tenir papers diferents, però sempre com elements estructurants. Al "centre" (entre els dos rius) quatre travesseres, de mar a muntanya, (1) la travessera de la costa, (2) la Gran Via-Aragó, (3) la Travessera de les Corts-Gràcia-Hospitalet i (4) la carretera d'Esplugues a Sant Andreu (ara de Castelldefels a Montgat). A ponent, passat el riu Llobregat, dues travesseres, de muntanya a mar, (4) la carretera de Castelldefels a Montgat, (2) la prolongació de la Gran Via i una tercera (1), podria ser la prolongació de la travessera de la costa que s'atura al Port Franc. A llevant, passat el riu Besòs, tres travesseres, de muntanya a mar, (4) la carretera de Castelldefels a Montgat, (2) la prolongació de la Gran Via i (1) la carretera de Mataró, que segons la proposta de la travessera territorial del Vallès (que plantegen en el plànol N°6 *Desviació del trafic de transit. Mirador 19/11/1932*), podria adquirir caràcter de via cívica una vegada deslliurat del transit pesat.



05.28. A l'esquerre, il·lustració estreta de Galera, Mtserrat; Roca, Francesc; Tarragó, Salvador (1982:237). S'ha modificat l'orientació i indicat les dues Gran Vies (GV 1 i GV 2)

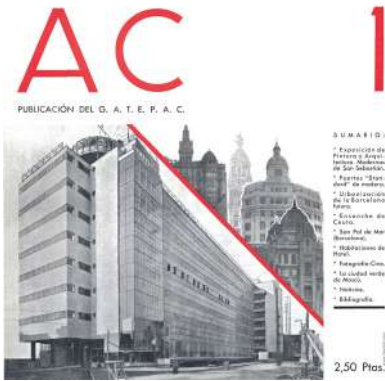
Segons Sauquet (2012:243) *GATCPAC i Le Corbusier*. Croquis sobre el Pla Macià elaborat durant la reunió del CIRPAC a Barcelona el 1932 i que Le Corbusier reproduí al llibre de la Ville Radieuse el 1935 després de demanar-li per carta a J. L. Sert (a Le Corbusier, [1935] 1964, 308)



05.29. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració Nº8 *Classificació de zones* de l'article *La urbanització de la Barcelona Futura* (Mirador 12/11/1932), on es fa èmfasi en l'esquema traverser de la proposta de zonificació i en el paper estructurant de les mateixes.

A la doble pàgina 327, de l'Atlas de Barcelona, apareixen, a l'esquerre, *Zoning, ESQUEMA I*, que es va publicar a la pàgina 21 de la revista *AC-13*, a la dreta un "croquis" on es planteja clarament l'esquema traverser de la proposta, amb dues vies transverses (la Gran Via que creua tot el Pla des de Castelldefels fins a Montgat) i una travessera paral·lela a l'anterior a la cota alta del Pla, des dels pobles al peu del massís del Garraf fins el creuament amb la Meridiana. Una travessera que s'ajusta al traçat de la comarcal C-245 i al fragment de la carretera d'Esplugues. Els autors daten aquest esquema a l'any 1934, la mateixa data que l'*ESQUEMA I*, que no contempla la travessera alta.

Hem comparat el "croquis" amb la il·lustració "N8 *Classificació de zones* de l'article *la urbanització de la Barcelona futura*" publicada al setmanari *MIRADOR* (12/11/1932) gairebé dos anys abans. La intenció és mostrar la importància que en els esquemes publicats a *MIRADOR* (1932) tenen les travesseres, que al concretar la proposta (en la publicació en *AC*) perd rellevància la travessera alta del Pla (a l'àrea de Barcelona). Tanmateix, les dues il·lustracions tenen la mateixa orientació (prenent com a referència el Paral·lel i la Meridiana), orientació que en la presentació dels *ESQUEMES* en *AC* (1934) canvien, prenent com a referència l'orientació de la Gran Via. Al nostre entendre, es fa evident una certa contradicció o dubte, respecte a les intencions de la proposta.



05.30. Portada i editorial de AC 1 primer trimestre de 1931

Però què ha estat passant per a que en vuit o nou mesos, es passi d'una certa intuïció³ de les expectatives sobre el pla del Llobregat, a una concreció formal per la proposta de tota la ciutat?

El GATEPAC surt d'un compromís de diferents arquitectes espanyols que han assistit al III Congrés Internacional d'Arquitectura Moderna (CIAM) organitzat per el Comitè Internacional per la Realització dels Problemes d'Arquitectura Contemporània (CIRPAC) celebrat els dies 27, 28 i 29 de novembre de 1930 a Brussel·les.

Del Congrés són determinants, per el GATEPAC, el punt 3 i 4 del tancament del mateix. Al punt 3 es nomena la comissió encarregada d'organitzar el congrés de Moscou previst pel maig de 1932, formada per Le Corbusier, Van Eesteven i W. Gropius, que tindrà com a tema "La ciutat Funcional", i el punt 4, on s'acorda fer una publicació que recollirà l'obra de tots el membres de la CIRPAC, així com la creació d'un arxiu de documents d'Arquitectura Contemporània.

Com a conseqüència del punt 4, el grup d'arquitectes espanyols decideix fundar el GATEPAC (Grupo de Arquitectos y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea) que representarà a Espanya en el CIRPAC. Es fan tres subgrups i el Grup de Llevant (el Grupo Este) serà anomenat GATCPAC (Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània) que tindran com a mitjà de difusió la revista AC (Documentos de Actividad Contemporánea), el primer número de la revista trimestral surt el primer trimestre de 1931.

Una de les reunions preparatòries del IV CIAM que té com a tema "la ciutat funcional", es celebrarà a Barcelona els dies 29, 30 i 31 de març, on estarà força implicat el Grup GATCPAC, en aquests dies es farà la recepció al Palau de la Generalitat, amb el president Macià, al grup que està preparant el IV CIAM. Aquí s'ajunten dos factors, el tema (la ciutat funcional) en el que el grup està força interessat en presentar estudis i treballs al congrés⁴ i la recepció del grup pel President Macià, que són els que d'alguna manera promouen la iniciativa del grup a treballar les dues qüestions, l'estudi i definició de la ciutat funcional i la proposta per la Barcelona Futura, dos aspectes del treball del grup que semblen indestruïbles i que formarà part del seu treball els dos anys següents.

3 Cal recordar que l'atenció i l'interès del GATCPAT estava en l'Avinguda Diagonal com a via principal de connexió.

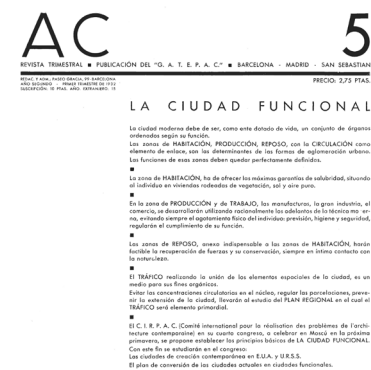
4 Un punt de l'ordre del dia de la reunió que farà el grup a finals d'octubre de 1931 per preparar les activitats de l'hivern és precisament: "Preparación de los estudios y trabajos sobre la ciudad funcional, que el GATEPAC presentará en el congreso de Moscú el próximo año." (AC 3 2nT 1931, p. 37)

Al número 5, es publica la ressenya de les reunions preparatòries del pròxim congrés CIAM que està previst celebrar a la primavera de 1932 a Moscou, que tindrà per tema *La Ciudad Funcional*. L'article editorial està dedicat a aquest tema, fa una descripció sintètica dels punts que la defineixen, que fonamentalment, són els que està seguint el grup per la proposta de la urbanització de la Barcelona futura, que inclou la Ciutat de Repòs i Vacances.

La ciutat funcional, es planteja com a metàfora mèdica (biològica), ha de ser un conjunt d'òrgans ordenats segons la seva funció, les zones seran els òrgans que la circulació ha d'enllaçar. "HABITACIÓN, PRODUCCIÓN Y REPOSO", seran els tipus d'òrgans de la ciutat que la "CIRCULACIÓN" ha d'assegurar el seu funcionament. Ara bé, la ciutat ja existeix, per això cal estudiar-la, analitzar-la, comprovar el seu "estat de salut" i trobar el remei en cas que no en gaudeixi. L'urbanisme i l'arquitectura racional, és o ha de ser, en aquest context, una ciència. Aquest és un altre aspecte que connectaria el GATCPAC amb l'obra i pensament de Cerdà.

Les reunions preparatòries estan concretant els tipus d'estudis que s'han de fer a les ciutats existents per definir, en què consistirà la Ciutat Funcional i quins mecanismes caldrà emprar per transformar les ciutats actuals en ciutats funcionals. Els dos congressos anteriors varen tractar temes parcials, "La Vivienda Mínima" (Frankfurt) i "La Parcelación Racional" (Brussel·les), ara es tracta d'abordar el tema de la ciutat en tota la seva complexitat. Es preveu fer estudis sobre 40 o 50 ciutats d'arreu del món, amb la base de dos plànols "temàtics" de la ciutat i un de l'àrea d'influència, d'aquests estudis es preveu tenir la informació suficient per poder seguir amb la concreció de, què ha de ser la ciutat funcional.

A més de les sessions, es programen diverses conferències a les que assistiran les autoritats de la ciutat i del país (Ajuntament i Generalitat), de fet el primer dia de sessions es varen celebrar les recepcions dels membres de la reunió a l'Ajuntament i la Generalitat, tanmateix el tancament es va celebrar al Saló de Sessions de la Generalitat. Posen èmfasi en indicar l'interès de les autoritats als diferents actes-conferències que es varen celebrar, perquè és una de les estratègies del moviment modern (CIRPA, CIAM), involucrar els agents del poder polític en el procés de difusió de les idees, atès que són uns agents fonamentals per qualsevol canvi sociològic, però més en el cas quan els canvis es plantegen a través de l'arquitectura i l'urbanisme.



05.31. La CIUDAD FUNCIONAL AC 05 1T 1932: 17 i recepció oficial al Palau de la Generalitat. AC 05 1T 1932:40

Quins interessos té el GATEPAC? És evident que volen desenvolupar una tasca investigadora, propositiva i divulgadora del què és l'Arquitectura Moderna, però també, necessiten involucrar al poder polític, tenen la convicció que és a través d'aquest poder que es podran aconseguir els objectius, els arquitectes i urbanistes, han de facilitar el coneixement tècnic, la resta correspon al poder polític.

Com està treballant el GATEPAC (G E)? quina metodologia segueix? Parteixen de la idea de ciutat com un ésser viu, la complexitat de la ciutat pot ser comparable i, com a ésser viu, és complex, aquesta complexitat és reduïda amb el funcionalisme, òrgans funcionals i circulació, aquesta última és la que ha d'assegurar el funcionament del organisme. D'aquesta manera poden treballar les diferents escales de l'organisme, habitatge, treball, oci i circulació, que els serveix per acotar i centrar determinats problemes de funcionament de l'organisme, així treballaran, des de el mobiliari, l'habitatge, l'agrupació d'habitatges,... fins a concebre l'organisme idoni per a l'individu modern.

A cada número de la revista es van tractant temes (òrgans) de l'organisme, s'analitza la seva existència o manca, les virtuts i els defectes, es detecten els problemes i es busquen solucions, una metodologia que es va repetint número rere número. En el cas, de l'oci o en la terminologia moderna el repòs, es tracta des d'un punt de vista general, es plantegen respostes puntuals i es proposen respostes a casos concrets.



05.32. Portada AC 7 3T 1932

AL numero 7 (AC 7 3T 1932) hi ha varis articles dedicats al repòs, l'article editorial. *LA NECESIDAD DE LA VIDA AL AIRE LIBRE*, des d'un plantejament sociològic, arriba a la conclusió de la necessitat d'organitzar el repòs de les masses, una nova necessitat que requereix respostes o solucions noves, no es pot trobar en l'experiència anterior, perquè és un fenomen nou i cal que els tècnics donin resposta i el poder polític, "*Las autoridades, mandatarias del pueblo, [...] recoger este deseo, esta necesidad [...] tienen el deber, la obligación, de organizar, crear y estructurar por los medios más modernos -funcionalistas- las zonas dedicadas al reposo y a la vida al aire libre...*", tot això amb urgència, l'organisme (la ciutat) està creixent desmesuradament, les respostes han de ser ràpides i efectives de manera que no arribi a ser impossible la solució al problema.

LA CASA PARA FIN DE SETMANA (WEEK-END), forma part de la metodologia de treball i comunicativa (detecció del problema → proposta puntual a escala petita → es pot extrapolar a escala més gran), es pot emmarcar en els exemples pràctics, en les propostes "tècniques", que tot i puntuals, poden facilitar la solució del problema. Per les propostes als nous problemes, cal seguir el procediment,

el procés de justificació i definició de la proposta MOTIU → DEFINICIÓ → EMPLAÇAMENT → PLANTEJAMENT → CONSTRUCCIÓ. S'ha de seguir un procés lògic que "demostrí" que no és una invenció arbitrària, que adquireix sentit per resoldre el problema detectat.

De la cèl·lula a l'òrgan, l'article *LA CIUDAD DE REPOSO QUE NECESITA BARCELONA*, descriu el salt d'escala orgànica, vista la possibilitat de definir una resposta a la menor escala possible (la cèl·lula), cal plantejar-se la següent escala, l'òrgan capaç de donar resposta eficient (funcional) al problema detectat. Amb una metodologia similar, 1_definició del problema o necessitat general, 2_el cas concret (Barcelona), 3_emplaçament adient, 4_comunicació de l'òrgan amb la resta d'òrgans. Vista la seqüència lògica de definició de l'òrgan i la seva relació amb l'organisme, cal definir quin tipus d'òrgan per a que s'ajusti a les necessitats actuals (modernes), els possibles referents anteriors no contemplen el nou fenomen de les masses, per això cal a)_ORIENTACIÓN DEL PROYECTO, quin tipus de ciutat de repòs, b)_ PROGRAMA DEL PROYECTO, com funcionarà, com s'organitzarà i com es relacionarà entre les diferents parts i la ciutat.

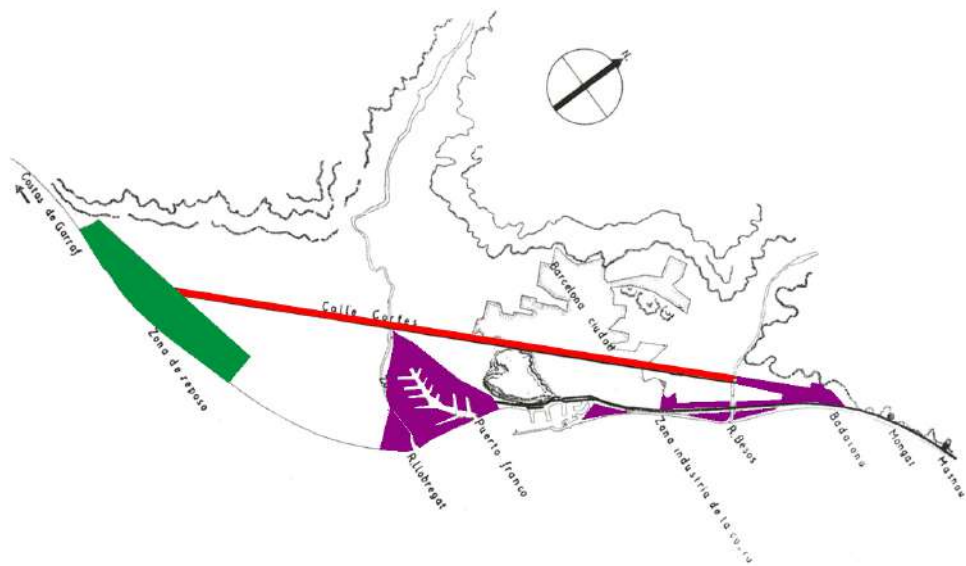
D'aquestes consideracions d'ordre funcional orgànic, és quan apareix la reutilització d'espais i elements existents a la ciutat, la reconversió dels espais de les platges de Viladecans, Gavà i Castelldefels i la seva incorporació a l'organisme de la ciutat de Barcelona i la reconversió o renovació de la Gran Via. Apareixen en la proposta "puntual" de la Ciutat de Repòs, però també, de la necessitat d'entendre la proposta en un marc territorial ampli, en el marc de l'organisme de la ciutat de Barcelona del segle XX, que s'entén, territorialment des de el Garraf fins a Mongat, i orgànicament per la vinculació i relació de la funció dels òrgans de la ciutat moderna HABITAR-PRODUIR-DESCANSAR, organitzats i vitalitzats per la CIRCULACIÓ, que els comunica, els dona forma i els endreça.

A partir d'aquestes consideracions el GATCPAC planteja la prolongació de la Gran Via (travesera ja gairebé històrica) cap a ponent. En aquest article és on apareix molt clarament la idea, molt esquemàtica, però, per això molt clara, de l'element travesser (Gran Via) com element estructurador de la nova ciutat.

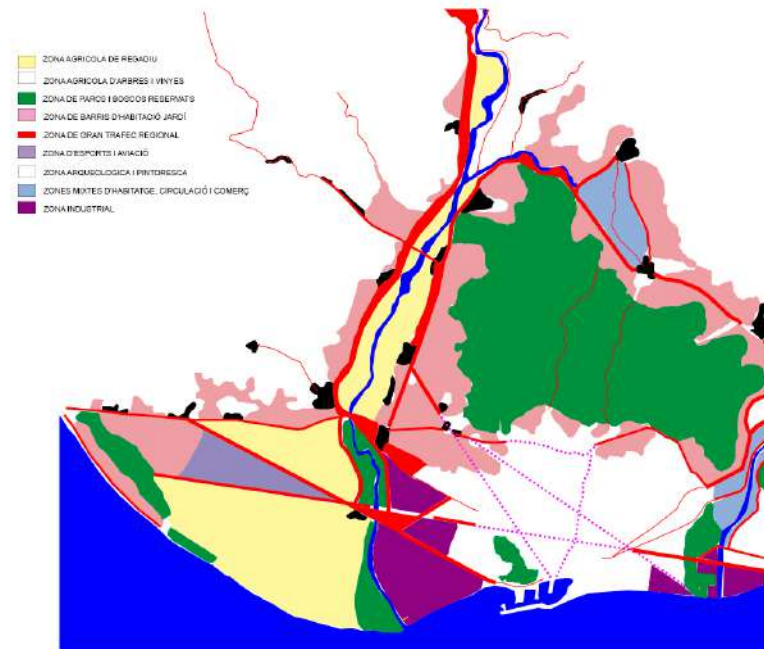
Crida l'atenció, la coincidència en el temps, de dues propostes, la del GATCPAC i la de Rubió i Tudurí, que partint de pressuposts ideològics i metodològics molt diferents, arriben a la mateixa conclusió respecte al paper de la Gran Via com element travesser del territori i estructurant de la ciutat

i, la situació de l'espai per gaudi de la natura.

No volem insistir en qui va ser el primer en proposar la prolongació de la Gran Via, es molt clar que en la proposta per la "Barcelona Futura" de Nicolau M^a Rubió i Tudurí i Ramón Argilés realitzada per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona i exposada a l'Exposició d'Indústries Elèctriques de Montjuïc del 1929 és anterior a les dates de les dues propostes del GATCPAC que estem comentant, el que ens interessa aquí, és veure com des de dues posicions metodològiques i ideològiques diferents s'arriba a una proposta similar. El GATCPAC des de l'anàlisi de la ciutat des de les teories del Moviment Modern i Nicolau M^a Rubio i Tuduri, des de l'anàlisi territorial regional i les teories de la Ciutat Jardí. Els primers defensors del maquinisme (o si més no, treballant a partir de l'acceptació del mateix) i els segons des d'una posició crítica al maquinisme i a la ciutat funcional. No insistirem en la metodologia del GATCPAC, ens interessa veure, encara que sigui breument, la ideologia i metodologia dels Rubió, per tal de mostrar les diferències o gairebé l'oposició.



05.33. Dibuix de l'autor en base a *Situació de la Ciutat de Repòs respecte a Barcelona*. AC 07 3T 1932. p 27



05.34. Dibuix de l'autor en base al plànol de *Temptativa de distribució de zones de la regió e Barcelona*, il·lustració de la pàgina 64 del llibre *El pla de distribució en zones del territori català (Regional Planning)*.

S'han manipulat els dos plànols per veure més clarament les coincidències de les dues propostes, tant en la consideració de la Gran Via com element travessar del territori metropolità com en la situació de zones sobre el territori. El fet que els dos plànols no siguin de la mateixa "categoria" pot dificultar la lectura, però creiem que la comparació de la Gran Via i la localització (en el plànol de la CRV) deixa veure molt clarament les coincidències.

Rubió, es situa en la posició de cercar equilibri entre la tradició (la història, geografia, cultura) i la innovació, entre les necessitats del progrés i les necessitats i/o qualitats del territori, entès aquest, com a natura i cultura. Als dos primers paràgrafs de la publicació⁵ exposa la seva posició i el referent cultural que guia la proposta de “*El pla de distribució en zones del territori català (Regional Planning)*”, justificant el perquè del Regional Planning:

“Els anglo-xaxons anomenen ‘Regional Planning’ l’ordenació de les diverses activitats humanes i naturals damunt la superfície d’un país o regió. Les raons que aconsellen aquesta ordenació són visibles a aquells països que, sigui pel caràcter emprendedor dels habitants o per altres causes naturals, econòmiques i històriques, es presenten com a sobreactivats; països en els quals les activitats diverses de la vida humana es disputen asprament entre elles la superfície del territori i el dret a ocupar i de vegades a malmetre el paisatge natural. L’objecte d’un Pla regional és, doncs, distribuir ‘amistosament’ la superfície del país entre les distintes activitats que se la disputen, i permetre que la transformació necessària del paisatge natural en espai agrícola, industrial i urbà es faci de la manera més endreçada possible.” (Rubió i Tudurí, Nicolau M^o. 1932:7)

En el text, Rubió, explica la seva posició respecte la industrialització i, si no està a les antípodes del GATCPAC, es situa en una posició crítica no molt favorable a la industrialització indiscriminada:

“No hem de creure massa en la industrialització integral de Catalunya. Com Anglaterra, nosaltres podem perdre els clients un dia o altre, quan els espanyols es manufacturaran ells mateixos els productes que els són indispensables. Hem de preveure que, el dia de demà, ens serà necessària l’agricultura per a la nostra pròpia alimentació. És molt possible que el món marxi vers aquestes solucions locals, i que la teoria de l’intercanvi mundial de productes entre terres allunyades les unes de les altres (amb l’esforç perdut en transports antieconòmics) passarà a la Història.” (Rubió i Tudurí, Nicolau M^o. 1932. P. 65)

És remarcable, el concepte “proto-ecològic” de Rubió quan plateja que el *Regional Planning* ha de preparar Catalunya per a una “*aurea mediocritas*” (Rubió, 1932:65), com la condició més digna i més assenyada dels pobles d’Europa. Tot i la distància temporal i conceptual, Rubió apunta com a raó del *Regional Planning* unes condicions, que vistes des de l’actualitat, estarien emmarcades en una concepció ecològic-ambiental-territorial-paisagística, quan diu: “*És molt possible que el món marxi vers aquestes solucions locals, i que la teoria de l’intercanvi mundial de productes [crítica clara a la posició pre-moderna de Cerdà i els seus contemporanis i indirectament, a les posicions modernes] entre terres allunyades les unes de les altres (amb l’esforç perdut en transports antieconòmics) passarà a la Història. No els sacrificuem totalment, ni l’agricultura, ni els boscos, ni els rius.*” Aquesta

5 (Rubió i Tudurí, Nicolau M^o. 1932) *El pla de distribució en zones del territori català (Regional Planning)*.

condició de "aurea mediocritas", és la que s'ha de cercar a partir de l'equilibri entre els recursos locals i les relacions territorials, sense ponderar unes més que altres. Aquestes consideracions el porten a la idea de ciutat-territori, en clara contraposició a la idea de ciutat colonitzadora del territori, la ciutat no és la que ha d'imposar les pautes al territori que l'envolta, ciutat i territori són una mateixa cosa, en l'equilibri de les demandes i/o necessitats dels dos sistemes (artificial-natural) és on es troba el futur de la ciutat i del territori. En aquest sentit la idea de Catalunya-ciutat, no està en sintonia amb les idees ecològiques romàntiques de retorn a un "passat millor" i de negació d'un possible progrés, sinó, en la línia de definir les condicions de progrés més enllà de les raons econòmiques i comercials (productives), a partir de la idea d'equilibri entre les diferents tensions que es donen en el territori, introduint la idea de Catalunya-Ciutat, en la que Barcelona no seria més que un barri; "Des d'aquest punt de mira, les facilitats, les velocitats i les connexions perifèriques dels transports públics de passatgers, deixen d'obeir a raons purament comercials [de producció, econòmiques] per passar a tenir una raó [d'equilibri territorial] d'Estat, indisputable." (Rubió i Tudurí, Nicolau M^a. 1932:66)

El mateix Rubió ens dona la clau de les coincidències amb el GATCPAC quan explica la proposta per a la Regió de Barcelona i la influència dels elements geogràfics per determinar la posició de les zones de gran circulació a l'àrea del Llobregat, en una nota a peu de pàgina fa referència a la coincidència amb proposta del GATCPAC, que ell atribueix a criteris tècnics molt propers i que aquesta solució tècnica, tant pot sortir des de l'anàlisi barceloní com de l'anàlisi regional:

() Ja dibuixat el nostre projecte, els arquitectes del G.A.T.C.P.A.C. han publicat unes idees sobre la urbanització de Barcelona que, si no coincideixen en detall amb les nostres, tenen amb elles els naturals punts de contacte, **fills comuns d'uns criteris tècnics molt acostats**. El ràpid trànsit per la regió de Barcelona és una solució tècnica que el mateix pot néixer de la contemplació del problema urbanístic purament barceloní, que de l'estudi més general, del problema del Regional Planning de Catalunya. De totes maneres, **és una agraïda comprovació del nostre criteri, la coincidència de fons amb estudis, molt solvents, fets partint d'altres bases diferents de les nostres.** (Rubió i Tudurí, Nicolau M^a. 1932:70)*

Aquesta coincidència en la proposta des de l'anàlisi local o regional, des de posicions socioeconòmiques, sociològiques i culturals diferents (coincidentes en el temps), posen en evidència la idea de la tesi, en el sentit que les travesseres són uns elements (urbans, territorials, paisatgístics) que més enllà de la seva formalització concreta són indestrutibles de les condicions geomorfològiques i culturals del territori, que d'alguna manera estan subjacents (latents) en la cultura projectual i material i, que com idea formal es reproduïx a diferents escales, amb diferents posicions ideològiques, gairebé podríem

parlar d'un patró que al llarg del temps s'ha anat fent servir i que pot tenir arrels antropològiques com a element d'ordenació (artificial) o de simbiosi natural-artificial, tal com apuntàvem al primer capítol de la tesi, al fer referència a la metàfora del teixit, que necessitant de l'ordit (ordre subjacent previ) i la trama (les diferents passades travesseres a l'ordit, defineixen un tipus de teixit o un altre en funció de la quantitat, la distància, el tipus de fil), ordit com ordre natural (rieres, rius,) i trama com a ordre artificial que pren com a referent les pautes de l'ordit.

"Les reserves de paisatge del Llobregat i del Besòs, així com els Balnearis-platges, de Llevant i de ponent, que constaven en aquella maqueta [es refereix a "la Gran Barcelona" 1929], han passat al nostre projecte. Respecte la platja de Ponent, cal dir que l'associació G.A.T.C.P.A.C. ha suggerit millores que en essència, son recollides al nostre Pla. Segons aquest, resumint, resten protegits tots els paisatges i llocs d'esbarjo que el poble necessita, i els boscos que fan la bellesa dels voltants de Barcelona. (Rubió i Tudurí, Nicolau M^o. 1932:73)

Junt a les coincidències en les propostes del GATCPAC i de Rubió, està la diferència de mètode, el GATCPAC treballa des de la visió urbana de la ciutat, tot i les implicacions territorials d'aquesta, treballa totes les escales, des de la definició de la cèl·lula fins la definició de l'organisme. Els diferents congressos CIAM ho mostren clarament i ara en el IV congrés que té per tema la *Ciudad Funcional*, treballaran la ciutat i les seves implicacions territorials.

Quan es publica el numero 11 (AC 11 3 trimestre de 1933) tot just s'està celebrant *EL IV CONGRESO DEL C. I. R. P. A. C.* entre els dies 29 de juliol i el 15 d'agost, a bord del "Patris II" i a Atenes. En aquest congrés es desenvoluparà la primera fase (analítica) en la que s'han estudiat més de trenta ciutats d'arreu del món, amb les mateixes premisses cartogràfiques i temàtiques, per poder arribar a tenir dades objectives i comparables. Les premisses de presentació de les dades tenen a veure amb els temes fonamentals de la ciutat funcional, el zoning, la circulació i l'àrea d'influència.

Tanmateix, s'incorpora a l'anàlisi una altra classificació que té a veure amb el tipus i la grandària de la ciutat estudiada, en aquest congrés, arriben a la determinació de classificar les ciutats en GRANS, RESIDENCIALS, INDUSTRIALS, HISTÒRIQUES i DE NOVA CREACIÓ, creient que en relació a la "funció" de la ciutat les problemàtiques seran diferents. L'article tracta el tema com una ressenya i posa l'èmfasi en la segona fase, on es tractarà de proposar millores per a cadascuna de les ciutats estudiades. Al següent numero (AC 12 4t trimestre de 1933) presentaran l'anàlisi de la ciutat de Barcelona i d'altres ciutats i al numero següent (AC 13 1r trimestre de 1934) la proposta per a Barcelona que han elaborat amb Le Corbusier i Pierre Jeanneret (*BARCELONA, ESQUEMAS PARA EL PROYECTO*

DE CONJUNTO). Fent servir la metodologia d'analitzar i proposar el problema per escales successives, incorporant, al treball, les conclusions dels congressos anteriors i ampliant l'abast de l'estudi i la proposta. Tot i la distància temporal i conceptual, hi ha un cert paral·lelisme entre la metodologia del GATCPAC i la de Cerdà (de fet tots dos estan cercant definir la "ciència urbanística") i en certa manera tots dos parteixen d'elements bàsics per arribar a abastar la complexitat de la ciutat, Cerdà des de la relació de l'habitatge i el carrer, prenent també com el GATCPAC, la comunicació com element fonamental per a la "vida" de "l'organisme ciutat" en la societat del maquinisme incipient, el mateix maquinisme que el Moviment Modern vol actualitzar i corregir els defectes/erròs que s'han produït al segle XIX.

Al numero 12 es publiquen les conclusions del IV Congrés del CIAM, l'article editorial, *Conclusiones el IV Congreso Internacional del C. I. R. P. A. C. sobre la Ciudad Funcional*, (p. 12-43) fa una relació exhaustiva de les conclusions del mateix i publica, junt a altres treballs, els que ha elaborat el GAPCTEPAC (G E). Les conclusions (CONSTATAACIONES) venen a constatar la necessitat del canvi d'escala per l'estudi i el projecte de la ciutat contemporània, tot i que en aquesta fase està a nivell d'anàlisi i no serà fins el V Congrés que es preveu presentar propostes a nivell regional.

El primer punt de les conclusions aix  ho determina:

1 . Toda ciudad forma parte de un conjunto econ mico, social y político y su desarrollo depende de la :

a) Topografía del terreno en que est  emplazada, así como de su situación geogr fica (naturaleza del subsuelo, fuentes de energía, medios naturales de comunicación, clima, etc.).

b) Organización econ mica, íntimamente ligada a las características de la región (primeras materias) y en relación directa con las demás regiones (comercio).

c) Organización política, siempre limitada por un sistema administrativo.

(AC 12 4rt trimestre de 1933:13)

El final de la mem ria de les conclusions del IV Congr s ve a confirmar la metodologia de treball del congrés i per extensió la del GATEPAC, en que aborden les qüestions, a més de les fases analítica i propositiva, des de la petita escala cap a la gran escala, incorporant a cada nivell les conclusions dels nivells anteriors que alhora serveixen de pauta per organitzar el treball d'anàlisi i proposta:

Resumiendo: el V Congreso del Cirpac tendr  como base: 1, el trabajo analítico completo sobre las principales ciudades del mundo; 2, trabajo sintético a base de esquemas regionales de distintas ciudades; 3, proyectos concretos (que forman parte de los sistemas regionales) y que resuelvan los principales problemas urbanos.
(AC 12 4T 1933. p. 16)



05.35. Portada AC 12 4rt trimestre de 1933



05.36. Portada AC 20 4rt trimestre de 1935



05.37. Gràfics I, II i III, AC 12 4rt trimestre de 1933:18

Un avanç de l'esquema final del procés d'anàlisi i proposta no apareixerà a la revista fins el número 20 (AC 20 4rt trimestre de 1935), al numero 12 es publica l'estudi del GATEPAC (G.E.) sobre la ciutat de Barcelona, junt a altres ciutats d'arreu del món, Amsterdam, Berlin, Madrid, Zuric, Zagreb, Atenes, Littoria (Itàlia) i Los Angeles, on es pot observar el diferent nivell d'anàlisi, sempre en base als preceptes moderns, que, com dèiem, no fan més que confirmar la metodologia de treball del Moviment Modern, en relació a l'anàlisi i proposta respecte a la ciutat i, en el nostre cas, confirmar les diferències metodològiques que advertíem al comparar els treball del GATCPAC i el de Rubió i Tudurí tot i les coincidències en determinats aspectes de les propostes.

L'estudi sobre Barcelona publicat en aquest número 12, es part de la informació que es va presentar al IV Congrés, una breu introducció acompanyada de tres gràfics; *Esquema de la distribució de zones*, *Desarrollo histórico de la ciudad*, *Densidad por hectárea*, on expliquen el procés històric, l'estat de densificació dels diferents sectors (districtes) de la ciutat i l'esquema genèric de la proposta, un esquema que no està contextualitzat i explica els diferents tipus de zones, la seva relació i comunicació interna i externa, és un esquema que pot aplicar-se, amb els ajustos oportuns a qualsevol ciutat i, per el GATCPAC, és la síntesi de la ciutat funcional, que serveix de referent per l'anàlisi de la ciutat existent i com a guia per la ciutat futura.

Al segon gràfic, mostren el creixement històric de la ciutat, del segle XIV al segle XX, amb diferents textures, indiquen la diversitat de trames urbanes en relació al moment històric, dibuixen també les vies més "importantes" (la Diagonal, la Gran Vía i el Paral·lel), tanmateix marquen el límit del Port Franc, d'alguna manera estan donant les pautes de com aplicar l'esquema teòric per resoldre els problemes que el plànol detecta.

El tercer gràfic és una il·lustració que representa la densitat dels diferents districtes de la ciutat, es veu molt clarament el desequilibri entre districtes. Ciutat Vella és el sector més densificat essent el districte V (*el Barrio Chino*) el que té la densitat més alta, sobrepassa els 1.000 habitants per hectàrea. El gràfic indica també que el centre de l'Eixample és el que està més edificat amb densitats entre 300 i 400 habitants per hectàrea, aproximadament com els districtes menys densificats de Ciutat Vella. És evident, doncs que el creixement de la ciutat ha de seguir per llevant i ponent, el centre de l'Eixample i Gràcia, pràcticament està tot construït i ocupat amb altes densitats.

Gráfico núm. I: Esquema de la distribución de zonas

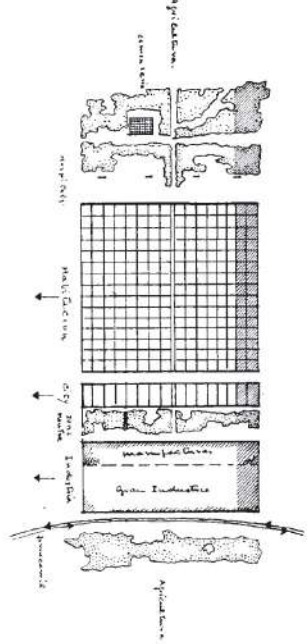
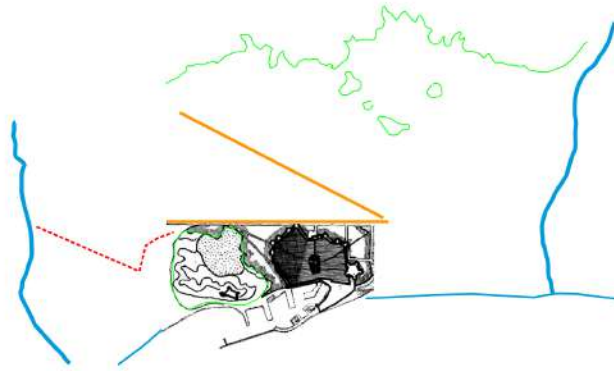


Gráfico núm. II: Desarrollo histórico de la ciudad (fragment Ciutat Vella)



Proposta esquema Ville Radieuse (Le Corbusier)

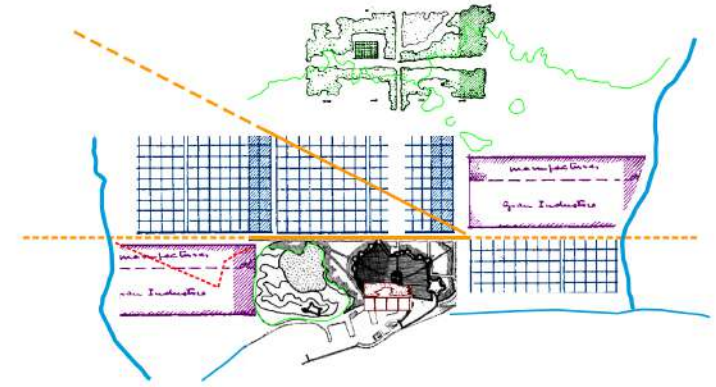


Gráfico núm. I: Esquema de la distribución de zonas

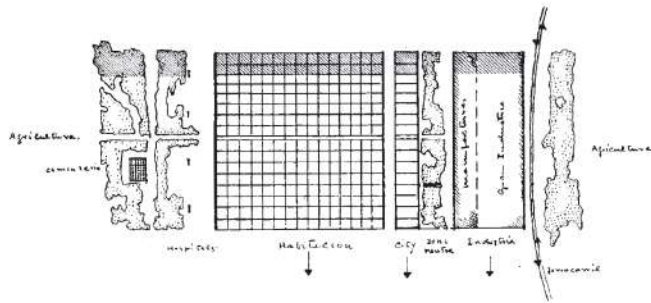
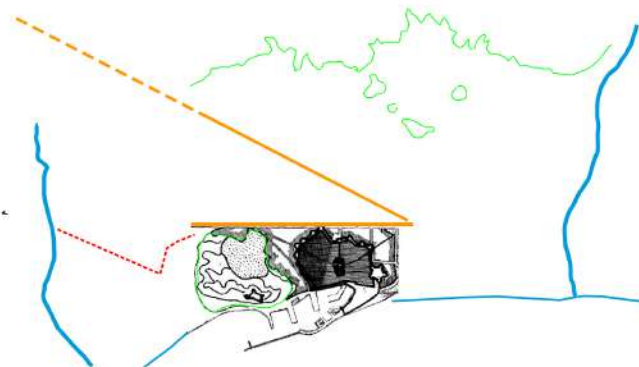
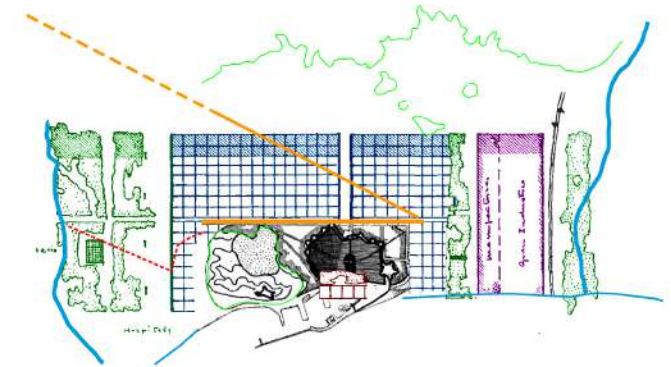
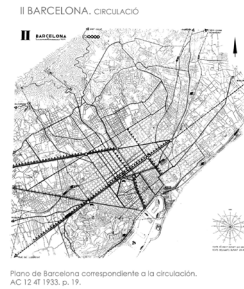
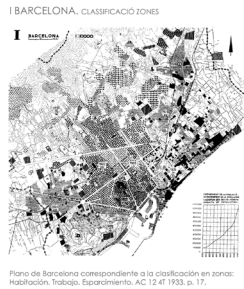


Gráfico núm. II: Desarrollo histórico de la ciudad (fragment Ciutat Vella)



Proposta esquema segons Cerdà





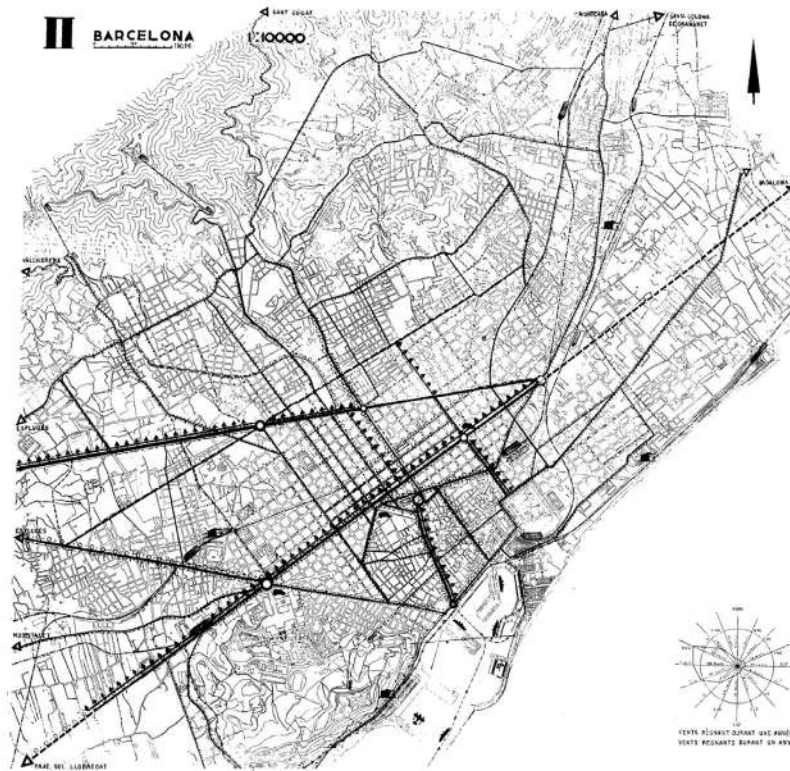
Acompanyant la introducció de les característiques de la ciutat presenten dos plànols a escala 1/10.000, "I BARCELONA, correspondiente a la clasificación de zonas" i "II BARCELONA, correspondiente a la circulación", els dos temes fonamentals per l'anàlisi i proposta de la ciutat. Al primer constaten el caos de zonificació (a més de les diferents tipologies de trama urbana) per tenir dades si s'ajusta o no a l'esquema teòric. Al segon, classifiquen els diferents tipus de via, amb la correspondència de tos dos plànols volen arribar a fer una diagnosi de la situació de la ciutat.

D'aquest segon plànol⁶, hem fet una lectura (i representació) de l'estructura urbana de la ciutat a partir de diferenciar les vies travesseres (vermell), les descendents (verd) i les que podrien incloure's tan en un sistema com en l'altre, les hem diferenciat en color taronja. Des d'aquest punt de vista, es fa evident el sistema travesser de l'estructura urbana i la morfologia, més o menys regular, en funció del lloc del pla on es situa. Son molt evidents les travesseres històriques, la Gran Via, la carretera d'Esplugues, la travessera de les Corts-Gràcia, les de Ciutat Vella, el carrer Ferran, Hospital, Carme, Sant Pau, Conde del Asalto, carrer Unió. A la zona del Rere-Eixample, la Travessera de Dalt i una via que des del pont de Vallcarca, per la Creueta del Coll, es dirigeix fins a la zona sud d'Horta. A la costa, es poden veure, el passeig del cementeri i la carretera a Can Tunis. Alhora, al Eixample, a tocar de la Gran Via, diversifica l'opció travessera de la mateixa, els carrers paral·lels fins al carrer d'Aragó.

Estem fent especial atenció en les travesseres per veure que tot i que aquest plànol és el resultat de l'anàlisi de les vies, en principi sense cap més intenció, que fer evident l'estat de les mateixes amb criteris no necessàriament morfològics, apareix, obstinadament, els sistema travesser, no només a l'Eixample, (que és evident per la idea del mateix), sinó, també, a la resta de la ciutat, que en principi ha anat configurant-se "sense cap ordre ni criteri". També ens interessa especialment, per remarcar el que hem vist al comparar les propostes del GATCPAC i Rubió, la coincidència amb la idea ciutat travessera, tant a les escales menors com a la nova escala que tots dos proposen i, la coincidència també, des de pressupostos ideològics diferents i des de metodologies de treball o de projecte diferents, el GATCPAC des d'una idea predefinida dels estàndards arquitectònics i urbanístics que van analitzant i proposant des de la petita escala cap a la gran escala, incorporant les anàlisis i propostes de les diferents escales i, l'altre, des de la gran escala i des de la sectorització d'àmbits per criteris paisatgístics, econòmics, culturals.

⁶ Plano de Barcelona correspondiente a la circulación. AC 12 4T 1933. p. 19

II BARCELONA. CIRCULACIÓ



Plano de Barcelona correspondiente a la circulación. AC 12 4T 1933:19

II BARCELONA. CIRCULACIÓ. ESQUEMA TRAVESSERES



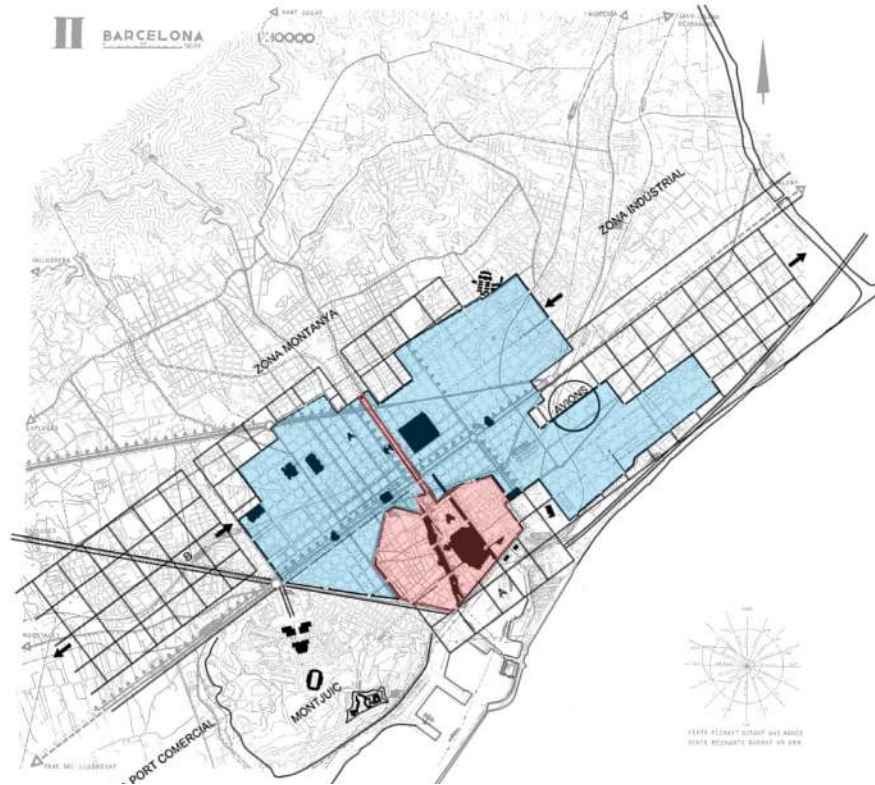
Dibuix de l'autor en base al Plano de Barcelona correspondiente a la circulación, indicant el sistema de *descendens* i *transversa descendens*.

ns

05.38. Dibuix de l'autor en base al Plano de Barcelona correspondiente a la circulación, indicant el sistema de *descendens* i *transversa descendens*, a partir dels plànols del GAT-CPAC, Plano de Barcelona correspondiente a la clasificación en zones: Habitación. Trabajo. Esparcimiento. AC 12 4T 1933: 17 i Plano de Barcelona correspondiente a la circulación. AC 12 4T 1933:19.

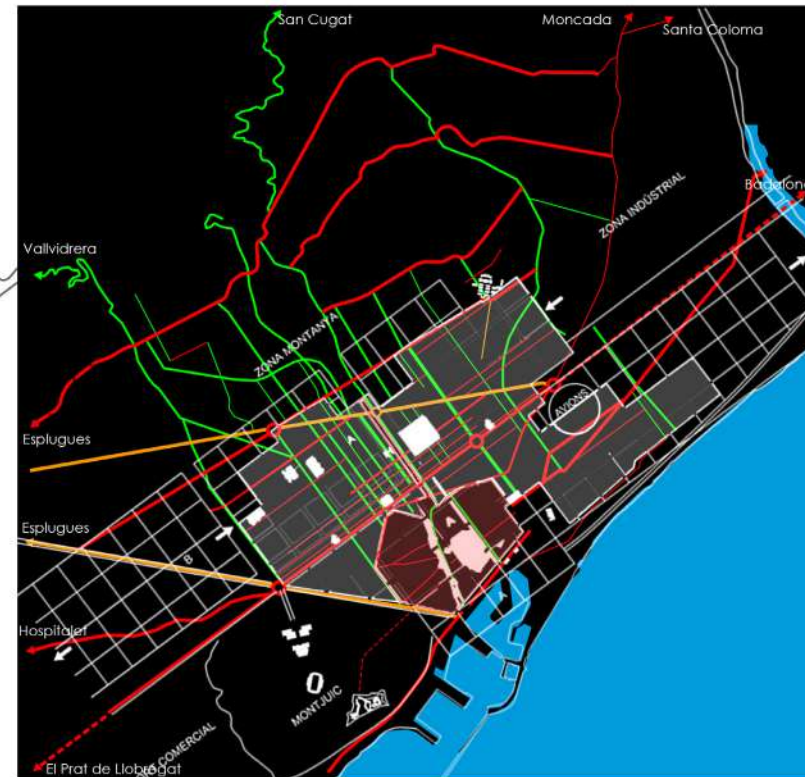
En aquestes il·lustracions comparem l'ESQUEMA II, dels sis esquemes PARA EL PROYECTO DE CONJUNTO del Pla Macià, que es publicarà al següent número (AC 13), amb el plànol II BARCELONA circulació, per veure com en els esquemes de la proposta del Pla Macià, desapareix la Travessera Nord, que havia format part de la proposta inicial (sense Le Corbusier) i es torna a definir, per omisió, (com en el projecte d'Eixample Cerdà) el Rere-Eixample.

II BARCELONA. CIRCULACIÓ



Plano de Barcelona correspondiente a la circulación. AC 12 4T 1933. p. 19. S'ha sobreposat "Zona de habitación. Nuevo trazado de ESQUEMAS PARA EL PROYECTO DE CONJUNTO. Le Corbusier - P. Jeanneret Gatepac GE.

II BARCELONA. CIRCULACIÓ. ESQUEMA TRAVESSERES



Dibuix de l'autor en base al Plano de Barcelona correspondiente a la circulación. Indicant els sistema de descendens i transversa descendens. S'ha sobreposat "Zona de habitación. Nuevo trazado" de ESQUEMAS PARA EL PROYECTO DE CONJUNTO. Le Corbusier-P. Jeanneret Gatepac GE.

05.39. Dibujos de l'autor en base a l'ESQUEMA II. NUEVO MODULO DE 400 x 400 del Pla Macià (AC 13) sobre el Plano de Barcelona correspondiente a la circulación, on es pot apreciar l'aparició del Rere-Eixample (per omisió) i la desaparició de la GV2 com element estructurador del Rere-Eixample en els esquemes de la proposta del Pla Macià.

El darrer plànol que presenten és el que fa referència a la zona d'influència de la ciutat, *Barcelona, Plano III, Zona de influencia*, consideren un radi de 30 quilometres, prenent com a centre de referència la ciutat de Barcelona, és a dir, des de Sitges, a ponent, fins a Mataró a llevant, fan especial referència a les ciutats de Tarrassa i Sabadell:

La zona de influencia de la ciudad es muy importante; hacia el interior llega hasta las ciudades de Tarrasa y Sabadell, importantes núcleos industriales de 40.000 habitantes cada una, y por la costa se extiende hasta Mataró (N. E.). (AC 12 4rt trimestre 1933:18)

No donen justificació de cap tipus, gràficament sembla que l'àrea d'influència ve definida per un criteri de proximitat (de distància), dibuixen circumferències concèntriques cada cinc quilòmetres, però no hi ha altra justificació, tret de la de Sabadell i Terrassa, que queda justificat per la grandària i la funció i, la referència a Mataró com a ciutat d'una certa grandària situada a la costa.

Al numero següent (AC 13 1r trimestre de 1934) es publica la proposta per Barcelona, *ESQUEMAS PARA EL PROYECTO DE CONJUNTO - Le Corbusier P. Jeanneret y Gatepac (G. E.)*, també va acompanyat d'un text introductori que explica amb dades estadístiques i alguns plànols històrics del procés de construcció de la ciutat. Intentarem aturar-nos només en allò que fa referència al tema de la tesi i, en aquest sentit, aquest numero és important, perquè també es publica una ressenya de la *EXPOSICIÓN DE LA CIUDAD DE REPOSO DE BARCELONA*, amb part dels plànols que s'havien exposat.

Del text introductori ens interessa el que fa referència al projecte d'Eixample Cerdà, per veure què prenen de referència i què desestimen.

"En 1859 se aprobó el proyecto del ingeniero Cerdá para el nuevo ensanche de la ciudad. Este proyecto es un trazado en cuadrícula (a base de cuadrados de 113 metros de lado) y tiene sus defectos capitales [...], pero presenta algunas cualidades, como son: a) Las de edificar solamente dos lados de la manzana. b) Dejar jardines en el gran espacio libre comprendido entre los dos bloques de edificación, así como pasajes para peatones, c) Dejar también espacios libres para edificios de carácter colectivo. d) Haber previsto y emplazado acertadamente un gran eje de la ciudad, paralelo al mar, que es la calle de Cortes. e) Disponer parques públicos y espacios para estacionamiento. (AC 13 1r trimestre 1934:14)



05.40. Sauquet Llonch, Roger. 2012. EL PROYECTO DE LA CIUDAD DE REPOS I VACANCES (1931-1938):95. Tesi doctoral. Departament de Projectes Arquitectònics. ET-SAB 2012.



05.41. Portada AC 13 1r trimestre de 1934

Tal i com el descriuen, excepte el dimensionat de les mançanes, la manca de previsió en la zonificació i la tipologia d'habitatges, l'Eixample Cerdà és gairebé un projecte "Modern", fins i tot justifica les mancances o errades per el moment històric en que es va projectar. Podríem dir que per el GATCPAC, l'Eixample com a projecte de ciutat travessera, és el més encertat de la proposta i conseqüentment, en certa forma "l'assumeixen", especialment per la proposta o la previsió del disseny de la Gran Via, que valoren positivament, no només, haver-la previst sinó haver-la situat al lloc on la va situar.

"Este proyecto, como el de Cerdá, no considera la ciudad clasificada en zonas según las distintas funciones urbanas y limita la extensión de ésta. Su trazado es a base de líneas curvas que dan un arabesco más o menos atractivo, sobre el papel, pero sin realidad ni justificación en la práctica" (AC 13 1r trimestre 1934:14)

"Estos ferrocarriles siguen un trazado arbitrario, encerrando a veces, entre dos líneas, grandes extensiones de terreno (San Andrés). [...] pasan por los terrenos más fácilmente expropiables, lo que da por resultado una red que no liga en forma alguna con el buen deseo de ordenación que quiere introducir el plano de Cerdá" (AC 13 1r trimestre 1934:16)

*"Hoy los primitivos pueblos colindantes son grandes extensiones de edificación de industrias de todo género y habitación, que forman una anillo de construcción y trazados anárquicos, **constituyendo la muralla nueva de la Barcelona maqui-nista.**" [l'efecte negreta l'hem fet nosaltres per remarcar la idea] (AC 13 1r trimestre de 1934:17)*

La referència a Jaussely és molt negativa (nota al marge), l'esmenta, gairebé per mantenir el rigor històric (tot i que no massa el rigor analític), el comentari és demolidor.

Resulta molt evident la referència positiva al pla d'Eixample Cerdà, fins i tot per evidenciar els aspectes negatius d'altres elements, com és el cas del ferrocarril, que qualifiquen d'arbitrari (actualment encara és evident en la trama urbana de la ciutat) comparant-lo amb el traçat de Cerdà.

És, fins i tot sorprenent, la imatge mental que descriu com a situació actual de la ciutat, portant-la a una situació semblant a la prèvia del projecte d'Eixample, d'alguna manera, aquesta imatge els situa davant del projecte, no com el projecte d'una nova ciutat sinó com el projecte reforma i eixample de la ciutat actual, es situen en un lloc semblant al que es trobà Cerdà al fer el seu projecte de eixample i reforma de Ciutat Vella.

De les cinc propostes del pla per la primera fase, dues tenen a veure amb el projecte de Cerdà, una indirectament i l'altra directament:

*"2. Limitación inmediata del proyecto de ensanche (plano Cerdá) y determinación de un nuevo trazado de acuerdo con las exigencias actuales.
4. Comunicación de la ciudad con la playa del Llobregat, mediante la prolongación de la Gran Vía de Cortes, única solución para dotar a la ciudad de la gran zona marítima de reposo" (AC 13 1r trimestre de 1934:17)*

Els altres tres punts tenen a veure, respectivament, amb el sanejament de Ciutat Vella (districte cinquè), la zonificació i la normativa urbanística (modificació de les ordenances). És a dir, vist així, si més no a la primera fase, la proposta és una revisió actualitzada de les propostes contingudes en el pla Cerdà de 1859.

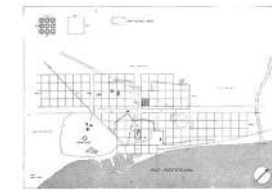
Després de la introducció, presenten la proposta, sis plànols (esquemes) que són els punts claus de la proposta. Cal considerar que és una primera fase, que els esquemes estan descrivint intencions més que solucions concretes, i que aquestes idees s'ordenen en funció dels principis i/o criteris definits prèviament con elements fonamentals per qualsevol proposta urbanística.

A L'ESQUEMA I, *Zooning*, representen les diferents zones, prenent com a eix estructurant, la Gran Via, diferenciant la zona industrial i port franc, a llevant i ponent, respectivament, del centre de la ciutat. Les altres zones, no tenen una qualificació determinada, tot i que queda clar que són les zones d'habitatge, donen rellevància al tipus de traçat que estructura cada zona, excepte Ciutat Vella, que és una taca negra, on es pot percebre la rambla, la via Laietana i un nou carrer paral·lel a la via Laietana que emmarca el centre direccional (A, *Centre Administratiu i Burocràtic*), la resta pren com a pauta la mançana Cerdà, mantenint el traçat existent i triplicant la dimensió (de la mançana) en el nou traçat a les altres zones.

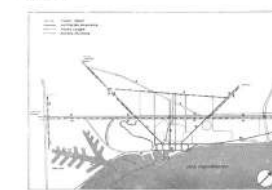
L'ESQUEMA II, posa en evidència el nou mòdul que estructura la proposta i la seva relació amb el mòdul Cerdà. En aquests dos primers esquemes es detecta l'interès formal de la proposta, la referència a Cerdà, (a) l'estructura travessera suportada per la Gran Via, (b) el límit de la quadricula a l'alçada de la travessera de les Corts - Gràcia, indiquen la intenció de definir l'estructura travessera de la ciutat, que es remarca encara més, a l'ESQUEMA IV, *Ferrocarrils*, al modificar el traçat de les línies, fent-les passar, tot i que sectoritzades o jerarquitzades, per la Gran Via, tanmateix, l'ESQUEMA V, *transportes marítims*, la Gran Via és l'element travesser de connexió. En aquest esquema, es planteja una nova travessera, la de la costa, que des del port franc, segueix paral·lelament a la costa fins el *Centre Administratiu i Burocràtic*, continuant cap a llevant. Finalment, l'ESQUEMA VI, *Aviación*, defineix l'àmbit de tota la ciutat, remarca més clarament que en els altres esquemes, la idea de ciutat travessera, des de Castelldefels fins a Badalona. El fet que aquest esquema té com a subtítol *Aviación*, al nostre entendre, indica la voluntat de pensar la ciutat com una unitat, en franja transversera, que va concretant-se en formes diferents en funció dels elements naturals (costa, muntanya) i artificials (ciutat, port,) existents, adequant o ajustant l'ús (la zonificació i la seva estructura formal) a les preexistències, de manera que es van integrant a la proposta. Remarca, si cal, encara més, la idea de franja travessera, el fet que la proposta es centra (com l'Eixample Cerdà 1859) en la ciutat entre la costa i la travessera de Les Corts/Gràcia, deixant la resta sense cap indicació, reconeixen, una altra vegada o una vegada més, per omisió, el Rere-Eixample.



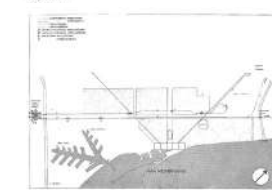
Zooning - Esquema I



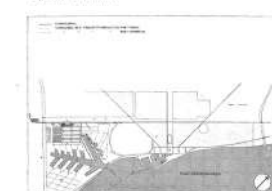
Esquema II



Esquema III



Esquema IV - Ferrocarrils

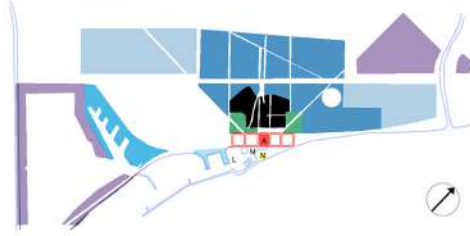


Esquema V - Transportes marítims



Esquema VI - Aviación

ESQUEMA I



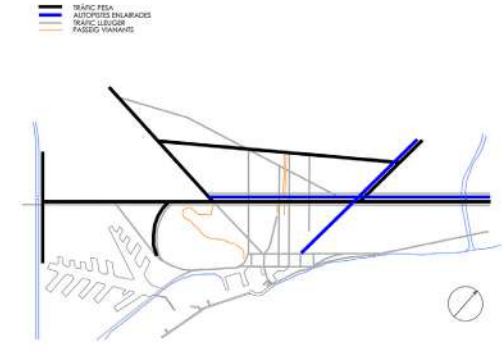
- A_Centre administratiu i burocràtic
- B_Centre cívics
- C_Casc antic
- D_Eixample
- E i F_Nou barri d'habitatge obrer
- G_Zona industrial
- K_Port comercial
- L_Port Turístic
- N_Palau de Treball o de Sindicats

ESQUEMA II



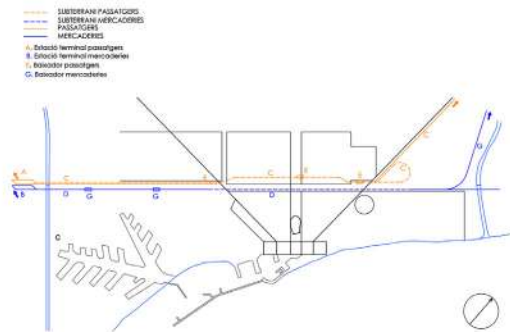
En aquestes dues pàgines comparem la proposta del GATCPAC i la de Rubió i Tudurí. Modificant lleugerament la representació gràfica dels esquemes del GATCPAC i diversificant la representació gràfica de la proposta de Rubió. La comparació no la podem establir per comparació directa entre els esquemes del GATCPAC i els gràfics de la "diversificació" de la proposta de Rubió, però, al nostre entendre, aquesta diversificació de la proposta de Rubió, ens dona la possibilitat de facilitar la comparació. Per poder comparar-les, hem separat els criteris, en la proposta de Rubió, en quatre representacions diferenciades (2_Vies de gran tràfec, 3_Zona de parcs

ESQUEMA III

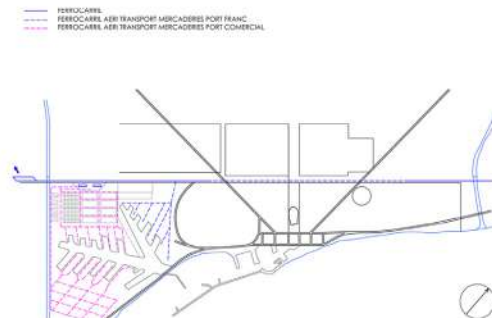


i boscos reservats, 4_Zona de barris d'habitatge jardí, i 5_Zones d'esport i Aviació, Zones mixtes d'habitatge, circulació, comerç i, Zona Industrial. La 6 és la proposta). Una primera observació podem veure (a) la similitud de la xarxa de comunicació viària, tot i que la de Rubió és genèrica i no diferencia les vies de trànsit rodat de les vies ferroviàries, (b) la similitud en l'organització de les zones d'esport i aviació i les zones industrials, (c) la proposta del GATCPAC es centra en la "continuitat" de l'eixample i la intenció transversal del mateix, deixant la resta de l'espai urbà sense indicacions.

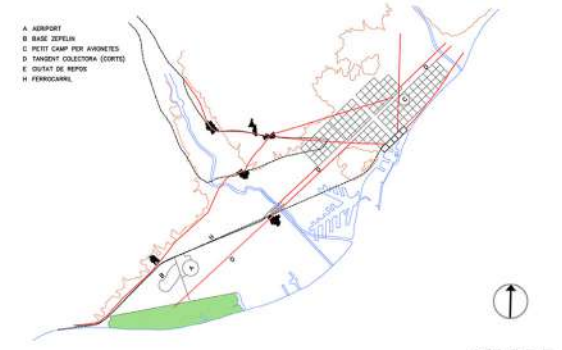
ESQUEMA IV



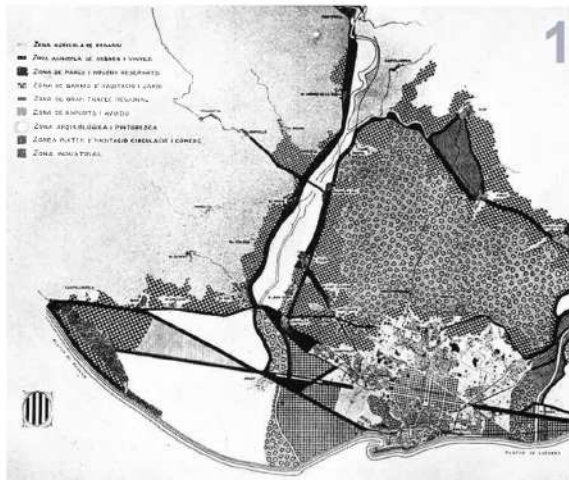
ESQUEMA V



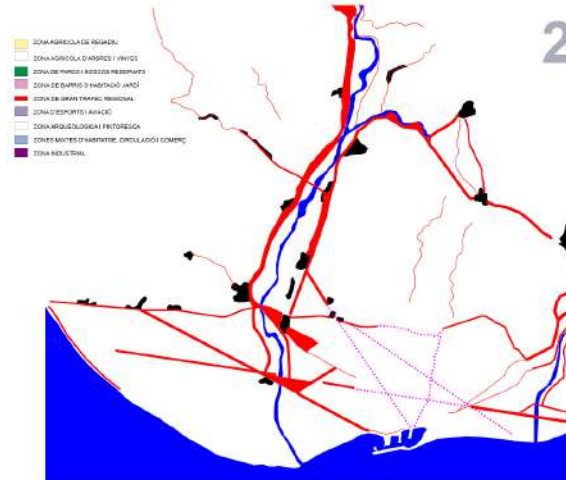
ESQUEMA VI



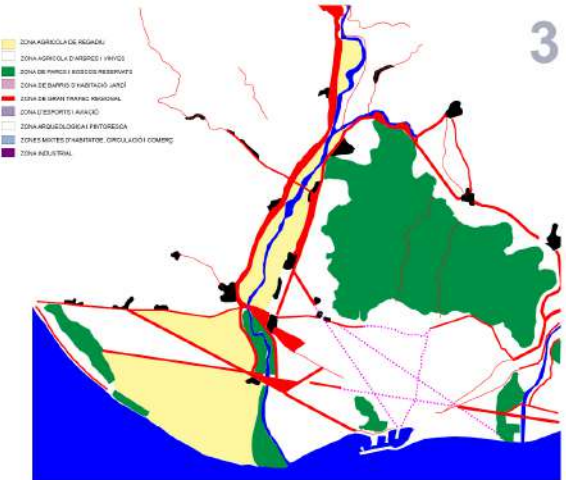
05.42. Els sis esquemes del "PARA EL PROYECTO DE CONJUNTO", publicats a la revista AC 13 1r trimestre de 1934, redibuixats per l'autor, indicant els trets essencials de cada esquema. Respectivament ESQUEMA I. Zoning i ESQUEMA II Nuevo módulo de 400x400, a la pàgina 21; ESQUEMA III Transportes automoviles, camionaje, ESQUEMA IV, Ferrocarriles, a la pàgina 22 i, ESQUEMA V, Transportes marítimos i ESQUEMA VI Aviación y zona de reposo, a la pàgina 23.



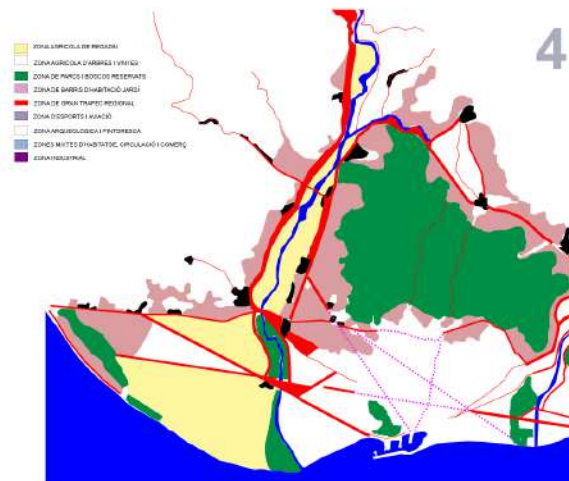
El pla de distribució en zones del territori català. 1932
Temptativa de distribució en zones de la regió de Barcelona.



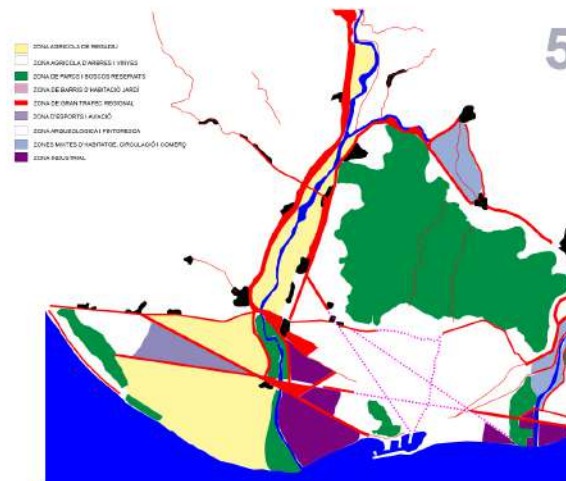
Vies de gran tràfic i nuclis del delta del Llobregat i el Vallès.
En discontinua (color magenta) les vies principals a l'interior de l'espai urbanitzat de Barcelona i municipis del Pla.
Es reforça l'eix travesser paral·lel a la Gran Via al peu del macis del Garraf i la serra de Collserola, seguint la carretera comarcal i la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, amb caràcter urbà al ser el suport de les noves zones d'habitatge.
Amplia l'esquema travesser a la zona del Vallès.



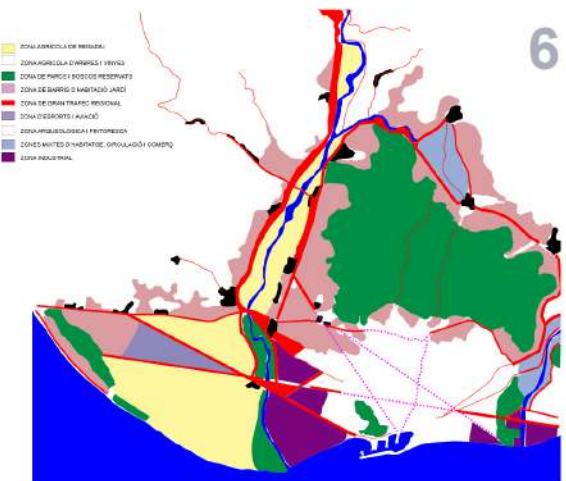
Zona de parcs i boscos reservats.
Costa de Castelldefels, delta del Llobregat, Montjuïc i parc del Besòs, remarquant la importància de la Gran Via com a eix de comunicació i estructuració de les zones. Collserola com a gran parc central de la regió.



Zona de barris d'habitatge jardí.
Els habitatges al peu de la serra de Collserola i del macis del Garraf definint una zona travessera des de Castelldefels fins a Sant Andreu.

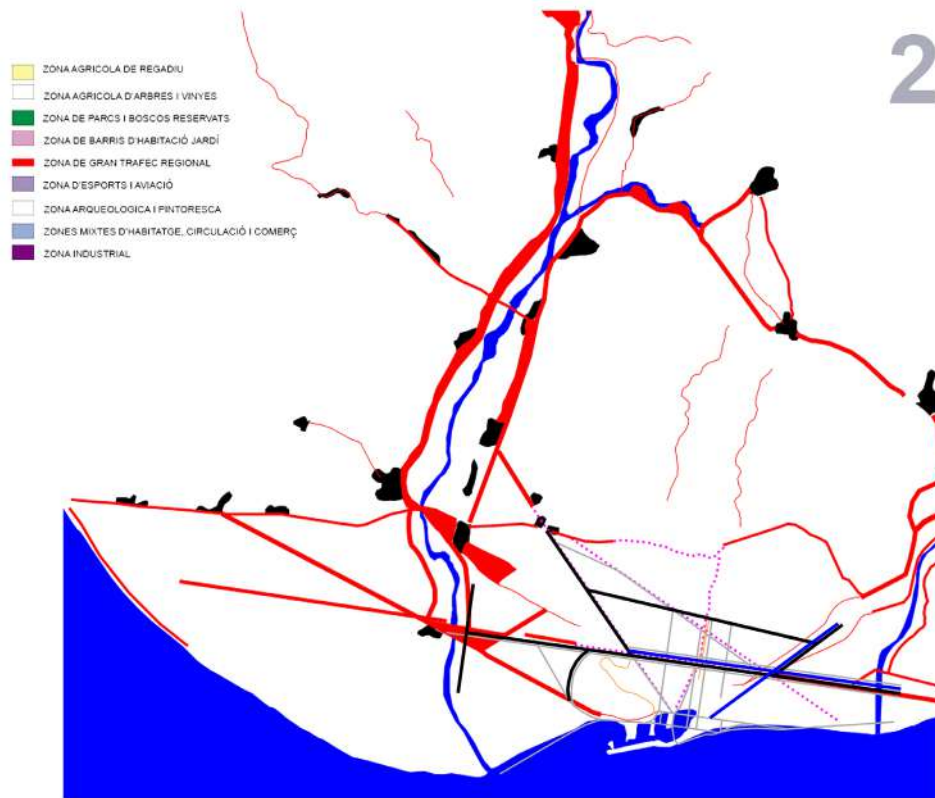


Zona d'esports i aviació, zones mixtes d'habitatge circulació i comerç, zona industrial.
Aquestes zones es situen en els eixos travessers (la Gran Via i l'eix travesser del Vallès) remarquant la importància dels mateixos en la proposta de zonificació. La indústria es situa i es reordena en els llocs existents, a prop del port i a la desembocadura del Besòs.



El pla de distribució en zones del territori català. 1932
Temptativa de distribució en zones de la regió de Barcelona.

05.43. Dibuixos de l'autor en base al pla de distribució de zones del territori català 1932, temptativa de distribució de zones, separant les diverses zonificacions.



2

COMPARACIÓ I SOBREPOSSICIÓ ESQUEMA III (GATCPAC) ESQUEMA 2 (Rubíó).

Les vies principals coincideixen gairebé en la seva totalitat, la Gran Via com element estructurant central, la Diagonal, el Paral·lel i la Meridiana. El GATCPAC incorpora a l'esquema, la Travessera de Les Corts/Gràcia que "identifica" entre la carretera de Sans i la Meridiana com un eix travesser de l'estructura, que alhora delimita les zones d'habitatge per el nord. Es perd o no indica la travessera de Muntanya que havia format part de la proposta presentada a MIRADOR i que Rubió indica com a travessera que "estructura" i comunica la zona d'habitatge jardí del peu de la serra de Collserola i el Macís del Garraf. Per altra banda, el GATCPAC defineix la travessera de la costa des de la zona Franca i el port franc fins a Badalona.

Tanmateix, resulta evident les diferències, tant per l'àmbit de les propostes com per el tipus de proposta. Per Rubió la proposta és una aproximació a un exemple d'aplicació del Regional Planning d'àmbit territorial de Catalunya, és a dir, un salt d'escala de la proposta de la regió a la proposta de la ciutat. Per al GATCPAC, la proposta té una metodologia "inversa" a la de Rubió, parteix d'escala inferior (tipologia d'habitatges, agrupació de mançanes, reconversió de vies de la ciutat) cap a la proposta de la ciutat metropolitana. Tanmateix, la proposta de Rubió, fa emfasi en els "sistemes" d'espais oberts i agrícoles a preservar i de l'espai d'habitatge, que excepte la proposta d'habitatge jardí, no incideix en la tipologia edificatòria. D'alguna manera, podríem dir que són dues propostes complementàries.



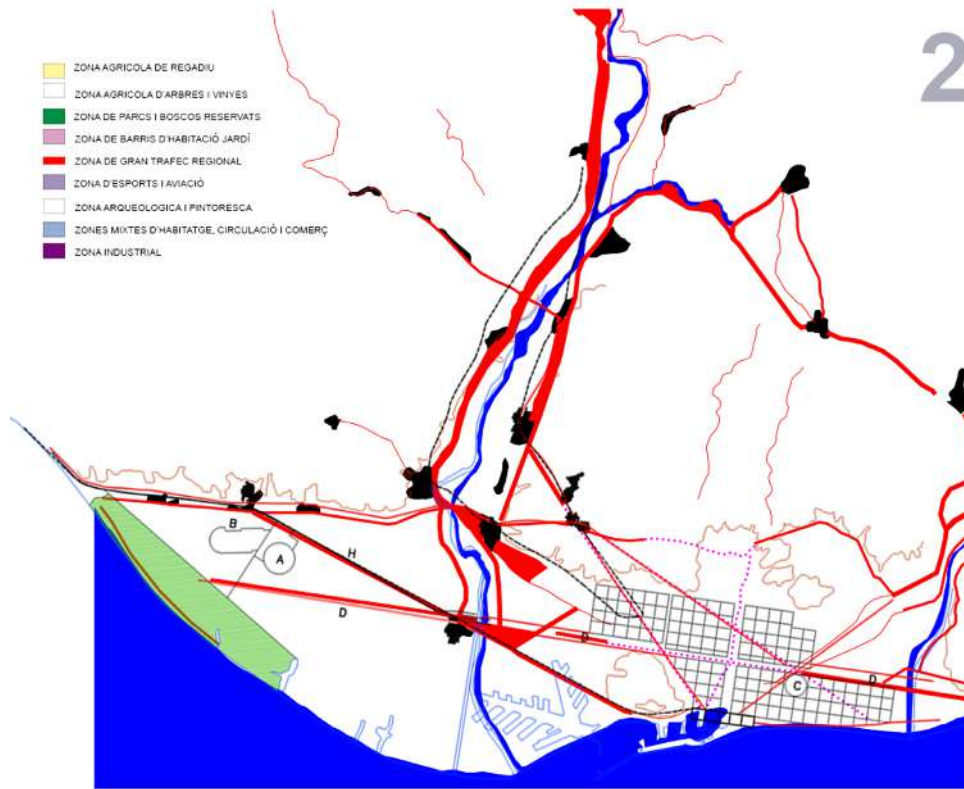
6

COMPARACIÓ I SOBREPOSSICIÓ ESQUEMA I (GATCPAC) ESQUEMA 6 (Rubíó).

En aquests esquemes es veu més clarament la diferència de plantejament de les dues propostes. A l'esquema de Rubió hem deixat en blanc l'espai "urbanitzat" de la ciutat, per poder inserir amb més claredat la proposta del GATCPAC.

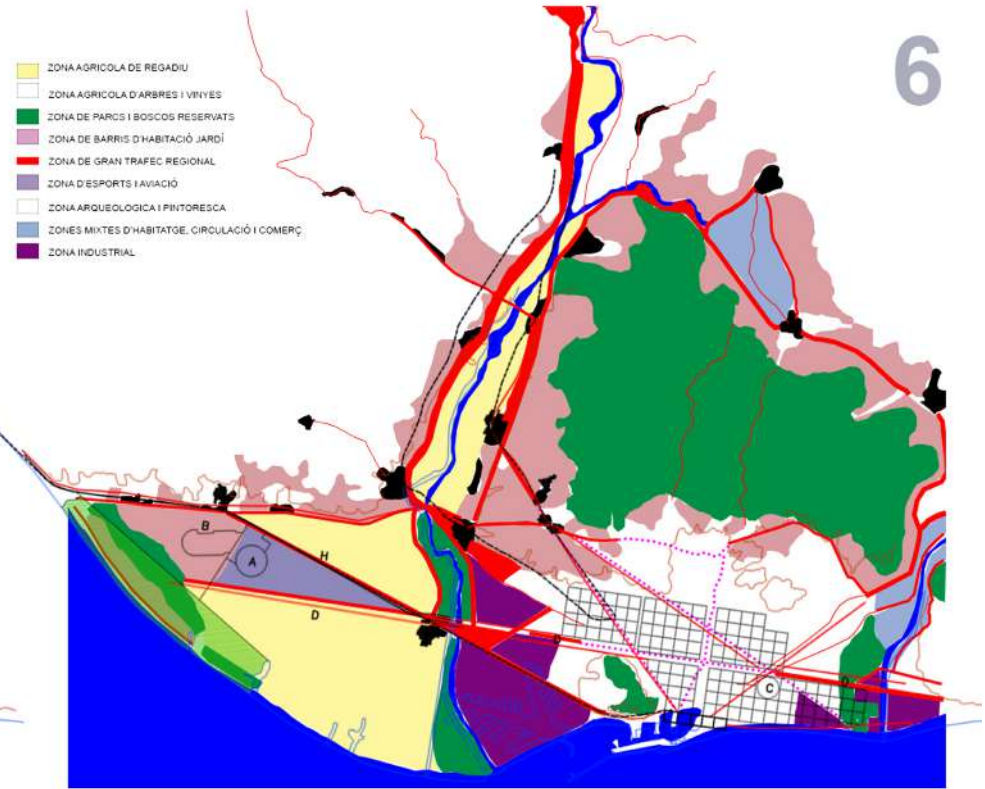
Es pot comprovar, a més de les relatives coincidències de les zones industrials (a llevant canvien de posició respecte a la Gran Via), la intenció travessera de la proposta del GATCPAC, basada fonamentalment, en la "reconversió" de la proposta d'Eixample Cerdà i en la seva "continuitat" cap a llevant i ponent, el fet de no donar cap informació més enllà de la travessera de Gràcia, indica aquesta voluntat.

Una altra diferència és el criteri de situació de les zones verdes dins de l'espai urbanitzat (entre la costa i la serra i els dos rius), Rubió, recordant a Cerdà, situa dos grans parcs urbans a les conques del Besòs i el Llobregat, el GATCPAC, seguint el criteri de l'urbanisme modern (Le Corbusier) no indiquen cap mena de parc, excepte Montjuïc en el que coincideixen les dues propostes, considerant que l'espai verd està íntimament relacionat en l'espai d'habitatge i dins de l'estructura urbana d'habitatge, on es dissenyen les agrupacions d'habitatge amb relació amb els blocs d'habitatge, prenent la decisió de no diferenciar les zones de parcs urbans que el disseny habitaacional incorpora.



COMPARACIÓ I SOBREPOSSICIÓ ESQUEMA VI (GATCPAC) ESQUEMA 2 (Rubíó).

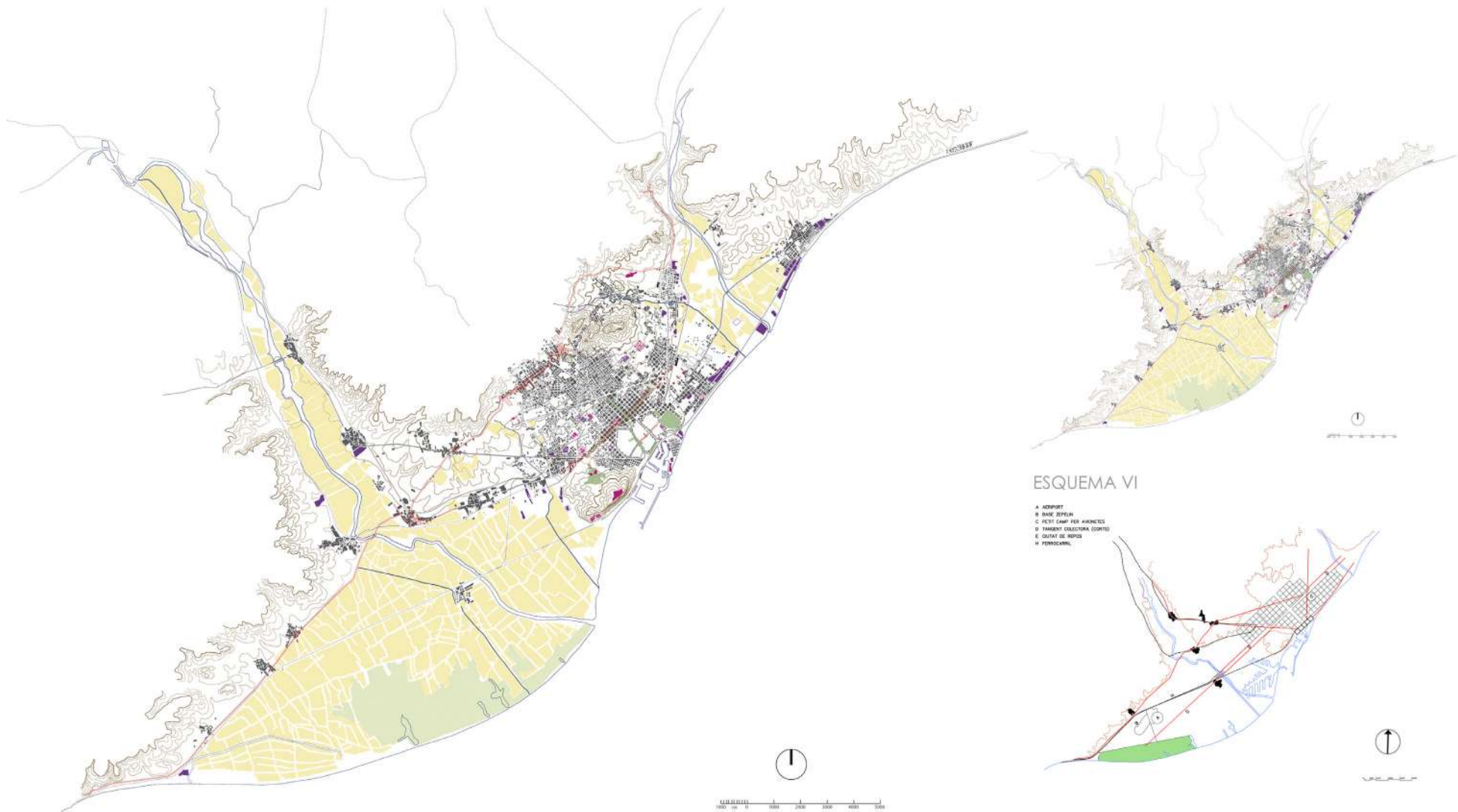
L'ESQUEMA VI del GATCPAC és el que abasta un àmbit territorial més ampli en la proposta del GATCPAC, en aquest, es pot comprovar la coincidència, gairebé exacta, entre l'esquema del GATCPAC i l'esquema 2 de Rubió, respecte a les vies de comunicació i estructurants del territori, tanmateix, en els dos esquemes es pot veure la intenció travessera de les vies de comunicació i la rellevància o la influència de les conques dels dos rius en l'estructura general de les dues propostes, així com, la intenció travessera de l'ESQUEMA VI del GATCPAC en la situació i estructura de les zones (la Ciutat de Repós i Vacances a ponent i l'estructura i zones d'habitatge, indústria i Centre Administratiu i Burocràtic a llevant del Llobregat), els elements A (Aeripòrt), B (Base Zepelin), a llevant i C (Petit Camp d'Avionetes) a ponent, al nostre entendre, indiquen la voluntat d'entendre la ciutat de Barcelona com una sola unitat travessera (organitzada amb criteris desurbanístics) des de Castelldefels fins a Badalona.



COMPARACIÓ I SOBREPOSSICIÓ ESQUEMA VI (GATCPAC) ESQUEMA 6 (Rubíó).

En relació a la zonificació podem trobar varies diferències. En primer lloc, Rubió planteja el creixement de la ciutat, amb la tipologia d'habitatge jardí, al voltant del parc de Collserola i la zona baixa del macís del Garraf, seguint les vies estructurals de gran tràfec. Indica, a més de les zones d'indústria i habitatge, la zona agrícola de regadiu (groc clar), la zona de parcs i boscos reservats (color verd), la zona d'esports i aviació (color morat), les zones mixtes d'habitatge, circulació i comerç (color blau), una diversitat de zones que el GATCPAC no especifica.

És en el detall de l'àmbit coincident on podem trobar diferències fonamentals tot i la coincidència de les vies estructurals i la localització de CRV i la zona d'aviació. El GATCPAC posa l'atenció en els elements que defineixen l'ús del lloc i no tant en la classificació de zones. A ponent coincideixen en la situació de la zona de repós i aviació, però el GATCPAC, concreta els elements (A i B) i tot i que no indica la zonificació, implícitament, està definit la zona com un "espai obert protegit", atès que concentra en els llocs A i B l'activitat, alliberant la resta d'espai. Es pot entendre que el GATCPAC recorre a la idea desurbanista, en el sentit que, partint de l'anàlisi i les condicions del lloc, proposa elements concets i concentrats de manera que no es pugui produir una invasió indiscriminada del territori, alhora que l'organitza funcionalment. A llevant del Llobregat, fa servir una metodologia similar, la diferència, té a veure amb les preexistències, que com a ponent, s'organitzen a partir del reconeixement de les preexistències del lloc.



05.44. Dibuix de l'autor en base dels fulls, 420 San Baudilio de Llobregat, 421 Barcelona i 448 Gavà del Mapa de España a escala 1:50.000 (edició de la guerra civil espanyola), RM.27454, RM.27453 i RM.27449 del ICC, dimensions (sense marges) de 37,5 x 57 cm (sense marges). Comparació amb l'ESQUEMA VI del Pla Macià. A la pàgina següent, sobreposició, on es pot apreciar la proposta del Pla Macià com a ciutat lineal travessera, la desaparició de la proposta de la Travessera nord i el Rere-eixample, una altra vegada, per omissió, con havia passat en la proposta d'Eixample Cerdà de 1859.

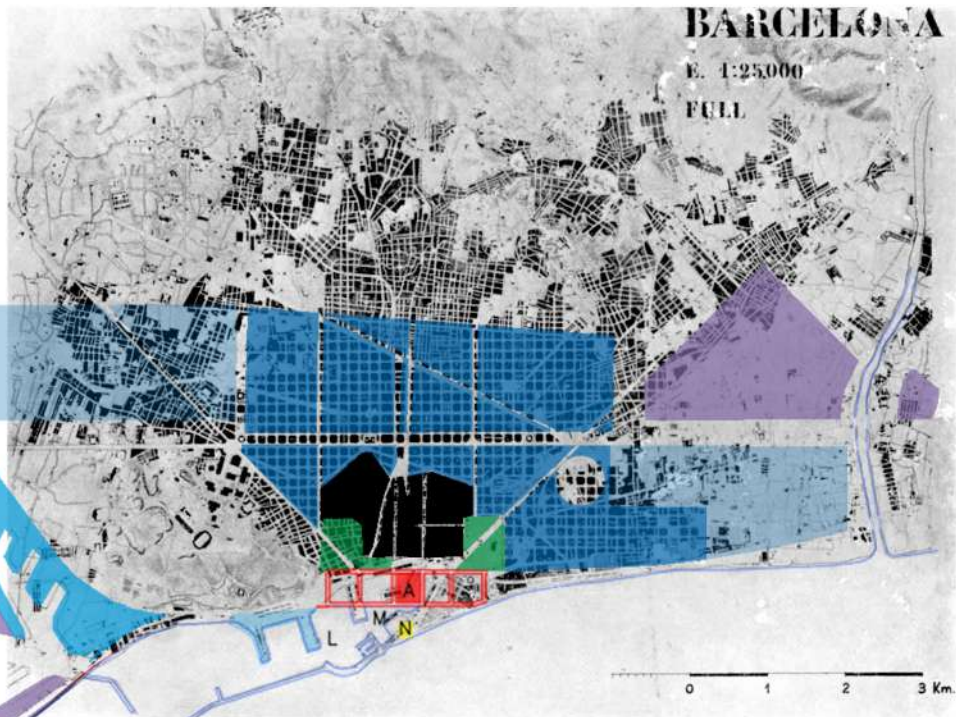


Els plànols que hem comparat, a les dues pàgines anteriors, és el que hem muntat a partir dels fulls, 420 *San Baudilio de Llobregat*, 421 *Barcelona* i 448 *Gavà del Mapa de España a escala 1:50.000* (edició de la guerra civil espanyola), RM.27454, RM.27453 i RM.27449 del ICC, dimensions de 37,5 x 57 cm (sense marges). Hem redibuixat la zona coincident amb el *ESQUEMA VI* indicant la topografia i, amb color, els diferents usos del territori, els nuclis, les zones urbanes del pla, el terreny agrícola i els elements geogràfics més significatius. Amb la comparació i sobreposició d'aquest plànol i l'*ESQUEMA VI* podem comprovar com, a més d'establir la relació travessera de les diferents zones del Pla Macià, de la importància de la Gran Via com element vertebrador de la proposta, com es situa la CRV a l'extrem de ponent entre els aiguamolls i Castelldefels (les Botigues de Sitges) a la zona de platja, afectant el mínim possible el terreny agrícola i connectant-se amb els nuclis (carretera comarcal C-245) a partir de la via que separa els dos equipaments de transport aeri, deixant la resta d'espai sense intervenir, d'alguna manera, protegint-lo del creixement incontrolat. Com en el cas del plànol de Barcelona, no hi ha cap indicació sobre la possible futura urbanització o creixement dels nuclis del peu del macís del Garraf, que al nostre entendre, indica la voluntat de projecte de incidir amb la idea de ciutat travessera que amplia i modifica o revisa, la proposta de Cerdà, deixant la resta de l'espai del territori com a reserva protegida (sòl agrícola i aiguamolls) o a l'espera d'una proposta a escala inferior, que podríem suposar, complementària al pla genèric presentat, que centra l'atenció en la ciutat de Barcelona, tot i que abasta un territori més ampli que el seu municipi, no planteja, si més no, en els sis esquemes de la proposta del Pla Macià, com incorporar o quin paper poden tenir els nuclis del delta del Llobregat, però tampoc, els del peu de la serra de Collserola.

Les dues darreres comparacions (pàgina següent) les hem fet a partir dels plànols de la ciutat de Barcelona⁷, plànol el publiquen els membres del GATCPAC junt amb els *ESQUEMES* del Pla Macià. Aquest, és una declaració d'intencions de la proposta del Pla Macià per la ciutat de Barcelona, una proposta que emfatitza la ciutat travessera com a resposta a la solució urbanística de la ciutat, prenent com a referència la proposta d'Eixample Cerdà. La importància que dona a l'Hospitalet i a Badalona, respectivament a ponent i llevant de l'eixample, indica inicialment aquesta voluntat

⁷ *Barcelona.- Plano actual de la ciudad*

"Presenta éste, tres zonas bien diferenciadas: Primera: la ciudad vieja limitada por la Ronda (tercer recinto amurallado); segunda: la zona de trazado regular del ensanche; tercera: los pueblos agregados de trazado irregular (zona mixta de industria y habitación). Compárese este plano con el proyecto Cerdá. En éste se ve que la ciudad ha crecido por igual sin desplazar su eje perpendicular al mar, que continua siendo el Paseo de Gracia. Obsérvese así mismo la gran importancia de los pueblos agregados hoy zona mixta) comparados con la que tenían en el plano Cerdá. Hospitalet y Badalona, constituyen hoy día dos núcleos importantísimos que debían haber sido incorporados hace tiempo al régimen municipal de Barcelona. El retraso de esta incorporación complicará cada día más la solución de su buen enlace con la ciudad. A ejemplo de lo que ha sucedido con Gracia, Horta, Sans y San Andrés." (NOTAS PREVIAS A UN ESTUDIO URBANÍSTICO SOBRE BARCELONA. AC 13 segona època 1r trimestre de 1934:19)

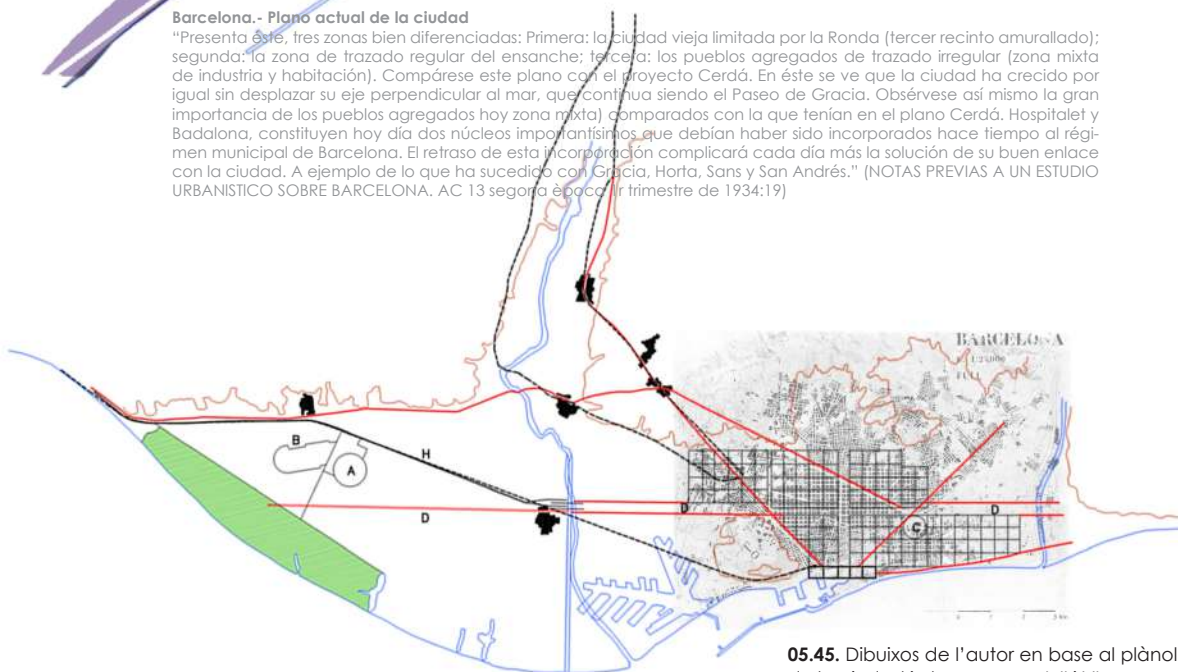
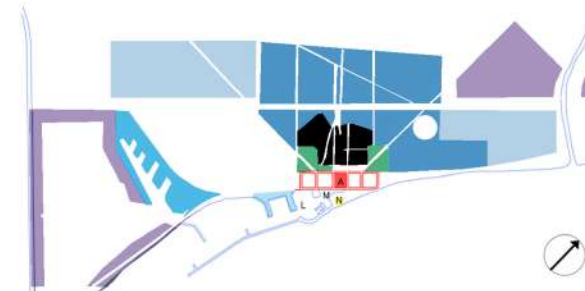


Barcelona.- Plano actual de la ciudad

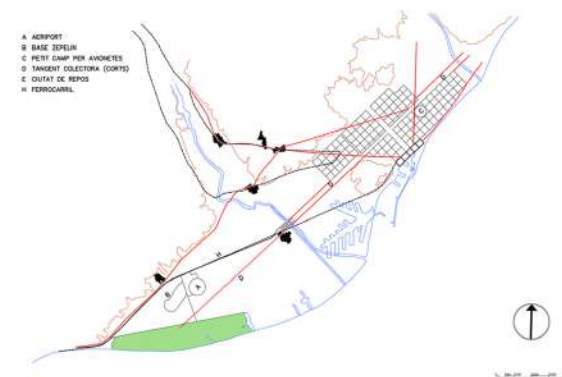
"Presenta éste, tres zonas bien diferenciadas: Primera: la ciudad vieja limitada por la Ronda (tercer recinto amurallado); segunda: la zona de trazado regular del ensanche; tercera: los pueblos agregados de trazado irregular (zona mixta de industria y habitación). Compárese este plano con el proyecto Cerdá. En éste se ve que la ciudad ha crecido por igual sin desplazar su eje perpendicular al mar, que continúa siendo el Paseo de Gracia. Obsérvese así mismo la gran importancia de los pueblos agregados hoy zona mixta) comparados con la que tenían en el plano Cerdá. Hospitalet y Badalona, constituyen hoy día dos núcleos importantísimos que debían haber sido incorporados hace tiempo al régimen municipal de Barcelona. El retraso de esta incorporación complicará cada día más la solución de su buen enlace con la ciudad. A ejemplo de lo que ha sucedido con Gracia, Horta, Sans y San Andrés." (NOTAS PREVIAS A UN ESTUDIO URBANISTICO SOBRE BARCELONA. AC 13 segona època. I trimestre de 1934:19)



ESQUEMA I



ESQUEMA VI



05.45. Dibuixos de l'autor en base al plànol Barcelona.- plano actual de la ciudad i els esquemes I, II i VI, comparació i sobreposició.

de ciutat travessera, que es remarca encara més per el fet de posar d'exemple el que ha succeït als pobles agregats, que no han pogut "integrar-se" en la lògica de la proposta de Cerdà sense fer cap altra consideració d'aquests nuclis respecte a l'eixample i el pla que estan proposant. Tanmateix, la indicació que Barcelona (l'eixample) ha crescut seguint l'eix vertical (passeig de Gràcia, via *descendens* fonamental) i la incomprensió de no haver incorporat l'Hospitalet i Badalona al municipi de Barcelona, fet que reforça el sentit transversal de la ciutat, ens porten a entendre o deduir, la voluntat del GATCPAC en reforçar o remarcar l'estructura transversal de la ciutat de Barcelona. Els sis *ESQUEMAS* que presenten com a proposta del Pla Macià, però sobretot els *ESQUEMA I* i *ESQUEMA II*, indiquen clarament aquesta voluntat, el fet que la nova malla de l'eixample es desenvolupi cap a ponent (Hospitalet) i cap a llevant (Badalona), que el límit, al nord, sigui la Travessera de les Corts-Gràcia, que les zones industrials es situïn a la banda de ponent i llevant, a prop de Badalona i l'Hospitalet respectivament, així com la voluntària manca de proposta en els espais travessers del peu de la serra de Collserola (Rere-Eixample), mostren al nostre entendre, la intenció clara que el Pla Macià, si més no, en l'àmbit de l'espai urbanitzat de la ciutat de Barcelona, centra l'atenció en desenvolupar transversalment (cap a llevant i ponent) una interpretació actualitzada de l'Eixample projectat per Cerdà l'any 1859.

Possiblement, els membres del GATCPAC, coneixen les propostes que des d'altres grups (propietaris, promotors, ajuntament) s'han fet a Barcelona en les diferents zones del peu de la serra de Collserola als anys 20, o possiblement la intenció és definir una estructura bàsica a partir de la qual, anar inserint o treballant parcialment la resta dels espais de la ciutat, que aquí a quedat "fora" de la proposta, sigui quin sigui el motiu, no creiem que sigui important per el tema que estem tractant, més aviat és indicatiu de la voluntat de definir la proposta a partir de la idea de la ciutat travessera. Tot i això, en els següents apartats, que revisarem el treball de la *Sociedad Cívica la Ciudad Jardín*, es poden trobar indicis, que des de determinats sectors de la societat barcelonina van posar en marxa diferents propostes d'urbanització del sector travesser de la zona baixa de Collserola (Rere-eixample). A l'apartat següent, no el presentem com evidència d'aquesta activitat, sinó amb la intenció de veure quina relació o com pot haver influït en el treball del GATCPAC, les reflexions que la societat barcelonina, en general i la *Sociedad Cívica* en particular, plantegen a la ciutat de Barcelona.

5.3. Rubió i la revista CIVITAS

En aquest apartat, ens centrem en la publicació, el *Bulletí de la Societat Cívica La Ciutat Jardí*, què en dues èpoques diferents va publicar des de 1914 fins a 1924, notícies i propostes urbanístiques per la ciutat de Barcelona, desenvolupades des del prisma de la Ciutat Jardí, però, d'alguna manera i, això és el que ens interessa, fent anàlisi crítica sobre la ciutat.

A la segona època de CIVITAS, es poden trobar indicis clars de voluntat de modernització i actualització de les idees¹ arquitectòniques i urbanístiques a la ciutat de Barcelona. Amb la idea de "Ciutat Jardí" com a referent, fonamentalment de les experiències a Anglaterra, Estats Units i Centre Europa. La voluntat de divulgació d'aquestes idees s'inicia en la primera època de la mà de Cebrià de Montoliu, però és a la segona època, en la que Nicolau M^a Rubió i Tudurí és Secretari de la *Societat Cívica "La Ciutat Jardí"*, que és produeix un canvi, des del nostre punt de vista, substancial, en el tractament de la divulgació i en l'enfoc cap a problemes concrets de la ciutat de Barcelona, que possiblement, és degut a la situació socioeconòmica de la ciutat, però també, al canvi produït en la secretaria de la *Societat*. Nicolau M^a Rubió i Tudurí, que en el moment d'assumir la secretaria de la *Societat*, és Arquitecte Director dels Parcs públics de la Ciutat de Barcelona, coneixedor crític de les noves posicions arquitectòniques europees, així com, persona inquieta professional i culturalment, de la mateixa manera que "s'adhereix", divulga les idees de la Ciutat Jardí, s'aproximarà, des de la crítica i la professió a les posicions modernes. És en aquest sentit que el podem considerar com un arquitecte, que des d'una posició crítica, és pont o frontissa (com altres de la seva generació) entre les diverses posicions innovadores en l'àmbit arquitectònic i urbanístic de la ciutat de Barcelona a les dècades dels 20 i 30 del segle passat, així com un arquitecte que, en la seva obra teòrica i pràctica és essencial (o referent a considerar) per conèixer la situació del debat arquitectònic d'aquest moment de transició entre el Modernisme, la recuperació i depuració del llenguatge clàssic (Noucentisme) i l'aparició del Racionalisme.

El mes de juliol de 1920 es publica el primer número de la segona època de la revista CIVITAS, en aquesta segona etapa es produeix un canvi, sense deixar de ser el mitjà de divulgació de les teories

¹ "Otros arquitectos de más edad llegarán al Racionalismo (o se acercarán a él) desde el Novecentismo, el corriente cultural que identifica Cataluña con sus raíces helénicas y romanas. Estos arquitectos llevan tiempo depurando el lenguaje clásico hasta el límite. El Racionalismo, para ellos, es tan sólo un paso más de esta evolución. Hablo de nombres como Folguera, Gumà, Monravà, Goday, Rubió i Tudurí, los hermanos Puig i Gairalt o nuestro Duran Reynals, entre otros." (El arquitecto sin atributos, 2_ El edificio tiresiano. Publicado el 2018/06/10 por jparquitecte. En línea 24/10/2018)

de la ciutat-jardí, cerca aproximar-se a temes més locals.

"CIVITAS una revista amplia y abierta a los vientos de todos los países. Reducidos ahora a medios más modestos, tanto espirituales como materiales, el intento de nuestra Sociedad, al comenzar la publicación de CIVITAS, es circunscribirse un poco más que antes a nuestros problemas propiamente barceloneses, cada día más árdulos (sic) y siempre más que suficientes para la humilde fuerza que tenemos." (CIVITAS 2ª Época N. 1, julio 1920:3)

Aquest canvi coincideix amb la dimissió de Cebrià de Montoliu, secretari de la *Societat Cívica "La Ciutat-Jardí"*, que segons una "nota" al final d'aquest primer número, ha presentat la dimissió per traslladar-se als Estats Units. El substitueix Nicolau M^a Rubió, que és presentat com Arquitecte Director dels Parcs Públics de la Ciutat de Barcelona. No sabem, si Rubió assumeix el mateix paper que l'anterior secretari, "... don Cebrià de Montoliu, qui, al ensemps (sic) que primer secretari de la Societat, ha sigut durant anys leader intel·ligent i entusiasta dels nostres ideals civils". No creiem que sigui cabdal saber si va ser aquest el rol de Rubió i Tudurí a la *Sociedad*, però possiblement va ser molt influent en els temes a tractar i en l'enfoc que pren la revista en aquesta segona època, una dada indicativa pot ser que el presenten com a Arquitecte Director dels Parcs Públics de la Ciutat de Barcelona, és a dir, una persona que, a més, del seu bagatge intel·lectual i cultural, coneix, des de l'administració i des del sector proper als interessos de la *Societat*, el que està succeint a Barcelona.

CIVITAS és el mitjà de divulgació de la *Societat Cívica* que té per objecte "*la propaganda de la idea d'una ciutat menys espessa, més sana i confortable que les antigues aglomeracions urbanes*" (*CIVITAS* Segona època N. 16 abril 1924:16). Es situa en una posició "moderna" cercant en la teoria de la ciutat jardí, la solució als problemes que pateixen les grans ciutats i com a proposta de futur per a les mateixes, "...estem interessats en que la nostra ciutat sigui higiènica, sigui útil a la vida moderna i sigui suau i bella" (*CIVITAS*, 1924:16). La posició "moderna" de *CIVITAS*, té un caire pragmàtic, partint de la teoria, es valora, amb aquesta, els exemples pràctics d'exemples reals, realitzacions concretes d'altres ciutats, fonamentalment angleses i americanes, però també centre-europees. Un altre "matis" del pragmatisme, de *CIVITAS*, és la constant referència a les condicions socioeconòmiques, polítiques urbanístiques i arquitectòniques, del lloc on es desenvolupen les propostes, insistint que la teoria, s'ha d'ajustar a les condicions del lloc.

El nostre interès en la revista (bolletí trimestral de propaganda) *CIVITAS*, està en que és "precur-sora", o si més no divulgadora, d'algunes idees sobre la ciutat futura de Barcelona i en la divulgació de la problemàtica urbana, en el canvi de paradigma de ciutat del segle XIX a la ciutat de principis

del XX, on la cultura de la societat de masses, es fa evident per la sobre-població produïda per la immigració dels anys 20, gairebé una dècada abans del treball del GATCPAC, o si més no, de la publicació de la revista *Activitat Contemporània* (AC).

Des dels primers projectes publicats a AC (projecte d'urbanització de la Diagonal²) fins a la proposta de re-valorització de la Gran Via com eix estructurador de la Futura Ciutat i la ubicació de la Ciutat de Repòs i Vacances, són temes tractats a diferents articles en aquesta segona època de la revista *CIVITAS*. Tanmateix, l'evidència del problema de l'habitatge obrer i la cerca de solucions al mateix, així com la necessitat d'un pla per la futura Barcelona, han estat tractats (des d'altres perspectives) en diferents articles publicats a *CIVITAS*, entre els anys 1920 i 1924. D'alguna manera, la major part dels temes que planteja el GATCPAC formen part del substrat de la societat barcelonina, des de diferents perspectives ideològiques, que el GATCPAC recull i passa per el "sedàs" i els referents del Moviment Modern.

No volem indicar una relació directa o dependent entre *CIVITAS* i AC (el fet que la primera sigui anterior, en el temps, a la segona pot semblar que estem indicant aquesta dependència) sinó, com indica Francesc Roca³, la societat catalana i barcelonina a principis de la dècada dels anys 30, ja era conscient dels problemes socioeconòmics, polítics, urbanístics de la ciutat:

"Todas las formaciones políticas catalanas –desde el poder o desde fuera del poder- presentaron, pronto, respuestas explícitas (o implícitas) a la crisis. Así, un análisis de los programas municipales de los partidos políticos que se presentaron a las elecciones de abril de 1931 permite descubrir un hecho interesante: la lucha contra el paro, la reestructuración de la administración municipal y la reforma urbana "... viviendas baratas, barrios higiénicos, educación..." forman un todo coherente. De hecho, los distintos programas municipales reflejan las distintas –y opuestas- respuestas políticas a la crisis del sistema social español. Pero algunas de estas respuestas comprenden una estrategia urbana que, de alguna manera, se reflejará en las propuestas urbanísticas del GATCPAC," (Roca, F. 1972:19)

2 Al número 11, *CIVITAS* publica "*Les avingudes de passeig. La nova Diagonal*" (gener 1923) s'informa de l'imminent proposta de prolongament de l'avinguda Diagonal i al número 13, l'article "*Prolongació de la Gran Via Diagonal*" (juliol 1923) es publica la notícia de l'aprovació del projecte. Aquest projecte de prolongació de la Diagonal coincideix amb el tram de la proposta del GATCPAC, que com els articles descriuen, remarquen la importància de l'augment de secció de la via, així com la secció asimètrica de la mateixa, situant el passeig de vianants a la banda dreta en direcció sortida per aprofitar les millors condicions climàtiques d'aquesta banda de la secció. El GATCPAC, amb una justificació diferent recollirà en part la idea de secció asimètrica en la disposició de la edificació.

3 **Roca**, Francesc. (1972) *El GATCPAC y la crisis urbana de los años 30*. Cuadernos de arquitectura y urbanismo, (90), 18-23

A la segona època de *CIVITAS* (1920-1924), seran recurrents, en diferents articles, la referència a l'atur, la reestructuració de l'administració municipal⁴, l'educació (urbanística per als joves), l'habitatge obrer, la millora dels barris, la preservació i creació d'espais públics i la reserva d'espais oberts al voltant de la ciutat, la creació de parcs, etc. Probablement, tal i com fa referència Francesc Roca (1972), el GATCPAC es va trobar en una situació política favorable⁵ per poder clarificar posicions socials i urbanístiques i, va poder arribar a concretar les propostes, que el Moviment Modern havia començat a desenvolupar des de la dècada anterior, però, també, d'alguna manera, el substrat social i ideològic ja s'havia anat plantejant a la ciutat i *CIVITAS*, com altres publicacions locals havien recollit i divulgat.

En una línia semblant (enfocat des de l'àmbit de l'arquitectura i el urbanisme) està l'article de Roger Sauquet⁶ en el que planteja la "originalitat" de les propostes urbanístiques del GATCPAC, més enllà o malgrat la possible influència de Le Corbusier i, que nosaltres estem intentant relacionar amb la tasca desenvolupada per *CIVITAS* en la segona època de la revista. Creiem (salvant les distàncies programàtiques, arquitectòniques i urbanístiques) les propostes del GATCPAC tenen una certa similitud, si les entenem com a temes genèrics o estratègics, als que es desenvolupen a la segona època de *CIVITAS*.

Respecte a Barcelona, Sauquet indica que; (A) Per el GATCPAC Barcelona és entesa com a laboratori i, (B) treballen en la Ciutat Funcional, treball que presentaran al IV CIAM. A *CIVITAS* no es plantegen propostes concretes sobre la ciutat, o si més no, amb el rigor, claredat i intensitat que ho fa el GATCPAC, es centren en l'anàlisi i crítica de les propostes municipals, però, com el GATCPAC, per *CIVITAS*, (A) Barcelona serà el centre d'atenció dels diferents articles (és la premissa que marcarà

4 El número 7, publicat al gener de 1922, l'article "Per un Consell Municipal d'Urbanització" es planteja com pertinent i interessant la proposta del Regidor August de Rull, "per aquells que ens preocupem de la futura urbanització de la nostra Ciutat" la creació d'un òrgan administratiu municipal que aglutini les diverses comissions municipals, "la proposició tendeix a acabar la confusió i desordre a Barcelona en matèries d'urbanisme, evitant que les diverses comissions i serveis que intervenen, actuïn cadascun pel seu costat" per evitar que "la Ciutat de demà s'anuncii (sic) com un conjunt descosit com la Ciutat d'avui" (Per un Consell Municipal d'Urbanització. *CIVITAS* segona època N. 7, gener 1922:3)

5 "La circunstancia política catalana era favorable, tanto para clarificar posiciones, como para establecer líneas de actuación y para colaborar con el gobierno. Le Corbusier comprendió, perfectamente, el carácter excepcional del régimen de la Generalitat de Catalunya cuando escribió "...enfin, en un point vivant de la terre, les temps modernes trouvaient asile..." (Roca, F. 1972:19) la cita de Le Corbusier: La ville Radieuse, París, 1964:305. Citat per l'autor de l'article.

6 Suaquet Llonch, Roger Joan. ¿Existe un urbanismo del GATCPAC sin Le Corbusier? / Can we talk about a gatcpac urbanism without Le Corbusier's influence? Proyecto, progreso, Arquitectura [S.l.] n. 11, p. 16-25, nov. 2014. ISSN 2173-1616. Disponible en: <https://revistascientificas.us.es/index.php/ppa/article/view/25/216> en línia: 28 d'agost 2018 doi:<http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2014.i11.01>

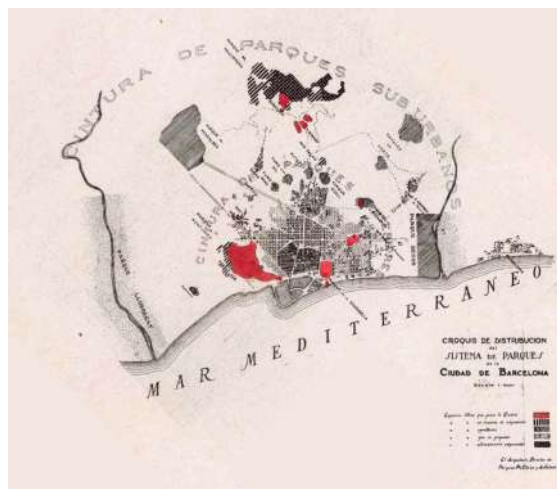
aquesta època de la revista) i, (B) treballaran o tindran de referència La Ciutat-Jardí. És a dir, tots dos, estan centrant l'atenció a Barcelona, a partir de teories arquitectòniques i urbanístiques, que d'alguna manera, els serveixen de referent per articular el discurs, des de posicions teòriques diferents, però, amb una metodologia semblant, contextualitzant (en el sentit ampli del terme) les teories arquitectònic-urbanístiques, a les quals es senten vinculats i tenen la necessitat (senten la obligació) de divulgar, a la ciutat de Barcelona.

Respecte a la ZONIFICACIÓ. Segons Sauquet, el GATCPAC; (A) assumeix la doctrina dels CIAM acceptant els quatre tipus d'usos per la ciutat: habitació, producció, repòs i circulació. Aquesta divisió d'usos la presenta el GATCPAC al número 5 d'AC primer trimestre de 1932, (B) Admet la influència de Le Corbusier en la traducció urbana del nou ús (el repòs), el capítol de "L'heure du repòs" del llibre *Urbanisme* de Le Corbusier de 1925 vincula el repòs amb la vegetació a partir d'imatges de boscos i parcs, i (C) a més, de la influència de Le Corbusier, també existeix la preocupació per la manca de parcs públics a la ciutat de Barcelona, que Rubió i Tudurí havia detectat i publicat l'any 1926 en un llibre⁷ editat per l'Ajuntament de Barcelona, que es basava fonamentalment en estratègies per aconseguir sòl econòmic i, en evidenciar el paisatge mediterrani dels espais perifèrics de la ciutat. Totes dues estratègies les recollirà el GATCPAC en els seus projectes urbans per Barcelona, clarament en la Ciutat de Repòs, però també en la proposta de zones verdes per el Pla Macià.

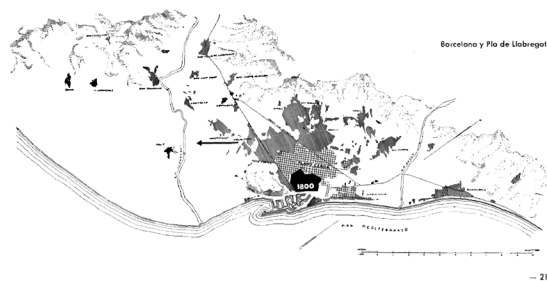
"La claridad con que los arquitectos catalanes expulsan el reposo hacia la periferia tiene más relación con Rubió que con Le Corbusier. De los planes que Le Corbusier estaba desarrollando mientras el GATCPAC proyectaba la Ciutat de Repòs, entre 1931 y 1932, sólo el Plan A de Argel tiene unas playas balnearias en la periferia urbana, pero es un caso aislado: las grandes infraestructuras periféricas de los esquemas de la Ville Radieuse son la Ciudad Universitaria y la Zona de Deportes. Le Corbusier, y así lo escribe, prefiere vincular el reposo a los parques urbanos que discurren entre los bloques redents" (Sauquet. 2014:19)

En CIVITAS, la coincidència amb el punt (C) és evident, el referent, és Rubió i Tudurí, que és secretari de la Societat Cívica "La Ciutat-Jardí" en la segona època de la publicació de CIVITAS, tanmateix, al primer número de la segona època (juliol de 1920) es publica l'article "Adquisició de nous Parcs municipals a Vallvidrera i el Tibidabo", amb el sots títol "Comunicat per la direcció de parcs

⁷ Rubió i Tudurí, Nicolau M.: *El problema de los espacios libres. Divulgación de su teoría y notas para su solución práctica*. Barcelona. Ajuntament de Barcelona, 1926.



05.46. Croquis de distribuci3n del sistema de parques de la ciutat de Barcelona. CIVITAS N 1 segona 3poca 1920:6



05.47. Barcelona y Pla de Llobregat. Il·lustraci3n de l'article a la p3gina 21 de AC 1 primer trimestre de 1931.

públics", on s'explica, junt a la publicaci3n d'un plànol⁸ amb la localitzaci3n dels parcs existents, els de nova adquisici3n i els que es preveu adquirir, la "tàctica" de l'Ajuntament de Barcelona per proveir la ciutat d'una estructura de parcs urbans (*Cintura de parques intermedios*) i de parcs "metropolitans" (*Cintura de parques suburbanos*) que apunta cap a les tesis publicades al llibre de Rubi3 de l'any 1926. Respecte el punt (A), tot i que prenen com a refer3ncia les teories de la ciutat jardí i els exemples als Estats Units, la divisi3n en zones de la ciutat, així, com la necessitat d'una bona comunicaci3n entre elles i la resta del territori és una idea que reiteradament apareix a la publicaci3n, un dels paràgrafs més evident és el següent:

"La divisi3n de les ciutats en zones, destinades cada una a una distinta funci3n urbana, sigui d'habitaci3n, sigui d'indústria, o de comerç, és cosa te3ricament coneguda a Barcelona, que no cal descobrir de nou. Actualment el "Zoning" o repartiment de la ciutat en zones, està a l'ordre del dia, als Estats Units. El "Zoning" té com a finalitat posar ordre dins la confusi3n regnant a les ciutats,..." (Rubi3, N. M^a. Preservaci3n dels barris agradables. CIVITAS Segona 3poca N. 12 abril 1923:8)

El punt (A i B) fa refer3ncia al mestratge i influències, ja des del primer número s'evidencia el mestratge (com el de Le Corbusier per el GATCPAC) d'en Cebrià de Montoliu, tant de la seva obra com a divulgador de les teories, com de les propostes concretes per l'eixample de ciutats, com és el cas de la proposta per la "*Urbanitzaci3n de Fairhope per al seu desenrotllo com a ciutat orgànica,*"⁹ on a més d'explicar la idea de ciutat orgànica, justifica aquesta i el projecte, per els principis comunicaci3n i divisi3n en zones, que esquemàticament descriu com: "*I. El traçat de les comunicacions i el transport [...], II Un projecte de zones urbanes per a proporcionar emplaçaments a les necessitats industrials, comercials, d'habitaci3n i esbarjo del poble. [...] III Sistema de carrers, amb els necessaris squares (sic) públics... [...] IV Centre Cívic. [...] Aixís (sic), en conclusi3n, col·loquem la pedra angular sobre la qual ha d'ésser bastida la estructura completa de la nostra Ciutat orgànica.*"

(DES)URBANITZACI3N, és la tercera paraula clau o concepte, Sauquet remarca, fins i tot, antagonisme amb el tipus d'urbanisme que es proposa a la Ciutat de Rep3s i el de Le Corbusier. Entre les influències acceptades per el GATCPAC, Sauquet, apunta com a punt de partida l'experi3ncia berlinesa del llac Wandsee, així com altres propostes de projectes de piscines i àrees d'oci a Madrid,

⁸ És remarcable, també, la semblança d'aquest plànol (exceptuant la localitzaci3n dels parcs i la dimensi3n de l'àmbit territorial) amb el primer plànol que publica el GATCPAC de les primeres propostes per la futura Barcelona (sense Le Corbusier), on apareixen clarament les vies de comunicaci3n principals cap a ponent, la carretera de Madrid (el carrer de Sans) i la Diagonal prolongada fins l'actual parc de Cervantes, on la Gran Via, tot just es percep entre l'eixample construït.

⁹ Montoliu, C. "URBANITZACI3N DE FAIRHOPE PER AL SEU DESENROTILLO COM A CIUTAT ORGÀNICA". CIVITAS segona 3poca N. 6, octubre 1921:5-8)

però per entendre el tipus de paisatge que proposa el GATCPAC és essencial, segons Sauquet, el concurs de la Ciutat Verda¹⁰ de Moscou de 1929.

A la proposta per a la Ciutat Verda de Moscou, es troben alguns elements o idees coincidents amb les que es desenvolupen en alguns articles a la revista *CIVITAS*. Insistim en que no es tracta de trobar similituds entre les propostes, sinó, incidir en que, tot i que des d'altres posicions sociològiques, els temes o idees estaven en el substrat ideològic-cultural-polític de la ciutat, prenem com a referència *CIVITAS*, per la relació temàtica (arquitectura i urbanisme) amb el GATCPAC. En tot cas, ens interessa per insistir i introduir altres elements als que apunta Sauquet, per entendre que la diferència o l'especificitat de les propostes del GATCPAC per a Barcelona, no són, només, degudes als referents externes, sinó també, a les condicions socioculturals, polítiques de la ciutat.

Segons, Sauquet, una característica que diferencia el urbanisme del GATCPAC del de Le Corbusier, "*...no entienden la ciudad como un satélite autónomo, sino como un ente vinculado a su territorio que lo complementa...*" (Sauquet, 2014:20) remarca també la possible influència de les propostes més radicals, "*... una de las propuestas más radicales fue la de Moisej Ginzburg, que proponía que la Ciudad Verde fuera el embrión del futuro urbanismo soviético, un modelo territorial de dispersión de la población mediante ciudades lineales de bajísima densidad*" (Sauquet, 2014:20), tot i salvant les distàncies ideològiques, sociològiques i formals, responen a preocupacions que *CIVITAS* havia publicat pocs anys enrere, un exemple del que estem comentant es troba a l'article signat per Nicolau M^o Rubió i Tuduri al número 16 d'abril de 1924:

"Però la "Ciutat-Jardí" tipus, habitable i industrial alhora, aquella que omple la necessitat de contrarestar l'afluència dels camperols vers les grans ciutats, no la veiem enlloc..." (Rubió i Tuduri, Nicolau. La demostració pràctica. *CIVITAS* segona època, N. 16, abril 1924:4)

Rubió, no veu que s'hagi portat a la pràctica en lloc, excepte a Anglaterra, tot i que van apareixent a França, Alemanya, Holanda, a Espanya "adeptes" a la idea, no s'acaben de concretar físicament. El nostre interès en l'article de Rubió, està en la pregunta i la consegüent resposta, que al nostre entendre, denota la preocupació per resoldre un problema concret i alhora indicar l'existència d'instruments ideològics i tècnics d'ordre "universal" per resoldre'ls en cada context específic;

¹⁰ De fet apareix al primer número de AC un article sobre "*La Ciudad Verde de Moscú*" (pàgs. 30-32). Al mateix número apareix, també, el primer article sobre la "*Urbanización de la Barcelona Futura*" (pàg. 20-21) on plantegen el creixement necessari de la ciutat de Barcelona cap el Llobregat, tot i que en aquest moment encara no fan referència a la Ciutat de Repòs.

"¿Es que, potser, hi ha dins de la "Garden City" anglesa qualque cosa de tan específicament i concretament britànic que la seva transplantació sigui difícil?" (Rubió. 1924:4-5) Rubió, es respon a la pregunta fent referència a Chambers i Purdom, "no existeix el tipus definitiu de Ciutat-Jardí, de manera que cada Ciutat-Jardí, a cada nació, deu ésser projectada d'acord amb el gust nacional i amb les seves necessitats econòmiques." (Rubió. 1924:5) L'article de Rubió, va en el sentit de cercar "la ciutat jardí catalana", que basant-se en la idea genèrica, sigui capaç d'ajustar-se al context català, però, podem entendre també que el concurs per a la Ciutat Verda de Moscou, o algunes de les propostes per el concurs, s'emmarquen en aquesta necessitat de trobar resposta als problemes de les grans ciutats en el seu context socioeconòmic i cultural, tanmateix, les propostes del GATCPAC s'emmarquen també en aquesta necessitat, "Començem (sic) doncs, de pensar que l'era de la propaganda escrita s'acosta al seu esgotament, i que l'hora de la demostració pràctica arriba. Començem (sic) de treballar per l'execució d'una ciutat-jardí, nostra, que contingui tota la teoria urbanista de la Garden City anglesa, dins les formes urbanes de la nostra terra." (Rubió. 1924:5)

ORGANICISME, és l'altre concepte o paraula clau que fa servir Sauquet (2014:22). En aquest punt ens sembla imprescindible introduir alguns aspectes apuntats per F. Roca (1972) en relació als canvis polítics en els inicis de la dècada dels anys 30, que indiquen la profunda diferència sociopolítica (també arquitectònica i urbanística) en les propostes del GATCPAC, que tot i que al nostre entendre sorgeixen de la necessitat del coneixement i anàlisi de la ciutat de Barcelona, indiquen una diferència fonamental (profunda) en relació a les propostes i crítiques formulades a CIVITAS a principis dels anys 20.

"En Cataluña se dieron unas circunstancias excepcionales –primero la República, después, la revolución- que permitieron un planteamiento claro ante la crisis [...] los técnicos, desde campos diversos estudian y miden, por ejemplo, los problemas que plantea la crisis. Médicos, demógrafos, economistas, ingenieros, arquitectos se reúnen, pronuncian conferencias, escriben artículos, discuten estadísticas que analizan desde lógicas distintas, la crisis." (Roca, F. 1972:21)

Però hi ha un tipus de resposta a la crisi, la que, (probablement) a través de Torres Clavé, el GAT-CPAC s'alinearà; és la dels "homes postergats", que ja a principis dels anys 20 plantegen anàlisis i estratègies des d'una visió no burgesa del problema¹¹.

¹¹ Francesc Roca, dona com a referència els números 7 i 22 del Noticiari de l'Ateneu Enciclopèdic Popular. Barcelona 1920 i 1922.

*"Una primera visión "postergada" de la ciudad surge en el Ateneu Enciclopèdic Popular. De hecho ya en octubre de 1922, el AEP a través de su Secció d'Estudis Polítics i Socials (que había iniciado sus actividades dos años antes con unas conversaciones sobre "El materialisme i l'idealisme en la historia), organizó unas "Converses Públiques" sobre la ciudad. Las "Converses" debían centrarse en tres puntos:
I_Concepte polític i social de la ciutat.
II_Drets i deures de l'individu per la ciutat i de la ciutat per l'individu.
III_Concepte de patrimoni de la ciutat i de govern de la ciutat i factors que deuen intervenir-hi. » (Roca, F. 1972:22)*

L'activitat i la posició de l'AEP es revitalitza després de la dictadura (1929), així la major part dels temes que assumirà el GATCPAC tindran com a base el que, amb la revitalització de l'AEP, reapareixen, analitzant des d'una perspectiva no burgesa, els temes similars als que s'havien tractat a CIVITAS des d'una perspectiva burgesa.

*"En síntesis, la visión de "els homes postergats" es una visión lo suficientemente punzante y lo suficientemente completa como para impresionar vivamente a la opinión pública de la época.
La mayor parte de las obsesiones del GATCPAC –la higienización del distrito V, el déficit escolar, las necesidades de espacios libres, y de espacios deportivos, etc.- coincidían plenamente con las obsesiones de la prensa no burguesa." (Roca, F. 1972:22)*

Cal no oblidar, com també apunta Roca, que l'AEP en 1932 va ser coorganitzador de la reunió a Barcelona del CIRPAC, junt al GATCPAC i altres entitats de la ciutat.

Malgrat aquesta distància ideològica (en els sentits, social, polític, arquitectònic i urbanístic) del GATCPAC en relació a les crítiques i propostes expressades a la revista CIVITAS, pensem com Sauquet (2014:22), que a les propostes del GATCPAC hi ha una certa idea organicista de la mateixa, que assumeixen, a partir de l'anàlisi exhaustiu de la ciutat i de les propostes de Rubió¹², però també amb el retrobament, segons Roca¹³, amb la metodologia de Cerdà.

12 Jeroni Martorell plantejava en 1920, en un article, "La Ciutat Vella i la Ciutat Nova", publicat al número 2 de la segona època de CIVITAS, en el què, fonamentalment planteja la idea de reforma de Ciutat Vella amb criteris "estrictament arqueològics i estètics", deixa per la nova ciutat altres criteris, entre ells el creixement transversal fins el Llobregat i més enllà del Besòs, textualment: "La Ciutat nova, que s'ha d'extendre (sic) fins al Llobregat i més enllà del Besòs, no deu construir-se (sic) seguint uns mètodes d'urbanització, ni del segle XIII, ni del segle XIX. Ens calen mètodes propis d'ara, de la nostra indústria i de les nostres necessitats de vida actuals." (Martorell, Jeroni. La Ciutat Vella i la Ciutat Nova. CIVITAS 2, segona època, octubre 1920:4)

13 "Ens cal primerament, analitzar la ciutat...". Ildefons Cerdà antes que nadie, se planteó, científicamente, el análisis de la estructura urbana [...] El GATCPAC, en su momento crucial, reivindicó el papel de Cerdà. De pronto se redescubría una revolución teórica olvidada." (Roca, F. 1972:20)

"No solo la idea del "huerto" está vinculada, sino también apuestas urbanas como, por ejemplo, el papel de la Gran Vía como eje estructurador del territorio, presente en el Pla de la Barcelona futura de 1929 y que el GATCPAC recogió literalmente en el Pla Macià." (Sauquet. 2014:22)

No només incorporen (tot i críticament) les propostes organicismes, amb l'afany d'una anàlisi profunda i exhaustiva de la ciutat (Roca, F. 1972:20), recullen també, diversos estudis sectorials sobre la ciutat de Barcelona, anàlisis sanitaris (AEP), treballs demogràfics (de Josep Vandellós), anàlisis de projectes i propostes concretes per la ciutat, el Port i la Zona Franca (de l'enginyer Sorribas), el Pla d'Enllaços Ferroviaris (del Consorcio Ferroviario de Barcelona), el futur aeroport de Barcelona (d'A. Puig Gairalt), estudis sobre la crisi de la construcció (Institut d'Investigacions Econòmiques), que com F. Roca resumeix:

"En definitiva, estos análisis de problemas sectoriales del proceso urbano en el Pla de Barcelona en una circunstancia concreta muy especial (los años 30), fueron integrados en la investigación abierta por el GATCPAC, para elaborar una síntesis provisional sobre la estructura urbana de Barcelona. Pero la interrupción de la investigación, debida a la dispersión de enero de 1939, convirtió a esta síntesis provisional en una síntesis definitiva." (Roca, F. 1972:20)

En aquesta "anàlisi abierta", incorporen moltes de les anàlisis i propostes que CIVITAS i d'altres que s'han plantejat, anteriorment o contemporàniament, no és estrany, doncs, que a les propostes del GATCPAC es puguin "entreveure" altres aspectes, altres mirades, altres referències a les del Moviment Modern, o concretament les dels CIAM i, com indica Sauquet¹⁴, es pot veure un primer mestratge de Le Corbusier, però ja des del inici de la proposta per la CRV hi ha un "viratge" cap a l'arquitectura soviètica i com hem pogut veure cap als interessos, que des de la ciutat de Barcelona s'estaven generant en la dècada dels anys 20.

PRESERVACÓ, el darrer concepte o paraula clau en les que Sauquet organitza el seu discurs per evidenciar, o si més no, preguntar-se, si es pot entendre un urbanisme del GATCPAC sense Le Corbusier. Nosaltres, seguim amb la idea d'evidenciar la diferència, més que per la comparació entre l'obra del Grup i la de Le Corbusier, en veure si en les experiències urbanes o en la seva crítica, a la ciutat de Barcelona, des de CIVITAS, hi ha algun referent (temàtic i/o metodològic) sobre el que ens puguem suportar, per evidenciar la diferència entre el urbanisme del GATCPAC i el de Le Corbusier,

¹⁴ Per aquesta qüestió veure: Sauquet Llonch, R. J. (2010) *Recolección de ideas para la ciudad de reposo y vacaciones. Aportaciones extranjeras al proyecto del GATCPAC*. In Congreso Internacional Historia de la Arquitectura Moderna Española. Viajes en la transición de la arquitectura española hacia la modernidad (pp. 311-318). A. bis. Ediciones.

cercant en la semblança als temes tractats per CIVITAS, la diferència amb Le Corbusier o en tot cas, la particularitat de les propostes del GATCPAC, per la possible influència local.

Sauquet¹⁵, ja apunta a CIVITAS com un referent a les "raíces culturales" del GATCPAC, tot i que fent referència a la primera època de la publicació (1914-1920) que pot tenir arrels en la Renaixença y el Modernisme i Noucentisme, però, pensem que segurament, a la segona època de CIVITAS, en la que Nicolau M^a Rubió i Tudurí substitueix a Cebrià de Montoliu com a secretari de la Societat Cívica Ciutat Jardí, es poden trobar semblances, si no més properes en els aspectes formals i socials, en el llenguatge, en relació a la idea de preservació.

Hem detectat que la idea de PRESERVACIÓ, en CIVITAS, està en la manera de tractar els diversos temes urbanístics a la ciutat, i en aquest sentit, ens interessa remarcar que aquesta idea pot estar "impregnant" la manera d'actuar o d'afrontar les anàlisis i propostes concretes a la ciutat de Barcelona, és, per dir-ho en altres termes, com el "tarannà" de la cultura urbanística de la ciutat:

PARCS	núm. 1 i 11
HABITACIÓ POPULAR	núm. 3
HABITACIÓ I URBANISME	núm. 4 i 6
ADMINISTRACIÓ	núm. 8
SUBURBIS	núm. 9 i 13
ZONIFICACIÓ	núm. 12
CIUTAT VELLA	núm. 2

Dels articles que fan referència a la idea o concepte de preservació, ens fixarem (per no estendre) en els que al nostre entendre, són més clars, els que fan referència a la ZONIFICACIÓ i a CIUTAT VELLA.

¹⁵ "La naturalidad con que el Grupo habla de la preservación natural y arquitectónica tiene, evidentemente, también, raíces culturales. Las mismas quizá, de las que provenía su organicismo. La revista CIVITAS, en su primera fase de 1914 a 1920, por ejemplo, publica artículos de opinión y noticias sobre la preservación de los bosques, de los pueblos, informa de la declaración de los primeros parques en España... Una insistencia que nace de la Renaixença y continúa en el Modernisme y el Noucentisme." (Sauquet. 2014:24)

ZONIFICACIÓ

Preservació dels barris agradables. CIVITAS N. 12, 2a època, abril 1923.

Aquest article, signat per Nicolau M^a Rubió, posa l'èmfasi en la capacitat dels instruments "moderns" de la urbanització (zonificació) per preservar els espais, els llocs amb un cert caràcter i evitar la "contaminació" de les característiques d'unes zones en vers d'altres.

"La divisió de les ciutats en zones, destinades cada una a una distinta funció urbana, [...] és cosa coneguda a Barcelona, que no cal descobrir de nou. [...] El "Zoning" té com a finalitat posar ordre dins la confusió regnant a les ciutats, on la caseta amb jardí és amenaçada pel veïnatge de la casa de pisos i aquesta pel magatzem sorollós i per la fàbrica fumant." (Preservació dels barris agradables. CIVITAS número 12, segona època, abril 1923:8)

La zonificació com instrument per evitar la "nafra" i el resultat de la mateixa, el "xipoll" en que es poden convertir els llocs si no es tenen presents les seves qualitats intrínseques i la seva relació amb altres i amb les necessitats de la ciutat i dels seus habitants.

CIUTAT VELLA

La Ciutat Vella i la Ciutat Nova. CIVITAS N. 2, segona època, octubre 1920.

Aquest article, signat per Jeroni Martorell, planteja la idea de preservació a diferents escales, des de la ciutat (ciutats noves i ciutats europees), en funció de si la ciutat s'ha creat en els "nous continents" o en el "vell continent", la preservació de la ciutat, de la ciutat antiga, seguirà uns criteris o uns altres. Per Martorell, la preservació no té un valor absolut, s'ha de considerar relativament al lloc, la seva història i la seva cultura.

"Nortamèrica (sic), Austràlia, Nova Zelanda, són països de ciutats noves, Europa, terra de ciutats antigues. El nostre problema d'urbanització és més delicat, que no pas el dels nortamericans (sic)." (La ciutat Vella i la ciutat Nova. CIVITAS N 2, segona època, octubre 1920:4)

A escala de ciutat, l'article de Jeroni Martorell, posa l'èmfasi amb el criteri arqueològic i estètic que ha de presidir l'actuació a la ciutat vella de les ciutats europees; a escala de projecte, el monument i la monumentalització de la ciutat vella és la que definirà el criteri d'actuació.

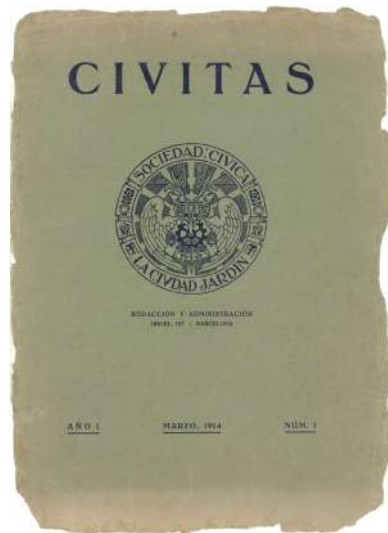
"La ciutat nova, que s'ha d'extendre (sic) fins al Llobregat i més enllà del Besòs, no deu construir-se seguint uns mètodes d'urbanització, ni del segle XIII, ni del segle XIX. Ens calen mètodes propis d'ara, de la nostra indústria i de les nostres necessitats

de vida actuals. En canvi, si la Ciutat nova es fa ben feta, la Ciutat vella necessitarà menys reformes, car la activitat (sic) urbana es descentralitzarà. I les reformes que's (sic) facin podran servir, més que no pas en el passat, criteris més estrictament arqueològics i estètics, sens perill de que un pretingut traçat de vies comercials faci malbé una part de la Ciutat antiga. H." (La ciutat Vella i la ciutat Nova. CIVITAS N 2, segona època, octubre 1920:4)

La metodologia del GATCPAC respecte a com actuar a la ciutat vella, serà similar, en el sentit de fer propostes puntuals i quirúrgiques que mantinguin l'estructura urbana, millorant les condicions de la mateixa. La diferència entre el què proposa Jeroni Martorell i el GATCPAC està en el criteri que ha de definir el lloc i la manera d'actuar. Al criteri arqueològic i estètic, el GATCPAC anteposa el criteri social i higiènic, criteris sociològics diametralment oposats als de Martorell, però mecanismes similars d'actuació, en tant que es centren en el manteniment de l'estructura urbana i en l'adequació als nous temps. En aquest sentit podem entendre que, el re-disseny de les connexions de la via Laietana, que posa com exemple Martorell i, la reforma del districte V del GATCPAC, fan servir mecanismes similars, la diferència fonamental està en la "ideologia" que provoca les propostes, la primera en definir una ciutat per "veure" i la segona en definir o dissenyar una ciutat per "viure".

"Opinamos que debe exigirse una intervención, más de cirujano que de arquitecto, que extirpe de raíz, demoliendo cuanto antes las viviendas que según estadísticas, acusen mayor mortalidad, de acuerdo con un plan realizable por etapas. En los espacios que dejaría libre esta demolición, debe procurar el Municipio emendar los abusos y errores de una civilización, dejando que penetre el sol, plantando árboles y edificando pequeños pabellones de utilidad colectiva (escuelas, bibliotecas infantiles, guarderías. etc.)" (Barcelona.- Higienización del casco antiguo que propone el Gatepac. AC N 13 primer trimestre de 1934:20)

Tot i que, al nostre entendre, és a la segona època de CIVITAS, on es poden veure les similituds en el plantejament dels temes, en el que hem anomenat el "tarannà" urbanístic a la ciutat de Barcelona, ens sembla interessant veure, a manera de lectura condicionada o esbiaxada, què aporta la primera època, no cercant, o no només cercant "relacions" en el treball de GATCPAC, sinó, en que pot aportar a la idea de la tesi, és a dir, si plantegen o no, elements que ens apropin a la continuïtat de la idea travessera de la ciutat de Barcelona i les possibles propostes d'urbanització al Rere-Eixample, que com hem vist, el GATCPAC com Cerdà no van arribar a desenvolupar.



05.48. Portada del N1 de la primera época de la revista CIVITAS, Marzo 1914. SOCIEDAD CIVICA LA CIUDAD JARDÍN.

"[...] entiéndase por ciudad Jardín una colonización interior, basada en la descentralización de la industria y su traslación al campo, a fin de hacer más sana y más barata la vida urbana, beneficiando a la vez a la agricultura con las ventajas sociales de la ciudad y las mayores facilidades para la venta de sus productos.

La Ciudad Jardín debe ser un centro urbano, establecido, según un plan metódico, formando un conjunto orgánico completo y autónomo, o independiente como tal de otros centros existentes, y distinguiéndose de las ciudades comunes en una mucho menor densidad de población, con el aumento correspondiente de espacios destinados a la vegetación y al cultivo." (CIVITAS N. 1, primera época. Definiciones. Marzo 1914:8)

Fem una revisió de la publicació CIVITAS en la seva primera època (1914-1920) aturant-nos en aquells articles, que al nostre entendre, ens poden donar pistes de com la idea de travessera ha estat de forma implícita i latent, en algunes propostes que es publiquen, a més de possibles referents respecte a la tasca del GATCPAC. En aquest sentit, fem un recorregut lineal des del primer número, aturant-nos en aquells números i articles, que al nostre entendre s'ajusten a intenció que estem cercant al revisar la revista.

Al primer numero, l'article editorial, explica la idea de *Sociedad Cívica Ciudad Jardín* i el paper que té la revista. El problema essencial, és la ciutat industrial, l'excessiu creixement i l'absorció dels habitants del camp. La solució al problema està en combinar els avantatges dels dos, "[...] permitiría un fácil remedio a tal desgracia, con sólo encauzar el desarrollo de las ciudades de un modo más racional, permitiendo en algún modo combinar las ventajas de la vida cívica con las de la campestre." (CIVITAS N. 1, primera época. *La Sociedad Cívica la Ciudad Jardín*. Marzo 1914:4)

Es tracta d'una visió pragmàtica (i pesimista) al problema que planteja la sobrepoblació i el creixement (desaforat) de les grans ciutats, cercant l'equilibri entre el camp, que es despobla i perd civilitat i, la ciutat, que també perd civilitat, per la densificació i el creixement descontrolat.

Coherents amb la proposta de treball, el primer que defineixen és el tipus de ciutat adient, la Ciutat Jardí. És a partir d'aquest principi sobre el que es centra el treball de la *Sociedad* i la del butlletí de propaganda, la publicació periòdica CIVITAS.

Plantegen un principi desurbanista, que té un referent local proper, les colònies industrials, que s'han construït a partir de mitjans del segle XIX (lleï de 1855, curiosament el mateix any de l'aixecament del plànol del Pla de Barcelona), tot i que, en cap dels articles publicats, es fa esment explícit. Un altre referent proper, que explícitament apareixerà en alguns articles, és Cerdà, -no l'Eixample de Barcelona-, sinó el principi de la seva *Teoría General*, "*ruritzar la ciutat*", principi bàsic, que la *Sociedad Cívica la Ciudad Jardín* formalitza de manera diferent, més a prop de la desurbanització, que de repensar la urbanització de la ciutat industrial existent, que critiquen com errònia i fora dels temps moderns, com manera d'urbanitzar del segle anterior que cal superar.

A aquesta declaració de principis, que d'alguna manera, és la proposta ex-novo i independent a les ciutats existents, també plantegen com seguir el creixement de les ciutats dins dels paràmetres de

la Ciutat Jardí, el que anomenen "suburbios jardines" i "Villas o Colonias Jardines". És a dir, intenten sistematitzar els diferents casos per l'aplicació de la idea de ciutat jardí, és per dir-ho en altres termes, conseqüència de la intenció pragmàtica de la proposta de *La Sociedad*, que a partir de la "racionalització" dels diferents casos possibles, segons la realitat existent, cerquen la resposta adequada a cadascun d'ells, sempre amb els principis inicials, els de la Ciutat Jardí.

Una altra opció, la indústria o la descentralització de la indústria, on han d'estar implicats els industrials i el seu capital i, evidentment, la mà d'obra (*los empleados en la industria*), què en aquesta proposta, perden protagonisme, són o formen part del "pla industrial", són una part que s'ha de cuidar, però ara i aquí, en aquesta "Villa o Colonia", tenen el paper d'element/s del sistema (a la manera com ho considerava la burgesia de la ciutat a mitjans del segle XIX). D'alguna manera, la proposta de "Colonia Jardín", sembla que recull l'experiència de les colònies industrials del Llobregat i el Ter, que adopten altres condicions no vinculades a l'optimització dels recursos energètics naturals, l'energia elèctrica permet, si la xarxa es suficientment extensa, la deslocalització de la indústria a qualsevol lloc del territori, i per tant, les colònies industrials jardí, poden cercar el lloc en funció del preu del sòl i de les vies de comunicació existents o projectades.

La consciència del mal funcionament de la ciutat porta com a conseqüència l'aparició de diverses propostes urbanístiques, Rahola¹⁶ apunta, la *Ciudad Jardín*, la *Ciudad Lineal*, la *Ciudad Parque*, que intenten apropar la ciutat a la naturalesa perduda, propostes que persegueixen intencions similars a les propostes que el Moviment Modern també perseguirà. Apunta l'aparició d'un nou fenomen, que també serà fonamental en les propostes del Moviment Modern, la necessitat d'esbarjo i aproximació de l'habitant de la ciutat a la naturalesa o, de la naturalesa a la ciutat.

La idea de la situació que planteja Rahola, "esos dos vivos influjos contrapuestos", el que empeny cap al progrés i el que porta al ser humà cap a la decadència física, resulta d'analitzar les conseqüències, sense veure les causes del problema, que no està, necessàriament, en la idea de ciutat, sinó en com s'ha construït, en base a quins valors s'ha construït. El canvi d'hàbits dels habitants de les grans ciutats (*desarrollo de los deportes*) y les propostes urbanístiques noves que es basen en la "ansia de dotar a la Ciudad de algo que le restituía los dones de la naturaleza" és el que fa aparèixer diverses propostes urbanístiques, totes elles amb la idea d'acabar, des del disseny de la ciutat, amb els problemes detectats.

"SUBURBIOS JARDINES. - Entiéndese (sic) por Suburbio Jardín una colonia desarrollada en las cercanías de una ciudad ya existente, no como un organismo cívicamente independiente, sino unida con la metrópoli, de la cual forma propiamente un barrio de habitación, si bien desarrollado en lo que su objeto responde, bajo los mismos principios antedichos, que aseguren a sus moradores todas las ventajas estéticas, higiénicas y económicas, compatibles con la vida urbana ordinaria." (CIVITAS N. 1, primera época. Definiciones. Marzo 1914:8)

"VILLAS O COLONIAS JARDINES. - Llámase (sic) Villa Jardín o. colonia Jardín, una colonia industrial desarrollada en el campo, bajo principios análogos en lo posible a los de la Ciudad Jardín, con objeto de economizar la renta de la tierra y asegurar a los empleados en la industria una residencia sana, hermosa y barata." (CIVITAS N. 1, primera época. Definiciones. Marzo 1914:8)

"La ciudad que ejerce esos dos vivos influjos contrapuestos, el uno que impulsa al mundo hacia el progreso y el otro que lleva al hombre hacia la decadencia física, elevando así, a la vez, su espíritu y quebrantando su cuerpo, ha dado margen a una reacción poderosa que se manifiesta en el desarrollo de los deportes y el ansia de dotar a la ciudad de algo que le restituya los dones de la naturaleza, de la cual lentamente se ha ido alejando. De ahí la Ciudad Jardín, la Ciudad Lineal, la Ciudad Parque, que vienen a poner coto a la densidad tóxica de la población, que tienden a dejar al hombre espacio en que pueda moverse seguro y lograr el diario reposo, donde pueda recrear su mirada en el paisaje y ensanchar sus pulmones en el aire puro, alcanzando los bienes del campo dentro de la urbe dilatada y populosa." (CIVITAS N. 1, primera época. La Ciudad Ideal. Marzo 1914:9-10)

16 CIVITAS N. 1, primera época. *La Ciudad Ideal*. Marzo 1914:9-10

Frases com, "[...] poner coto a la densidad tóxica de la población, que tienden a dejar al hombre espacio en que pueda moverse seguro y lograr el diario reposo, donde pueda recrear su mirada en el paisaje y ensanchar sus pulmones en el aire puro, alcanzando los bienes del campo dentro de la urbe dilatada y populosa", podrien estar "signades" per el GATCPAC, només cal recordar la proposta de la Ciutat de Repòs i Vacances, la modificació urbanística de l'Eixample o la reforma de districte cinquè.

"Nuestro Ildefonso Cerdá, el autor del plano de ensanche de Barcelona, en su magistral tratado de urbanización, defendía ya con entusiasmo ese ideal de ciudad jardín, a la que llamaba ciudad rurizada, como si dijéramos ciudad campesino."

Por su medio quería consagrar la independencia de la familia, garantida por el aislamiento del hogar doméstico." (CIVITAS N. 1, primera época. La Ciudad Ideal. Marzo 1914:10)

"El carácter distintivo de las fundaciones españolas en América, lo constituye un campo de asentamiento dilatadísimo e ilimitado, formando una red viaria ortogonal, muy separada en urdimbre y trama, para que pudiera servir holgadamente al movimiento urbano, no al que en la época de la fundación pudiese existir, sino al que sobreviniese más tarde." (CIVITAS N. 1, primera época. La Ciudad Ideal. Marzo 1914:10)

"Todo ello se inspiraba en el concepto de la ciudad distribuida en grandes espacios, con sus casas independientes, idea que tuvo presente Cerdá al imaginar el ensanche de Barcelona, que dista mucho de ser lo que ansiaba su iniciador, cuya amplitud de miras ante el porvenir es motivo de asombro." (CIVITAS N. 1, primera época. La Ciudad Ideal. Marzo 1914:11)

"Por este camino vamos a la Ciudad Ideal, diseminada en amplios espacios libres, donde el hombre posea su hogar íntimo, a la vez aislado y en comunicación, donde pueda substraerse cada día a la agitación de la lucha por la vida y al cansancio del trabajo continuo, viviendo como el campesino en su granja, en el seno de la enorme ciudad compenetrada con el paisaje y con la calma tan codiciada en el torbellino de la vida moderna." (CIVITAS N. 1, primera época. La Ciudad Ideal. Marzo 1914:11)

Rahola, també fa referència a la tradició urbanística de la ciutat, concretament a Cerdà. La referència a Cerdà i al seu projecte d'eixample per Barcelona, com a precursor de la teoria de la ciutat jardí. És la Teoría General de la Urbanización, (su magistral tratado de urbanización) un tractat, segons l'autor de l'article, que impulsa l'urbanisme de la ciutat jardí; l'expressió cerdiana "rurizar la ciudad", s'entén com la voluntat o l'essència del disseny de la ciutat jardí.

La referència de Rahola, en realitat, és al text de la *Teoría General de la Construcción de la Ciudades*, i no al l'eixample projectat i construït, implícitament està indicant que és en la construcció de l'Eixample on ha "fracassat" la proposta, el paràgraf que es refereix a les ciutats espanyoles a Amèrica (que sembla extret literalment del de Cerdà) ho fa molt evident.

La construcció de l'Eixample és, per Rahola, el que ha desvirtuat o destruït la qualitat de la idea generadora de l'Eixample, el de "la ciudad distribuida en grandes espacios" que la ciutat jardí vol recuperar amb les seves propostes i que en el Pla Macià es pot advertir.

La idea de ciutat, en o de Cerdà, és la que s'aproxima a la "*Ciudad Ideal*" de Rahola, qui entén, que ara és el moment que es pot realitzar, que es pot construir, una ciutat ideal que no utòpica, perquè els avenços tècnics (tecnològics) -el tren urbà, l'electricitat domèstica, el telèfon,- són realitat, són a l'abast i, hi són a les ciutats. Precisament la situació actual (la de principis de segle XX) pot permetre entendre la ciutat vinculada (compenetrada) al paisatge, aquesta idea de compenetració, en i amb, el paisatge és la que introdueix Rahola en la idea de la futura ciutat, en la idea de la ciutat del segle XX. Aportació que indubtablement s'ha d'entendre associada a les aportacions dels precursors de la ciutat jardí, o si més no, als precursors i divulgadors de la ciutat jardí a Catalunya, que probablement recollirà, en essència els projectes del GATCPAC per Barcelona, molt clarament en el projecte de la Ciutat de Repòs i Vacances que incorporen al projecte "global" del Pla Macià.

Rahola, que veu en la cultura anglosaxona, l'exemple a seguir, per com han sabut conjugar modernitat i tradició¹⁷, troba en el projecte d'Eixample -en la teoria del projecte d'Eixample- el referent "latí", el referent de la cultura meridional, per la ciutat ideal moderna. Quelcom que des de CIVITAS i, des de les posicions arquitectòniques i urbanístiques de les dècades dels anys 20 i 30, serà recurrent a Barcelona; cercar els exemples pràctics externs -en cultures externes avançades- però alhora contextualitzar les troballes, les idees, a la cultura del lloc, a la cultura llatina segons Frederic Rahola. Però també, un altre tema recurrent, és la capacitat de modernitat i innovació, alhora que respecte per la tradició, aquesta qualitat dual, és la que Rahola descobreix a Anglaterra i creu que s'ha d'importar, degudament contextualitzada, a la cultura i a les ciutats meridionals.

Aquest darrer tema recurrent, el de la capacitat de modernitat i innovació que alhora respecta i recull la tradició, es desenvolupa, en forma de crítica, a les influències europees. A l'article publicat en aquest mateix número, amb el títol "*La Ciudad Clásica*", que defensa la importància del referent arquitectònic i urbanístic grecollatí, que cal rescatar, re-visitat, re-elaborar, en la cerca de l'arquitectura i l'urbanisme modern. Un llegat, que les influències nòrdiques "*los erróneos y nocivos influjos con que una secular invasión de corrientes septentrionales*" han degradat i que és el moment, si es vol fer arquitectura nova i urbanisme, recuperar per apropar l'arquitectura i la ciutat al sentit que la geografia, el paisatge i la cultura del lloc demana o requereix.

Al número 2 de CIVITAS es publica un article que comenta el projecte d'urbanització de la zona de la Diagonal nord, més concretament al barri de Les Corts. És un espai que havia quedat fora de la proposta d'eixample, i ara, en 1914, l'Ajuntament de Barcelona tracta d'urbanitzar.

Ens interessa especialment aquest article perquè, encara que indirectament, mostra la importància que l'Avinguda Diagonal està prenent a la ciutat com element estructurador. Curiosament, el primer projecte urbanístic que publicarà el GATCPAC a la revista AC, setze anys després, és l'avantprojecte d'urbanització de la Diagonal, pot ser una mostra més de la influència que el substrat cultural i urbanístic de la ciutat ha tingut sobre els temes que el GATCPAC tractarà a la dècada dels trenta.

Al projecte es pot apreciar la importància de la Diagonal, el fragment que coincideix aproximadament amb el projecte del GACTPAC dels anys 30. En aquests moments el palau de Pedralbes no existeix i la proposta posa l'atenció en l'espai entre l'avinguda Diagonal i la carretera de Sans. Per

"[...] por último, que posee mayor número de adelantos y que conserva más cosas de lo pasado, demostrando grande entusiasmo por el progreso, al propio tiempo que inmenso cariño hacia la tradición. La electricidad y el vapor, los dos grandes inventos de nuestra época, han hallado sus más útiles y variadas aplicaciones en la Gran Bretaña, ese pueblo el más industrial del mundo, el que ha dado más enérgico impulso á (sic) las tendencias de la civilización moderna. Y por otra parte, como testimonio de su respeto á (sic) las tradiciones históricas," (Rahola y Trémols, F. 1908:138-139)

"[...] especial interés ha de tener para nosotros, neolatinos, todo lo relativo al planteamiento y disposición de las ciudades clásicas, ya que, en exacta correspondencia a las especiales condiciones del medio ambiente y de su invariable repercusión en los rasgos fisionómicos de los pueblos mediterráneos, ellas nos ofrecen verdaderos modelos en los que deberían, invariablemente, inspirarse todos nuestros constructores cívicos. Y si alguna oposición con el estado actual de nuestras urbanizaciones pone de manifiesto la exposición de los principios fundamentales del arte cívico grecolatino, antes que al desprecio de su importancia práctica debería ello inducirnos a las más serias reflexiones acerca de los erróneos y nocivos influjos con que una secular invasión de corrientes septentrionales ha torcido y desviado el natural desarrollo de los peculiares conceptos de la vida cívica que constituye la sagrada herencia de nuestros pueblos." (CIVITAS N. 1, primera época. La Ciudad Clásica. Marzo 1914:12)

"[...] el proyecto de urbanización de la barriada de Las Corts, constituye sin duda un notable esfuerzo [...] sin duda el más prácticamente concebido para dar comienzo a la vasta serie de reformas urbanas que a los indicados efectos unánimemente se reputan indispensables." (CIVITAS 1a época N 2 junio, INFORME de la Sociedad Cívica la Ciudad Jardín sobre el Proyecto de Urbanización del distrito suburbano de Las Corts de Sarriá (Barcelona). 1914:45)

17 Rahola y Trémols, F. (1908) "*Los ingleses vistos por un latino. Memorias. Impresiones de viaje*".

CIVITAS, la importància del projecte està, en que a la banda de l'Hospitalet, es planteja la proposta d'una ciutat jardí, una manera idònia, creuen ells, de projectar el suburbi.

Respecte als enllaços, valoren positivament la prolongació de les vies principals de comunicació del projecte d'Eixample Cerdà, la Gran Via, la carretera de Sans (*la carretera de Madrid a Francia*) i el Paral·lel (*la calle Marqués del Duero*), insisteixen en el defecte o error, de no haver incorporat Sarrià a la proposta, ni tan sols haver previst una via de comunicació de la importància que es requereix, com a via de connexió amb un barri d'aquesta importància. Tot i que no fa esment de la importància que podria tenir la Diagonal, sembla considerar-se com un passeig o bulevard, que com a continuació i ampliació de la secció existent, evidència, si més no gràficament la importància de la mateixa. De fet, l'altra il·lustració que acompanya a l'article, és una reproducció del plànol oficial de la ciutat en la que s'ha dibuixat el projecte de les Corts, indicant així, els encerts del pla parcial i els desencerts de no haver considerat la possibilitat d'un projecte de ciutat.

Com resoldre el problema de la ciutat actual i futura?, aquesta ha de ser la pregunta que s'hauria de fer l'administració i que es farà el GATCPAC als anys 30. És evident, la experiència ho ha demostrat, que si es planteja parcialment i, la resta de la ciutat segueix amb la mateixa dinàmica, per molt correcte que sigui el plantejament de les parts, la totalitat mancarà de coherència. Martorell, (autor de l'article) critica la manera com l'administració deixa a la iniciativa privada decisions fonamentals per la viabilitat de la futura ciutat, la decisió de localitzar les indústries allà on creguin oportú, és un exemple de la dinàmica que ha portat i està portant el caos a la ciutat. A l'article, critica aquesta dinàmica, causant de la dificultat d'arribar a una bona designació de zones a la ciutat, si l'administració només es planteja el traçat general de la urbanització (parcial) i no defineix els usos de les diferents zones a tota la ciutat, a tot l'organisme urbà.

A les conclusions de l'article, Martorell, insisteix amb la necessitat del projecte de futur per a la ciutat, en aquest projecte, ha d'aparèixer la idea de "*toda la región que virtualmente, sino legalmente, debe considerarse como el territorio de la Mayor Barcelona,*" una primera aproximació a la idea d'àrea metropolitana de Barcelona, que quedaria limitada per els dos rius que travessen el Pla.

Explícitament s'està definint "*la región que virtualmente [...] debe considerarse como el territorio de la Mayor Barcelona*" com la plana transversal entre el mar i la serra de Collserola entre els dos rius que la delimiten a llevant i ponent. Transversalitat que ja havia entès Cerdà amb la propos-

"¿Cómo se resolverá el problema? He aquí una cuestión que debería seriamente preocupar a nuestras Autoridades, ya que mientras no se resuelva, tanto la industria como la urbanización del resto de la ciudad vivirán en entredicho, expuestos como están a continuos conflictos." (CIVITAS 1a época N 2 junio, INFORME de la «Sociedad Cívica la Ciudad Jardín sobre el Proyecto de Urbanización del distrito suburbano de Las Corts de Sarriá (Barcelona). 1914:47)

"[...] al decir en su Memoria que no compete al Ayuntamiento el fijar el emplazamiento de las manzanas que han de unirse interrumpiendo las alineaciones del Ensanche para dar lugar a la instalación de grandes fábricas, sino que es a los particulares a quienes corresponde designar dicho emplazamiento cuando traten de instalar sus respectivas industrias. [...] funesto principio, cuya aplicación, de no ser a tiempo atajada, acabaría por hacer la vida de la ciudad, y aun la de la misma industria, imposible." (CIVITAS 1a época N 2 junio, INFORME de la «Sociedad Cívica la Ciudad Jardín sobre el Proyecto de Urbanización del distrito suburbano de Las Corts de Sarriá (Barcelona). 1914:47-50)



Plano General de la ciudad de Barcelona con su ensanche, y indicación (parte superior derecha) del proyecto de urbanización de Las Corts de Sarrià



Plan de urbanización del distrito de Las Corts de Sarrià (Barcelona) confeccionado por las oficinas facultativas del Ayuntamiento, con proyecto de Ciudad Jardín (a la izquierda)

05.49. Plànol Collage de l'autor amb comparació i sobreposició de "Plano General de la ciudad con su ensanche", "Plan de urbanización del distrito de Las Corts de Sarrià" i "Proyecto de urbanización de la Diagonal, Planta general", GATCPAC, publicat a AC 4, quart trimestre 1931 i ESQUEMA I de "Esquemas para el proyecto de conjunto. Le Corbusier, P. Jeanneret i Gatepac (G. E.), publicat a AC 13 primer trimestre 1934.

"[...] entendemos de absoluta necesidad que por las oficinas municipales se proceda sin tardanza a la confección de un plan general de urbanización de toda la zona suburbana de Barcelona, por cuya denominación entendemos, no sólo el presente término municipal con los de los pueblos agregados y su necesario enlace, sino toda la región que virtualmente, sino legalmente, debe considerarse como el territorio de la Mayor Barcelona, o sea toda la extensión actualmente ocupada por su llano, de río a río y limitada al norte por la vecina cordillera del Tibidabo, la cual debe también por entero quedar incluida en el proyecto" (CIVITAS 1a época N 2 junio, INFORME de la Sociedad Cívica la Ciudad Jardín sobre el Proyecto de Urbanización del distrito suburbano de Las Cortes de Sarriá (Barcelona). 1914:53)

"[...] nombrando una Comisión popular donde tuvieran debida representación todas las fuerzas vivas de la ciudad, y particularmente las Corporaciones científicas, artísticas, industriales y mercantiles, así como los diversos Municipios afectados, los que separadamente y conjuntamente deberán practicar una información completa acerca de las circunstancias en que se ha de desarrollar, las necesidades que ha de satisfacer y los mejores medios para lograr los fines del proyecto, [...]" (CIVITAS 1a época N 2 junio, INFORME de la «Sociedad Cívica la Ciudad Jardín sobre el Proyecto de Urbanización del distrito suburbano de Las Cortes de Sarriá (Barcelona). 1914:53)

ta per l'Eixample i que ara, amb l'Eixample mig construït, es continua reclamant la necessitat de la ciutat travessera per la futura ciutat, la que serà la "Gran Barcelona" (*la Mayor Barcelona*). Però, el temps dels projectes d'eixamples ha passat, ara estem en un nou segle, i la metodologia de treball també ha canviat, així, es reclama fer servir la metodologia que altres ciutats (en aquests cas només es refereix a les franceses, París, Lió i Marsella) han fet servir en projectes semblants, fent intervenir el màxim de representació (*todas las fuerzas vivas*) i els diferents municipis afectats.

El projecte d'urbanització hauria d'arribar a definir els trets generals i els mínims que asseguressin l'estructura general la proposta, el de *la Mayor Barcelona*, definint les arteries principals de comunicació (el sistema viari) i les reserves d'espais lliures i edificis públics (espais lliures i serveis comuns) deixant "el detalle de su desarrollo para cuando las circunstancias aconsejen llevarlo por partes a la práctica." Una metodologia que intenta assegurar tenir una visió "completa", que no acabada, de la ciutat futura. Malgrat aquesta previsió, o aquesta metodologia, que va des de lo general a lo particular, deixen aspectes molt importants (la zonificació o l'estratègia de zonificació i els paràmetres urbanístics) per un desenvolupament posterior i no queda clar quins ens, ni quines prioritats s'establiran en el desenvolupament parcial de la proposta.

Tot i això, és interessant, que es planteji la idea de projecte per la futura ciutat no condicionada als límits administratius, incorporant, amb la idea del projecte, el concepte de territori i regió virtual, dos conceptes que indiquen la diferència de concepció urbanística dels que plantegen la proposta, en relació a les propostes de l'administració, que queden condicionades per el "territori administratiu" (el municipi), en el millor dels casos, o en fragments de l'espai del municipi, perdent la visió global de la complexitat de la ciutat. Les propostes dels primers anys 30 (Rubió i Tudurí i el GATCPAC) des de pressupostos teòrics i formals diferents, estaran dins d'aquesta idea que ara està proposant i divulgant des de CIVITAS.

Al número 11, es publica la proposta de Jeroni Martorell de cases barates per la Caixa, s'entén com una prova, com un assaig sobre el terreny prèviament urbanitzat (Eixample de Barcelona) amb la intenció de comprovar les qualitats de la Ciutat Jardí en l'àmbit urbà, així poder verificar la teoria en un cas concret, definint una tipologia d'actuació per aplicar-la a altres llocs similars. Tanmateix, es pot entendre com una proposta de com continuar la construcció de l'eixample. La proposta es situa a una mançana del terme de Sant Martí de Provençals, un lloc de l'eixample, encara no construït; la proposta es pot entendre com una reinterpretació de l'eixample en els espais perifèrics a l'eixample central, en espais d'un caràcter diferent a l'eixample construït. D'alguna manera, o de manera similar, Rubió i Tudirí i el GATCPAC faran servir una metodologia similar als anys trenta, fent propostes dins l'Eixample per comprovar i extrapolar a altres situacions. En aquest sentit, aquesta proposta es pot considerar com un "referent metodològic" de les propostes de la dècada dels anys trenta i, d'alguna manera, avala el que estem intentant descriure en aquest apartat, el fet que les propostes racionalistes del GATCPAC per Barcelona, parteixen d'un substrat cultural i metodològic que es va desenvolupar a la ciutat a les dècades dels anys deu i vint del segle passat.

Al mateix número, just el següent article, és publica una reproducció d'un text de Raymond Unwin, sobre el significat d'urbanitzar, amb el títol "*El Arte de la Urbanización*", on explica els principis fonamentals del que per ell és urbanitzar. El text publicat en aquest número és un fragment de la conferència que va donar Unwin, convidat per la *Sociedad*, a l'Ateneu Barcelonès en 1914 i, es reproduirà íntegrament als números 12 i 13. Una errada editorial o la voluntat d'avançar la informació, va fer que aparegués repetit al número 11 i 12, la primera part de la conferència.

El text s'inicia amb una definició del què, per Unwin, és l'Urbanisme. Urbanitzar ha de donar satisfacció a les necessitats i aspiracions de la comunitat, atendre al benestar i la convivència dels seus habitants, contribuint a augmentar el valor dels seus esforços mancomunats. A aquesta definició sociològica i utilitària, afegeix la idea, podríem dir "paisatgística", de relació i vinculació amb el context del territori, "*procurando utilizar las bellezas naturales de la posición que la Ciudad ocupe para hacer en ella la vida amena y agradable*". Utilitat i Bellesa, són els trets essencials de la urbanització, així com en l'arquitectura, no es poden, no s'han de desvincular una de l'altra.

Com aconseguir la relació d'utilitat i bellesa?, com aconseguir amb l'obra d'urbanització aquesta correlació? Per donar resposta a aquesta pregunta, Unwin, fa servir el concepte d'unitat orgàni-

"Trátese por ahora de un primer ensayo limitado a un grupo de 74 casas situadas en una manzana del Ensanche, de la superficie normal de 12,377 metros cuadrados, y cuyos lindes son las calles de la Agricultura, de Manso, de Pallars y de Almogávares, en el barrio de San Martín de Provensals,(sic) pues con muy buen acierto se ha creído prudente circunscribir en estos límites este primer ensayo, para extenderlo después, según sea el resultado, a las superficies más vastas de los terrenos que a este fin ha adquirido también la Caja de Pensiones." (CIVITAS primera época N 11. Las Casas Baratas de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros de Barcelona. diciembre 1916:98)

"Urbanizar una ciudad consiste en dar satisfacción a las necesidades y aspiraciones de una comunidad civilizada; esto es, atender a la convivencia y bienestar de sus habitantes, contribuyendo a aumentar el valor de sus esfuerzos mancomunados en los órdenes comercial i industrial, intensificando la vida social, fomentando el progreso y desarrollo de la cultura y procurando utilizar las bellezas naturales de la posición que la ciudad ocupe para hacer en ella la vida amena y agradable. [...] Procurar la realización adecuada de la mayoría de estos fines constituye en si un verdadero arte. Dentro del cual, igual que en arquitectura, es imposible delimitar en modo alguno lo útil i lo bello." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 11. El arte de la Urbanización, diciembre 1916:104)

"Únicamente podremos hallar la forma de la realización superior, combinando el sentido de correlación que nace de la proporción de los espacios con el sentido de unidad que nace de una definida preconcepción. Estos dos sentidos deberán informar la obra, [...], puesto que cuando se persigue la realización de una forma definida no es posible utilizar como medios eficientes la irregularidad o el capricho. Yo creo, [...] que el plan de urbanización de una ciudad debe ser esencialmente formal, tomando esta palabra en un sentido amplio y no olvidando los límites que a su excesivo formalismo pueden señalar los fines de utilidad que se persiguen, las particularidades topográficas y otras exigencias de carácter práctico que puedan presentarse, en beneficio de las cuales deberán consentirse, sin vacilar, ciertos sacrificios de la forma y del detalle, siempre que con ello se contribuya con mayor eficacia a la realización del fin esencial que se desea conseguir." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 11. El arte de la Urbanización, diciembre 1916:104)

"[...] es imposible llevar a término felizmente una obra de tanta importancia como la construcción de una nueva ciudad si no se empieza por aceptar, lisa y llanamente, las condiciones naturales del terreno donde tenga que construirse, siguiendo después con firmeza el orden de un plan que descansa fielmente sobre la base natural topográfica. [...] Estas características naturales deben tomarse como clave de la composición, aunque procurando, por otra parte, no caer en la falsa imitación de las mal llamadas líneas naturales. [...] las causas misteriosas que determinan la complejidad de formas y líneas de la naturaleza no tienen influencia alguna en las obras de los hombres, y, por tanto, cuanto hagamos para imitar la naturaleza redundará en perjuicio de la belleza ordenada y metódica, cualidad única que sólo el hombre tiene el poder de infiltrar en sus obras." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 11. El arte de la Urbanización, diciembre 1916:105)

ca, "sentido de unidad que nace de una definida preconcepción", és a dir, d'una idea fonamental prèvia, una idea d'organització formal, que no formalista, que ha de donar sentit a les decisions formals del projecte. Una idea que es refereix a concepcions d'ordre natural-formal, que posa l'èmfasi en la coherència formal del conjunt, més que en la forma predefinida o d'imitació a altres formes.

El concepte "d'Unitat Orgànica", no tracta d'imitar la natura, es tracta, en tot cas, d'entendre la diferència entre la manera de formalitzar de la naturalesa (com aquesta determina la complexitat de les formes) i la manera com, l'ésser humà, defineix la forma (*la belleza ordenada y metódica*), la imitació simple i directa de "*la naturaleza redundará en perjuicio de la belleza ordenada y metódica*". És tracta, doncs, d'observar, comprendre i incorporar, en el procés, la diferència de formalitzar, la de la naturalesa i la de l'ésser humà. Unwin defineix l'essència de la urbanització (del urbanisme) com una qüestió essencialment formal, "*Yo creo, [...] que el plan de urbanización de una ciudad debe ser esencialmente formal, tomando esta palabra en un sentido amplio*", aquesta formalització, en sentit ampli, ha de sortir de la observació i de la reflexió, de la consideració de l'experiència formal de la naturalesa i de les característiques formals de la creació humana de bellesa, que en principi són o poden ser contradictòries, per això, és important situar-les en el seu lloc i poder relacionar (correlacionar) les dues maneres de formalitzar.

Parker i Unwin, segons Fariña¹⁸, porten a la pràctica els conceptes teòrics de Howard en les seves propostes de Letchworth City (1904) i en Hampstead Garden Suburb (1905), però, l'obra més influent fins els anys 30 va ser la publicació del llibre "*La práctica del urbanismo, una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*.", on explicita la seva posició vers l'urbanisme a partir de la influència de les teories de Howard, distanciant-se de la idea de bellesa de Camillo Sitte, incorporant a la teoria i pràctica de l'urbanisme la consideració del paisatge (del territori, de les preexistències) com element estructurador, configurador de la proposta urbanística. Aquesta "aportació" és la que, segons el nostre parer, és molt important, des del punt de vista teòric i pràctic i, creiem, (el fet que es publiqui a la revista, en certa manera ho pot confirmar) que formarà part important del substrat cultural-urbanístic barceloní, si més no, en les dècades dels 20 i 30 del segle passat.

18 En línia 15/10/2016. Post publicat el 10 de novembre de 2008, a EL BLOG DE JOSÉ FARIÑA. URBANISMO, TERRITORIO Y PAISAJE, avançant-se a la celebració del centenari de la publicació del llibre; "*La práctica del urbanismo, una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*.", publicat a 1909. El post fa un comentari del llibre i de la posició teòrica-pràctica de l'obra d'Unwin. Especialment, interessant com enfoca l'article en relació a la vigència de les seves propostes. <https://elblogdefarina.blogspot.com/2008/11/sir-raymon-unwin-la-prctica-del.html>

Cal recordar, com esmenta Fariña en el post del seu blog, l'èxit de la primera edició (1909) i la publicació de la segona edició en 1934, tanmateix a la dècada dels 80, també a Catalunya, hi haurà una re-visió de les seves propostes, el fet que la traducció al castellà per l'editorial Gustavo Gili fos realitzada per Joaquim Sabaté amb proemi de Manuel de Solà-Morales, pot indicar, si no la continuïtat de les idees desenvolupades per Unwin, una re-visió, re-consideració, actualitzada i contextualitzada.

Unwin descriu el principi modern de la ciutat, en termes similars als que descriurà el moviment modern, no només s'han de satisfer les necessitat materials, també cal, satisfer les necessitats espirituals.

A les paraules de Unwin, es poden trobar elements de referència que faran servir tant els seguidors de la Ciutat Jardí (com els de la generació intermija entre el Noucentisme i el Moviment Modern) com el GATCPAC; entendre el disseny de la ciutat com una qüestió formal i estètica, el referent a la tradició, o millor dit, a l'essència de la tradició, que d'alguna manera és el que justifica entendre el problema des de la forma i des del lloc, tot i comprenent la complexitat del problema urbà, que altres disciplines han d'ajudar a definir i plantejar. La metodologia que va seguir el GATCPAC per la proposta per la futura ciutat de Barcelona, és similar a la que està plantejant Unwin i, en aquest sentit, es pot entendre, també, la diferència de procés i de proposta entre el GATCPAC i Le Corbusier.

Unwin, ho resumeix, molt clarament, en el següent paràgraf, que sembla descriure la metodologia que emprà el GATCPAC en la elaboració de les seves propostes, recorrent a altres disciplines per adquirir el coneixement necessari per entendre la complexitat de la ciutat de principis de la dècada dels anys 30 del segle XX:

"La urbanización en una ciudad exige, por lo tanto, un esfuerzo colectivo a fin de convertirla en el marco adecuado de la vida moderna. [...] Los técnicos deberán cooperar abnegadamente con los artistas, facilitándoles las indispensables bases prácticas y dejándoles en la mayor libertad posible para dar a sus obras una realización artística." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 13. El Arte de la Urbanización. diciembre 1917:171)

Però quina finalitat té aquesta abnegada cooperació, per aconseguir que la realització de l'obra sigui artística? Si en definitiva es tracta de donar forma a la ciutat, què hi ha d'essencial a la ciutat que requereixi la cooperació per a que el resultat sigui una obra artística?, Unwin, ho planteja en

"Pero todo esto debe conducirnos a un fin superior: hacer de nuestras ciudades, recordando que no sólo de pan vive el hombre, lugares donde encuentren satisfacción las necesidades espirituales y el afán de la cultura que constituyen la medula moral del ser humano civilizado." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 13. El Arte de la Urbanización. diciembre 1917:171)

"A los sociólogos e higienistas corresponde plantear las necesidades; a los economistas e ingenieros estudiar la manera de satisfacerlas; y, después de esto, nosotros, al ejemplo de nuestros antepasados, debemos pedir el concurso del hombre de imaginación, del artista, capaz de encontrar, para la satisfacción de las necesidades, fórmulas de belleza y de armonía. Los griegos y los romanos así lo hicieron." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 13. El Arte de la Urbanización. diciembre 1917:171)

"Si las ciudades deben convertirse de nuevo en lugares donde pueda llevarse una vida cómoda y agradable, es necesario que al establecer los planos se estudie particularmente todo cuanto se refiere a la agrupación y emplazamiento de los edificios, por que es tan necesario al espíritu y a la inteligencia del [publico] la vida en un lugar agradable, como lo es para el cuerpo vivir bajo las condiciones indispensables de limpieza y higiene." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 13. El Arte de la Urbanización. diciembre 1917:171)

condicional, "si las ciudades deben convertirse de nuevo en lugares donde pueda llevarse una vida cómoda y agradable"; un condicional que destil·la una certa nostàlgia, la cooperació dels diferents sabers actuals (moderns) poden recuperar per la futura ciutat valors que ja s'havien conegut i perdut, una futura ciutat que es vol eficient i bella, que satisfaci les necessitats "al espíritu y a la inteligencia" dels seus habitants.

Acaba el text amb una recomanació, una advertència a l'arquitecte, que denota un retret a la seva actitud o al fet artístic mal entès i a l'exacerbada individualitat, aconsellant que posi el seu saber a la consecució d'un objectiu superior.

"Finalmente, el arquitecto deberá dejar de tratar la casa que construya como una obra aislada, realizable a su capricho, y considerarla, al contrario, como la partícula de un todo orgánico, subordinándola a una armonía superior. Y los ciudadanos deben exigir el cumplimiento de esta ley de armonía superior, presidiendo al conjunto de las obras y edificaciones, con lo cual aportarán todos, cada cual dentro de su esfera, su contribución a la belleza de la ciudad." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 13. El Arte de la Urbanización. diciembre 1917:171)

El paràgraf anterior es pot entendre com un retret a l'actitud de l'arquitecte, però també, es pot entendre com una primera aproximació a com el Moviment Modern, entendrà, exposarà i treballarà a la dècada dels 30 la ciutat, en que vincularà la proposta urbanística i arquitectònica com una unitat complexa i relacional per definir la ciutat moderna, en uns paràmetres diferents i amb una formalització estètica diferent, però a la fi, amb una metodologia i amb unes inquietuds similars a les que planteja, en aquest text, Unwin.

"Mediante una acción higiénica y curativa en las casas que tenemos; y luego con la construcción de nuevas casas fuertes y hermosas, en grupos de limitada extensión, guardando armonía con el paisaje, de manera que no haya en ninguna parte ningún suburbio purulento y miserable, sino calles limpias y atareadas por dentro y el campo libre al exterior, con una cintura de bellos jardines y huertos en torno de las murallas, de modo que de cualquier parte de la ciudad pueda alcanzarse andando en pocos minutos el aire fresco del campo y gozarse de un dilatado horizonte -tal es objeto final." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 14. La Ciudad Jardín, mayo 1918:206)

Al número 14 es publica l'article "La Ciudad Jardín", un article editorial¹⁹. Aquest número està dedicat a explicar els principis bàsics de la Ciutat Jardí, mostrant alguns exemples d'iniciatives barcelonines de promocions de ciutat jardí. Podríem dir que es un monogràfic de divulgació de la idea de Ciutat Jardí i de la seva pràctica a Barcelona. L'article va precedir dels esquemes de la ciutat jardí de Howard, comença amb una nota de referència de John Ruskin. D'alguna manera, està introduint els antecedents o referents de la Ciutat Jardí. Com dèiem, encapçala el text una cita de Ruskin, que la Sociedad Cívica i els projectes que publicarà per Barcelona, seguiran gairebé al peu de la lletra, la renovació de la ciutat antiga, la proposta de construir fora la ciutat per millorar la ciutat existent

¹⁹ Article signat per CIVIS, entenem que els articles així signats, fan referència a articles editorials

i proposta de la futura ciutat, les cintures verdes que separin els diferents sectors o fragments de la ciutat, la relació o vinculació amb el paisatge, són característiques, principis bàsics, que la *Sociedad Cívica* considera com solució al problema de la ciutat contemporània i proposta de la ciutat futura.

Tanmateix, com hem anat insistint al llarg d'aquest apartat, són principis bàsics que podem trobar (sempre salvant la distància de sociològica-política-formal), en les propostes del GATCPAC per Barcelona. El projecte de reforma interior del Districte V, podria assimilar-se a la *"acción higiénica y curativa de las casas que tenemos"*, l'avantprojecte de l'avinguda Diagonal, els habitatges per obrers o la casa bloc, amb *"la construcción de nuevas casas fuertes y hermosas"*, la Ciutat de Repòs i Vacances amb *"guardando armonía con el paisaje"*, per aconseguir el *"objeto final"*, el que podria ser el Pla Macià (com a projecte global que integraria les altres propostes i experiències, malgrat la intervenció de Le Corbusier) *"de manera que no haya en ninguna parte ningún suburbio purulento y miserable, sino calles limpias i atareadas por dentro y el campo libre al exterior, con una cintura de bellos jardines y huertos en torno."*

El problema fonamental; la propietat del sòl, *"reconocido que el dominio y el control de la tierra en los supuestos intereses de unos pocos es el gran obstáculo que es preciso mover antes de que el problema de la habitación pueda resolverse"* (CIVITAS 1A ÈPOCA N 14. mayo 1918:207), l'experiència del projecte i promoció de la Ciutat de Repòs i Vacances és un exemple clar d'una via per resoldre el problema de la propietat del sòl, via la formació d'una cooperativa que organitzi i gestioni el projecte i la propietat, una de les possibles solucions dins del sistema econòmic existent.

El segon punt o principi fonamental, el projecte d'urbanització (el pla urbanístic) i implícitament la densitat urbana, *"el adecuado y científico planeamiento de la tierra, [...] particularmente por lo que se refiere a la limitación del número de casas que pueden construirse por hectárea"*

El tercer punt o principi, el límit del creixement de la ciutat i la distribució (localització, zonificació) de la indústria fora o lluny dels habitatges. La creació de noves ciutats (jardí) pot resoldre les dues qüestions simultàniament i, així millorar l'habitabilitat de la ciutat, de la vella (descentralització de les indústries) i de les noves, més properes al camp.

"Necesitamos nuevas ciudades a las que las industrias de los viejos centros urbanos puedan trasladarse, y donde los obreros puedan hallar tierras y casas baratas para vivir en condiciones saludables, a poca distancia de sus talleres." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 18. La ciudad Jardín, mayo 1918:208)

El problema de la concentració de fàbriques i com a conseqüència dels obrers, a les grans ciutats, s'ha de resoldre d'arrel; construir suburbis jardí a les grans ciutats, pot pal·liar el problema, però no el resol, per resoldre'l cal noves propostes, noves ciutats que alhora que resolen el problema de la gran ciutat, contribueix a que es construeixin amb millors condicions les antigues.

El GATCPAC ho intentarà resoldre amb la zonificació de la ciutat compacta, els seguidors de la idea de Ciutat Jardí, amb la deslocalització de les fàbriques, recurrent, tot i que sense fer una referència explícita a l'experiència, a Catalunya, fonamentalment a la província de Barcelona, de les colònies industrials, un referent local que pot afirmar la conveniència de la deslocalització de la indústria de la gran ciutat, tot i que molt probablement, l'experiència de les colònies industrials catalanes, cercaven la solució a altres problemes²⁰ (econòmics, socials, de control del proletariat, etc.) podria ser un referent (cultural) que d'alguna manera, a Catalunya i a Barcelona, pugues influenciar amb l'adhesió a les idees de Howard.

És interessant veure que molts dels temes que preocupen als seguidors de la Ciutat Jardí estan "indicant" els temes que el Moviment Modern (els CIAM) tractarà de debatre i resoldre, o si més no, seran temes recurrents en els debats dels diferents congressos des de finals dels anys 20 fins a finals dels 30. Tot i això, caldria, en tot cas, clarificar les diferents posicions internes del moviment modern (que creiem no és el lloc, caldria entrar molt més a fons del que aquest apartat permet) i fins i tot l'experiència dels treballs de Le Corbusier entre els anys 1914 i principis dels 30 es desenvolupen al voltant d'aquests temes.

Sigui com sigui, amb més o menys profunditat i diferenciació de matisos, ens interessa remarcar, com hem anat insistint al llarg d'aquest apartat, quins elements o idees estan en el substrat ideològic-formal-cultural-arquitectònic-urbanístic a Barcelona a les dècades anteriors a l'aparició i les propostes del GATCPAC, que d'alguna manera, entenem que han influenciat, o si més no, han matisat les propostes arquitectònico-urbanístiques del grup en relació a altres propostes que s'han englobat en el racionalisme europeu.

²⁰ Per aquesta qüestió són interessants els articles de:

Lacuesta, R. (2017). Arquitectura industrial catalana en el darrer quart del segle XIX i primer quart del segle XX. *Catalan Historical Review*, 175-187.

Serra i Rotés, R. (2011). Les colònies industrials a Catalunya. *Catalan Historical Review*, (4), 241-25

Un altre exemple respecte al que hem estat comentant reiteradament, el trobem a l'article, "La Ciudad Jardín "Sivatte"²¹" de J. A. Mas Yebra, publicat en aquest mateix número, incideix en la necessitat moderna de gaudir de la naturalesa i de l'esport, necessitat motivada per les condicions de la vida moderna.

En un lloc perifèric i amb pretensió suburbial, es planteja el projecte de ciutat jardí entre Sant Andreu i Horta, un lloc on la pendent de la serra del Tibidabo (Collserola) permet la construcció d'habitatges en bones condicions higièniques, amb visuals al pla de Barcelona i a prop de la natura. Un lloc, on les condicions topogràfiques, geogràfiques i paisatgístiques presenten les característiques adients per esdevenir una ciutat jardí de certa qualitat i, que cal "aprofitar" per el creixement de la ciutat, més enllà de l'àmbit de l'Eixample, un creixement en forma de ciutat jardí que és el que la ciutat necessita, una oportunitat per gaudir de la ciutat i la naturalesa.

Amb una descripció romàntica del paisatge, hi ha implícita, a més de l'exaltació del mateix, la sorpresa que aquest pugui estar tant a prop de la ciutat i, que per tant, és una qualitat que cal aprofitar, tot i fent créixer la ciutat, aquesta, ho faci d'una manera agradable, però sobretot aprofitant i respectant les condicions, geogràfiques, topogràfiques i paisatgístiques que el lloc ofereix.

Tot i la distància, conceptual, social, arquitectònica i urbanística de la proposta de la CRV del GATCPAC i de la Ciutat Jardí "Sivatte", el fons, la intenció estratègica és la mateixa, o similar, reconèixer les qualitats paisatgístiques del lloc, un lloc "agreste y delicioso", que cal aprofitar per millorar les condicions de la ciutat i els seus habitants, ara per construir habitatges (Ciutat Jardí), després per construir el lloc de descans i esbarjo (Ciutat de Repòs i Vacances), tampoc ha de ser casual que els dos projectes s'anomenen "ciutat", una ciutat nova i facilitadora de l'habitabilitat de la vella.

Estratègies similars, cercar fora la ciutat (construïda) el lloc o els llocs, que aprofitant les seves qualitats paisatgístiques intrínseques, facilitin la construcció de noves "formes" de ciutat, que no volen ser, només, alternatives a la ciutat anterior, sinó elements (ciutats) que la milloren.

21 El 26 de marzo de 1904, Manuel Sivatte constituyó la empresa denominada "Compañía de Urbanización de las alturas y extensiones de Horta-Las Roquetas" con el objetivo de construir una ciudad jardín en su finca de Torre Baró. Gracias a este proyecto se construyó la carretera Alta de las Roquetas y se inició la construcción por parte del arquitecto Josep Torres Argullol de lo que debería ser un hotel y hoy se le conoce como el castillo de Torre Baró, pero el fracaso de este proyecto de ciudad jardín significó la paralización de las obras y que el hotel quedara finalmente inacabado El Castillo de Torre Baró. abril 27, 2015 por Mon Barcino. <https://monbarcino.wordpress.com/2015/04/27/el-castillo-de-torre-baro/>

"Va ganando terreno desde hace tiempo la idea de vivir al aire libre en contacto con los agentes naturales que vivifican y reestablecen el equilibrio perturbado por la ruda labor que imponen las necesidades de la complicada existencia moderna." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 14. La Ciudad Jardín "Sivatte", mayo 1918:209)

"Se halla éste a un kilómetro de distancia del final de la calle Mayor de San Andrés, y llega hasta las laderas de la parte Norte de la cordillera del Tibidabo, sin contar que se halla comprendida dentro de los límites de la extensa finca del señor Sivatte.

La disposición del terreno, en las laderas de suave pendiente, permite que las casas que en él han de construirse vayan escalonándose, sin privarse una a otra de las necesarias condiciones de higiene y visualidad." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 14. La Ciudad Jardín "Sivatte", mayo 1918:209)

"[...] entre sus frondas, dispersos acá y allá, los invitados a la inauguración de la Ciudad Jardín, en torno de los coches que les habían llevado a aquel sitio agreste y delicioso, nos recordaban las delicadas creaciones de Watteau y de nuestro paisano Miralles, pareciéndonos imposible que a tan pocos pasos de Barcelona se encontraran detalles naturales de tan robusto colorido, de tan exuberante vegetación." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 14. La Ciudad Jardín "Sivatte", mayo 1918:209)

Més enllà de les possibles semblances estratègiques entre aquestes iniciatives i les propostes del GATCPAC, hi ha en aquestes propostes de Ciutat Jardí de principis del segle XX, una voluntat implícita (també es podria considerar casual) d'evidenciar el paper de via travessera estructurant de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, una possible Gran Via Nord. No deu ser casual que les propostes urbanístiques (en aquest cas vinculades a la Ciutat Jardí) es plantegin a llevant i ponent de la via travessera del peu de la serra de Collserola, ens referim al cas del projecte que estem comentant (a llevant de la serra) i el projecte de ciutat Jardí de Pedralbes (a ponent de la serra).

Són evidents, també, les diferències entre els dos projectes (la ciutat jardí de ponent i la de llevant) i fins i tot el resultat final de totes dues iniciatives, però també, és indiscutible, que tant una com l'altra pretenen donar resposta al creixement de la ciutat, prenent com a suport estructural la carretera travessera del peu de la serra de Collserola, situant-se en punts "estratègics" de la mateixa, a llevant, a prop dels nuclis existents (Horta i Sant Andreu) i en un lloc, la qualitat paisatgística del qual afavoreix la seva localització i, a ponent, a prop del nucli de Sarrià, al voltant d'un lloc, la qualitat paisatgística del qual és indiscutible, el monestir de Pedralbes i Sant Pere Màrtir, tanmateix, en aquest cas, la qualitat de la plana en pendent suau i l'orientació cap al delta del Llobregat, així com la proximitat de l'avinguda Diagonal (via que des de l'Ajuntament de Barcelona es vol potenciar) i la capacitat econòmica dels promotors de la proposta, portarà a resultats extremadament diferents, el primer cas es resoldrà en fracàs i el segon en una de les propostes que, a més d'haver-se portat a terme, ha caracteritzat el sector de ponent de la ciutat de Barcelona.

Possiblement, a més de les qüestions geogràfiques i paisatgístiques, han estat molt decisives qüestions sociològiques i de prioritat de la política urbanística de l'administració municipal. La importància i caràcter que pren l'avinguda Diagonal des de les primeres dècades del segle XX, estan en l'extrem oposat a les característiques estructurals de la Meridiana, no és casual, tampoc, el paper que totes dues vies tenen a la ciutat de Barcelona en els anys seixanta del segle XX, la primera, es converteix en la entrada de la ciutat des de ponent amb elements representatius de la cultura (la construcció de la Zona Universitària) i la segona, la entrada a la ciutat des de llevant, element caracteritzat per la situació de polígons d'habitatges, els tallers del ferrocarril. Probablement la diferència en la concreció dels dos sectors té molt a veure amb el substrat sociològic i econòmic, el primer vinculat a les classes benestants de la ciutat i amb major poder econòmic i influència política, el segon, ocupat per la classe treballadora vinculada a la indústria i amb forta ocupació del sòl per estructures ferroviàries i industrials.

Però més enllà d'aquestes diferències, importants, ens interessa remarcar la "coincidència" de la seva situació en relació a les vies estructurants de la ciutat i, especialment al paper que ha tingut la carretera d'Esplugues a Sant Andreu com a via travessera estructural.

En relació a les propostes que estem comentant, en aquest mateix número, es publica la notícia d'un concurs per la Ciutat Jardí de Pedralbes, el següent número estarà dedicat, gairebé exclusivament a la divulgació del mateix.

"En el concurso de proyectos de enlace de las vías y avenidas que se cruzan junto al Real Monasterio de Pedralbes, con el fin de armonizar las nuevas construcciones en proyecto, con la severa belleza de aquel monumento de nuestro arte gótico, concurso de que se dio cuenta en nuestro último número, se han adjudicado las recompensas siguientes:

Premio único, de mil pesetas, al proyecto de don Luis Bonet Garí, don Alberto Carbó Pompido y don Antonio Puig Gairalt [...]" (CIVITAS 1a época N 14. La Ciudad Jardín de Pedralbes. mayo 1918:220-221)

Guanyen el concurs de projectes d'enllaç de "*las vías y avenidas que se cruzan junto al Real Monasterio de Pedralbes, con el fin de armonizar las nuevas Construcciones en proyecto*" els arquitectes Luis Bonet Garí, Alberto Carbó Pompido i Antoni Puig Gairalt. Lluís Bonet, recentment titulat (1918), formarà estudi amb els dos arquitectes, Albert Carbó i Antoni Puig Gairalt.

Bonet, com altres arquitectes de la seva generació, s'ha format també a l'Acadèmia Galí, es mourà entorn el noucentisme aproximant-se, com Puig Gairalt, cap a les propostes racionalistes, cercant un llenguatge modern contextualitzat a la cultura mediterrània, són arquitectes, sobretot Puig Gairalt, l'obra dels quals farà de "pont" entre el Noucentisme i el Racionalisme dels arquitectes de la següent generació (els que formaran el GATCPAC), d'alguna manera, aquest fet, evidència el que hem estat comentant, la relació més o menys directa entre les inquietuds arquitectòniques i urbanístiques dels arquitectes de la segona dècada del segle XX i les dels arquitectes que a través del GATCPAC i la seva revista de divulgació AC, varen desenvolupar la seva tasca, a Barcelona, a la dècada dels anys 30.

La proposta guanyadora del concurs es publica al número 15 de CIVITAS (agost 1918) que s'inicia explicant les intencions de la revista i *La Sociedad*, clarament amb la voluntat de cercar les solucions a la ciutat, independentment del sector social al que va adreçat el projecte, o acceptant les

diferències de classe, sobre la que no es posicionen, més enllà de l'acceptació de les mateixes, com un fet natural, que en tot cas, des del punt de vista arquitectònic i urbanístic, requereixen solucions diferents en funció de la classe social a la que va destinat el projecte.

A l'apartat *LOS ALREDEDORES DE BARCELONA*, a més de les qualitats naturals del lloc i d'haver estat escollit per ser habitat per prestigiosos personatges, ha estat, posteriorment, motiu d'obertura d'importants vies, entre elles la Diagonal, plantejada al projecte d'eixample Cerdà i que ara l'Ajuntament vol potenciar iniciant la seva prolongació, que vincula i comunica els espais a urbanitzar per la nova Ciutat Jardí de Pedralbes.

"También la Gran Avenida Pearson debe su existencia a una urbanización cuya situación resulta realmente privilegiada por hallarse en la falda de la colina de San Pedro Mártir, mirador espléndido del llano en su parte occidental y que, hoy día, se halla cruzado en su pie por la carretera de Cornellà a Fogós de Tordera, uniendo la primera de estas poblaciones con Sarriá, San Gervasio y San Juan de Horta, ofreciendo durante su recorrido pintorescos puntos de vista sobre la ciudad, los cuales permiten apreciar a cada momento el inmenso desarrollo que en el transcurso de pocos años ha alcanzado la gran urbe barcelonesa." (CIVITAS 1a época N 15. La Ciudad Jardín de Pedralbes. agosto 1918:225)

"[...] pues, desde su cima, domínase (sic) el panorama espléndido que ofrece la masa edificada de la urbe, la montaña de Montjuich (sic), el llano fertilísimo del Llobregat, hasta más allá del Prat, y en otra dirección, los poblados de Horta, San Martín, San Andrés, San Adrián del Besós, y Santa Coloma de Gramanet, hasta la importante ciudad de Badalona, y en la lejanía, las sonrientes poblaciones costeñas de levante hasta la rada de Mataró, limitado todo ello por el poético horizonte del mar azul, ese mar Mediterráneo, que es fuente de inspiración para la inteligencia y campo fecundo para nuestras mayores empresas comerciales." (CIVITAS 1a época N 15. La Ciudad Jardín de Pedralbes. agosto 1918:225)

L'apartat *URBANIZACIÓN*, fa esment de l'avinguda Pearson, continuació de Reina Elisenda [*transversa descendens*], que arrenca tot just en el creuament amb l'avinguda Pedralbes amb la carretera d'Esplugues, forma part d'una urbanització a prop de Sant Pere Màrtir, també és una important via de comunicació. En les referències a les prehistòries i al paisatge estan remarcant la idea de travessera, com elements urbans o paisatgístics, que van definint elements de comunicació i estructuració del territori a partir de petites travesseres i d'elements singulars en i del paisatge, que finalment definiran una travessera a escala més gran i que corrobora la idea de la tesi, l'aparició i construcció de la Travessera Nord a ponent.

Curiós i, especialment interessant, com descriu el lloc, fent referència a Sant Pere Màrtir com a lloc emblemàtic per la seva posició i, per com és possible des d'ell, contemplar la transversalitat del pla de Barcelona, des del Maresme fins als pobles del Llobregat, una fita en el paisatge que facilita la compressió de la transversalitat del territori barcelonès. És una descripció que remarca aquesta transversalitat en la que els rius (Llobregat i Besòs) no són nomenats, sembla com si ja formessin part del paisatge i no límits del mateix.

És una descripció similar a la que va fer, seixanta anys enrere, Rovira i Trias al descriure el territori (paisatge) dels voltants de Ciutat Vella, quan definia l'espai fins on s'havia d'eixamplar la ciutat, tot i que en la descripció de Rovira i Trias, els dos rius eren els límits de l'espai descrit. Ara, el paisatge descrit "salta" per sobre dels dos rius, o d'una altra manera, els dos rius formen part del paisatge transversal que va des de els pobles més a ponent del Prat fins als pobles de llevant entre Badalona i Mataró. Una descripció del paisatge que, sense deixar de ser transversal, ha augmentat la seva escala.

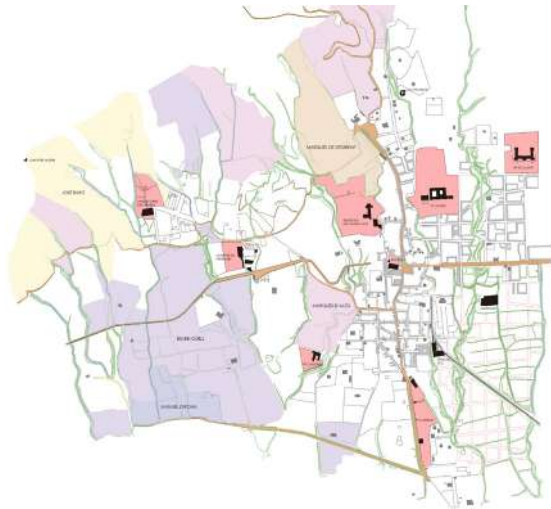
Tanmateix, la descripció fa referència a les vies de comunicació i estructura del lloc que es vol urbanitzar, la unió d'avingudes en llocs estratègics i la importància de l'actual carretera d'Esplugues i la futura prolongació de l'avinguda Diagonal, sistema de *descendens* i *transversa descendens* que organitzaran l'estructura urbana del lloc.

"Además de la Avenida Pearson, hay que contar con la prolongación de la Gran Vía Diagonal que, como es sabido, es de un ancho de 50 metros, pero que está proyectada, (desde su punto de cruce con la Avenida Güell o de Pedralbes, que une el Monasterio con las Corts en el lugar donde se conservan las típicas masías Casa Estella y Torre Rodona, cerca de la nueva Casa de Maternidad), de un ancho de 80 metros, y que constituirá un majestuoso acceso al mencionado Parque Forestier. Pero hay más; la carretera de Cornellá a Fogás de Tordera, des de la Plaza de Sariá hasta Pedralbes, constituye un hermoso paseo llamado de Elisenda de Moncada, poblado de elegantes y modernas casas-torres, de gran suntuosidad algunas de ellas. Pues bien; se acaba de celebrar un concurso para premiar el mejor proyecto de unión de la Avenida Pearson con dicha carretera y con la Avenida Güell, embelleciendo el recinto exterior del Monasterio de Pedralbes, que se halla, como es sabido, frente a esta última Avenida." (CIVITAS 1a época N 15. La Ciudad Jardín de Pedralbes. agosto 1918:226)

Les vies de comunicació són, en aquest cas, les que marquen la diferència a altres urbanitzacions de qualitats similars, són les que apropen quantitativament i qualitativament la nova urbanització al centre de la ciutat. Al paràgraf (al marge), descriu la comparació amb l'urbanització de l'Avinguda Tibidabo, que va utilitzar una estratègia similar a llevant de la carretera d'Esplugues, prenent-la com a suport o com inici referent per la seva urbanització, com la de Pedralbes, que es suporta en la carretera d'Esplugues, però amb referents "monumentals" i amb una qualitat de comunicació, amb el centre de la ciutat, molt superior, més moderna. La urbanització de l'avinguda del Tibidabo i la de Pedralbes, tenen en comú la cerca de millors qualitats paisajístiques i ambientals, prenent com a referència la carretera d'Esplugues (la Travessera Nord) a llevant i ponent de la ciutat. Les diferències, la magnitud de la urbanització, la qualitat de la comunicació i la referència a les vies estructurals de la "perifèria" de la ciutat. El paràgraf següent ho explica amb molta claredat:

"Las circunstancias que acompañan al proyecto social, tales como la construcción de un parque Municipal lindante con estos terrenos, de realización próxima; y la facilidad de comunicación que ha de proporcionar la apertura de la Gran Vía Diagonal, y el proyecto de Tranvía a Esplugas que coloca esta urbanización a 3 kilómetros del Paseo de Gracia, todo esto sumado a la expansión urbana que seguramente se avecina como consecuencia de la prosperidad industrial y co-

"La distancia desde el Paseo de Gracia a las nuevas edificaciones, es semejante a la que separa dicho paseo de la Avenida del Tibidabo; pero con la diferencia de que, en vez de recorrer vías estrechas, como las de Gracia, se hace el trayecto por la Gran Vía Diagonal, Avenida Güell y Avenida Pearson, las más hermosas y anchas comunicaciones de nuestra Ciudad." (CIVITAS 1a época N 15. La Ciudad Jardín de Pedralbes. agosto 1918:228)



05.52. Dibuix de l'autor en base al Plànol topogràfic del terme de Sant Vicenç de Sarrià. [...] Hi ha les noms dels propietaris de les diferents parcel·les. Autor: Muntané Trullas, Juan. 1903. AHCB 10076.

Es pot observar els diferents fragments de la carretera d'Esplugues i la discontinuïtat a Sarrià.



05.53. Mercat de Sarrià. Obra dels arquitectes Marcel·lí Coquillat i Anau Calvet. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 23/12/1911 - 17/03/1912. AFB3-117 Editorial López.

Obertura connexió dels dos fragments de la carretera d'Esplugues.

mercial en que vivimos –al igual que en 1888 i en 1900.- han llevado al ánimo de los iniciadores el convencimiento de la oportunidad de plantear este negocio." (Full de propaganda de la Sociedad Inmobiliaria de San Pedro Mártir. Sarrià-Barcelona, intercalat entre les pàgines 229 i 230 de CIVITAS N. 15, agosto de 1918)

Fan servir l'estratègia d'aprofitar les iniciatives municipals (construcció d'un parc, obertura de vies de comunicació i mitjà de transport col·lectiu), iniciatives, que no solament assegurin l'èxit de la proposta sinó, la inversió dels promotors. Una visió capitalista que aprofita les circumstàncies urbanístiques per millorar el negoci, amb una clara visió d'aprofitar la plusvàlua que generaran les accions municipals. Es clar que la iniciativa és privada i cerca "*la oportunidad de plantear este negocio*" que indica que es tornen a repetir els errors que varen malmetre el projecte d'Eixample Cerdà, i alhora, indica quins són els mecanismes per crear ciutat, mecanismes que queden lluny de la idea social que es pot entreveure en les propostes de CIVITAS, que d'alguna manera, inclouen en les seves bases la "socialització" del procés de construcció de la ciutat.

Més enllà del comentari anterior, el que ens sembla interessant de les raons de la proposta, és el que té a veure amb la idea de travessera, i que en aquestes "*circunstancias que acompañan al proyecto*" ho expliciten clarament; (a) la proposta és situa en un lloc estratègic (projecte de parc) sobre una via travessera. (b) facilitat de comunicació a la resta de la ciutat (Diagonal i tramvia d'Esplugues). (c) Valor paisajístic i monumental (Sant Pere Màrtir i Monestir de Pedralbes) del lloc. (d) estructura l'expansió de la ciutat.

En el mateix número i en relació a la urbanització de Pedralbes es publica l'article "*En derredor de la ciudad. La Gran Avenida Pearson*" signat per l'arquitecte Buenaventura Basegoda, que és una reproducció de l'article publicat a *La Vanguardia*, ens sembla interessant per el que té d'explícit vers la idea de travessera. Fonamentalment, en relació al que a la tesi, hem anomenat la Travessera Nord i la importància de la Serra de Collserola per la ciutat, Basegoda, al parlar sobre l'avinguda Pearson fa unes consideracions sobre la situació de les comunicacions a la "perifèria nord" de la ciutat en la relació de la Travessera Nord amb diverses descendents i la seva dificultat de comunicació.

"Hoy día queda prácticamente demostrado que el tránsito desde Barcelona a la Cordillera que la circuye en anfiteatro [fa servir la mateixa expressió de Rovira i Trias de 1847] es, a todas luces, insuficiente. El Paseo de San Juan, sin comunicación directa con la barriada de la Salud; la calle de Salmerón, incapaz de contener, sin exposición de la vida, el intenso tráfico de peatones y vehículos que van a la carretera de la montaña; la calle Muntaner, angosta en su encuentro con la plaza

de la Bonanova, ofrece peligros indubitables; la carretera de Sarríá nos conduce al interior de las calles pueblerinas, que el tranvía por sí solo obstruye a cada momento. **Queda un solo recurso, y éste por desgracia se halla en manos de particulares. Me refiero a la carretera particular de los señores Girona y Güell, que conduce cómodamente desde la de Sarríá a la avenida de Pedralbes, que a su vez conduce a la de Cornellá a Fogás de Tordera, frente a la entrada del Monasterio de Pedralbes.**" (CIVITAS 1A ÉPOCA N 15. En derredor de la ciudad. La Gran Avenida Pearson. Agosto 1918:231)

Basegoda fa referència a la idea de travessera com a consecució de diverses travesseres, al descriure l'obra de l'Ajuntament de Sarríá de comunicar el poble amb el Monestir de Pedralbes.

"Antes de la apertura de la bellísima avenida Pearson, ya **el ayuntamiento de Sarríá, con la cooperación de algunos propietarios, abrió un paso por el lado de la iglesia parroquial, tendió un puente sobre un barranco y urbanizó los lados de aquel trozo de carretera hasta Pedralbes, bautizando el trozo abierto con el nombre sugestivo de Paseo de la Reina Elisenda de Moncada.**" (CIVITAS 1A ÉPOCA N 15. En derredor de la ciudad. La Gran Avenida Pearson. Agosto 1918:231-232)

Una obra, la de l'Ajuntament i els propietaris de Sarríá, reflex de la modernitat i referència a la història del lloc, o d'una altra manera, la travessera és una obra de modernitat que vol superar, tot i fent referència a la història, els obstacles, que aquesta i la naturalesa oposa a la comunicació entre llocs de referència, un espai monumentalitzat (el Monestir de Pedralbes) i un espai urbanitzat (el poble de Sarríá), amb caràcter diferent, però amb un valor afegit (humanitzat) que els caracteritza com a "nodes" referencials, de la travessera que es construeix i que alhora, al comunicar-los, els dota d'un nou valor.

Interessant la referència al projecte de tramvia entre la Bonanova i Esplugues, és un referent molt clar del potencial que la Travessera Nord tenia en aquests moments. La urbanització de Pedralbes, el projecte de parc (sembla que sigui l'embrió del Parc de Cervantes), el tramvia de Sarríá a Esplugues, etc., i com no, els llocs (*punto singular de cruzamiento*) que referencien les travesseres o les consecutives travesseres, llocs de referència existents, en aquests cas, o nous i renovats.

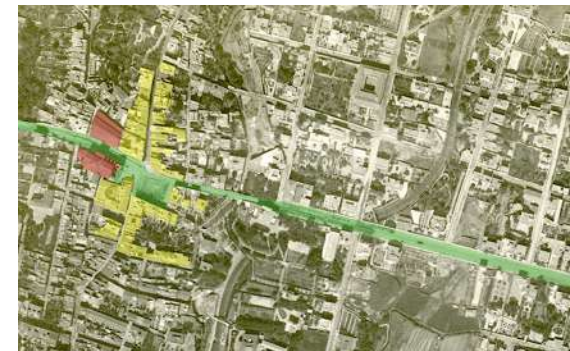
"Otro de los alicientes que hay en aquel punto singular de cruzamiento o afluentes de vías importantes es el regio monasterio de Clarisas de Pedralbes [...] Su esbelta iglesia con su doble coro, [...]" (CIVITAS 1A ÉPOCA N 15. En derredor de la ciudad. La Gran Avenida Pearson. Agosto 1918:232)



05.54. Nou pont inaugurat sobre el Torrent de la font del bou. Sarríá. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 1912. MUHAB 7571



05.55. Viaducte a Sarríá Sobre el Torrent de la Font del Bou. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 1912. MUHAB 42146



05.56. Fragment, Vista Aèria dels Barris de Sarríá i Tres Torres. 1927. MUHAB-Q100 Urbanisme i obres. Retocada per l'autor.



05.57. Fragment: Cursa d'Automòbils "volta a Catalunya": Arribada a la Meta de Sarrià. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 1916. AFB3-117 Editorial López.



05.58. Fragment: Campionat d'Espanya en carretera de ciclisme. Sortida de corredors al pont d'Elisenda de Montcada, Sarrià. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 1903-1917. AFB3-117 Editorial López

Tot i això, la descripció travessera, Basegoda, la entén com una possibilitat de via de circumval·lació, una ronda, gairebé com ha estat dissenyada a finals del segle XX la Ronda de Dalt.

"Cuando la Diagonal alcance, completamente abierta, esas alturas, hasta la avenida de Pedralbes, enfilando la avenida de Pedralbes podréis llegar a la carretera de Cornellá y desde ella por Esplugas por el camino real por Coll Blanch (sic) y Sarrià ir a la plaza de España, calle de Las Cortes o Marqués del Duero." (CIVITAS 1A ÈPOCA N 15. En derredor de la ciudad. La Gran Avenida Pearson. Agosto 1918:231)

Segui com sigui interpretada, com a travessera alta o com a camí de circumval·lació o ronda de muntanya, és innegable el valor que està prenent aquesta via, a principis del segle XX, en la definició de la futura ciutat de Barcelona, tanmateix, és des d'aquesta travessera que es "preveu" la idea de territori travesser de la futura metròpoli.

En els plànols que publica el GATCPAC sobre la Barcelona Futura al seminari *MIRADOR*, abans de treballar la proposta amb Le Corbusier, s'aprecia la representació d'aquesta via, com un element travesser referencial de l'estructura de la ciutat, és en les propostes posteriors, que es centren més en l'esquema de la Gran Via i la re-definició de la retícula de l'Eixample, quan desapareix aquesta via a les representacions de la proposta.

Tanmateix, a l'esquema per Barcelona del Regional Planning de Rubió i Tudurí, aquesta via forma part de l'estructura de la ciutat. No és estrany, que al llarg del segle XX, fos un tema recurrent a les propostes d'estructura viària de la ciutat, com tampoc ho és, que a finals del segle XX, la Ronda de Dalt, seguis, en part, el traçat d'aquesta via estructural.

L'exemple de la Ronda de Dalt, confirma el que pretenem constatar en aquest apartat, el fet que, malgrat les diferències, sociològiques, econòmiques, polítiques, urbanes, hi ha elements (idees) que "alimenten" el substrat cultural de la ciutat o de les idees de ciutat, que es mantenen latents ajustant-se a les circumstàncies del moment en que es materialitzen, però que estan i han estat formant part d'aquest substrat, apareixent amb major o menor intensitat, amb major o menor magnitud, en diferents moments històrics, tanmateix, per aquesta qualitat de formar part del substrat cultural col·lectiu, són elements que permeten successives reinterpretacions.

Des de CIVITAS, els elements travessers són reivindicats (reconeguts) a les cotes baixes de la serra de Collserola, però també, a la línia de costa, dos elements travessers que emmarquen longitudinalment la ciutat de Barcelona i que van apareixent amb més força a mesura que la ciutat creix, sobretot quan la franja central de l'eixample és pràcticament ocupada per edificacions, és quan apareix, sinó amb més força, amb més claredat, la necessitat d'elements urbans travessers, que estructurin, acotin, comuniquin la ciutat de llevant a ponent, des del nivell de mar fins a la cota del peu de la serra, a diferents cotes del pla.

Al número 16 (CIVITAS primera època N 16. 1 de octubre 1918) es publica l'article, *El Paseo Marítimo*²² de Barcelona, una altra proposta travessera, que posteriorment serà modificada o, millor dit, truncada per la proposta de Port Franc, que d'alguna manera posarà en crisi la proposta de passeig marítim entre els dos rius. Es tracta d'un projecte redactat per l'enginyer José Ortega en col·laboració amb la *Jefatura de Obras Públicas de la província de Barcelona* per encàrrec de l'Ajuntament de la ciutat.

Una necessitat²³ moderna de la ciutat per arribar a ser la capital del mediterrani, però, també per poder gaudir dels beneficis naturals que la costa pot oferir a la ciutadania. Un passeig que ha d'estar adequat pel gaudi, però també, ben comunicat amb la resta de vies principals de la ciutat.

El projecte es presenta com una necessitat nacional, al tenir el context geogràfic de Barcelona com a base. Com estratègia es recorre a la idea de transversalitat, evident al seguir la costa, però també per la referència a elements urbans travessers existents (el *Paseo de Colón* i el *Paseo de la Barceloneta*) que la proposta vol connectar, definint una travessera d'escala més gran, a escala de ciutat. Aquesta transversalitat de major escala ve remarcada per la explícita referència als dos

22 Per aquest tema veure l'article "El paseo Marítimo y su relación con el Automovilismo", por José M^a Ortega, autor de la proposta del passeig. Publicat a AUTO-MOTO Revista del Real Automóvil-Club de Cataluña y del Real Moto-Club de Catalunya. Año 1 Núm. 2. Octubre 1918. pàgines 40-43.

23 Veure **Tatjer**, Mercè (1995) LA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO COSTERO SIGLOS XIX -XX. DEL MUNDO PORTUARIO AL MUNDO DEL OCIO. EL CASO DEL PUERTO DE BARCELONA, 1856-1936. Reproducido de: GUIMERÁ, Agustín y ROMERO, Dolores (Editores). Puertos y sistema portuarios (siglos XVI-XX).

Actas del Coloquio Internacional "El sistema portuario español", Madrid, 19-21 octubre, 1995. Madrid: CEHOPU, Ministerio de Fomento, CSIC, 1996, p. 371-392. "Al año siguiente, siendo ministro de Fomento Francesc Cambó, se promovió la "Ley de Paseos Marítimos" del 24 de julio del 1918, bajo los auspicios de la cual se autorizó la construcción del Paseo Marítimo a cargo del Ayuntamiento encargándose el proyecto al ingeniero de caminos José M^a Ortega, el cual proyectó un paseo desde el Llobregat hasta el Besós. "

"[...] Barcelona necesita, para disfrutar en todo tiempo de su privilegiada situación, poder asomarse a contemplar las bellezas siempre atractivas del mar que la baña, y acercarse a él para saturarse de sus tónicas y refrescantes brisas, **merced a una vía moderna que contornee la costa y que esté en fácil comunicación con las arterias principales de la capital y adecuada a todos los medios de locomoción en uso.**" (CIVITAS primera época N 16. El Paseo Marítimo de Barcelona, octubre 1918:13)

"Este recinto consagrado a la comunicación de España entera con las naciones transatlánticas y transmediterráneas está limitado por el Paseo de Colón y por el Paseo Nacional de la **Barceloneta, que han de ser los que establezcan el enlace entre las dos ramas en que forzosamente ha de quedar dividido el Paseo marítimo, una en dirección a la desembocadura del Besós y otra a la del Llobregat.**" (CIVITAS 1A ÉPOCA N 16. El Paseo Marítimo de Barcelona, octubre 1918:13)



05.59. Plànol de planta de la proposta. (CIVITAS 1A ÈPOCA N 16.:12)



05.60. Il·lustracions de l'article "El paseo Marítimo y su relación con el Automovilismo", por José M^o Ortega, autor de la propuesta del paseo. Publicat a AUTO-MOTO, Revista del Real Automóvil-Club de Cataluña y del Real Moto-Club de Catalunya. Año 1 Núm. 2. Octubre 1918. pàgines 40-43.

rius com a fites del projecte de passeig marítim. El Llobregat i el Besòs, tornen a ser els referents del projecte travesser a Barcelona.

Fites que són fora del terme municipal, per tant reforcen la idea de transversalitat territorial, en el sentit que depassen les competències municipals i prenen com a referència dos elements del paisatge per definir o referenciar el recorregut del traçat.

Transversalitat, també, perquè és una primera proposta que espera completar-se amb el tractament de les *descendens* dels dos rius; transversalitat, per tant, perquè es defineix amb la consideració estructural de la direcció de la costa, però també, amb la consideració de les *descendens* dels dos rius, que s'integren a la proposta del passeig marítim com elements complementaris de gaudi pels habitants de la ciutat.

Tot i que estem fent insistència amb la idea de travessera, cal entendre, també, que de forma implícita, si incorporem a l'esquema travesser que estem comentant, la Travessera Nord, que també s'està potenciant amb els projectes de ciutat jardí, que hem comentat anteriorment, apareix novament, la idea de circumval·lació o de ronda a la ciutat. És evident la semblança del traçat que es descriu amb el traçat que es va definir a finals del segle XX amb el projecte de la ronda de dalt i la ronda del litoral.

"Estos límites naturales, fuera ya por ambos lados del término municipal de Barcelona, señalan por ahora los puntos de origen y de término de la vía costera, sin perjuicio de que más adelante, cuando se haya llegado a un acuerdo con los municipios colindantes puedan prolongarse remontando las riberas de estos dos ríos que también tienen sus atractivos dignos de ser disfrutados fácilmente por los habitantes de la Capital." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 16. El Paseo Marítimo de Barcelona, octubre 1918:13)

El projecte aposta per l'inici del ramal de llevant, probablement amb menys dificultats físiques i administratives (el ramal de ponent es desenvolupa en terrenys de jurisdicció militar), donant-li el caràcter de lloc d'esbarjo i equipaments de ciutat i de gaudi i, alhora, excusa per promoure una reforma del barri del Poble Nou. En cap moment es fa esment dels problemes que pot comportar la propietat o titularitat dels terrenys de la costa de llevant, ni del seu ús, probablement, els industrials i els propietaris barcelonins veien en bons ulls la proposta.

Al llegir aquests articles, publicats ara fa cent anys, no deixa de sorprendre la similitud (salvades les distàncies sociològiques, econòmiques, polítiques...) amb les propostes que a la ciutat de Barcelona es varen desenvolupar a final del segle XX, coincidint amb la designació de Barcelona com a seu olímpica al 1992 i, posteriors propostes com el Fòrum de les Cultures (2004) en les que, sobretot en la segona promoció, s'incentiva la intervenció de la iniciativa privada en les propostes urbanístiques i arquitectòniques, és com si les iniciatives urbanístiques hagessin quedat latents vuitanta anys i, es recuperessin quan el context polític i econòmic hagués donat possibilitats d'execució.

Per acabar aquest apartat ens fixem en les reflexions publicades al número 17 (penúltim de la primera època) què reproduïx la conferència de Manuel de Vega i March, il·lustre *Catedrático de Bellas Artes* i conseller de l'Ajuntament de Barcelona, especialment dedicat a l'adaptació del *Proyecto de Enlaces de la Capital con los pueblos agregados*, tasca que acaba de deixar.

El text publicat és un resum del discurs pronunciat en una sessió pública, celebrada a l'Acadèmia Provincial de Bellas Artes de Barcelona el 23 de juny de 1918, titulat "El Orgullo de la Ciudad". L'orgull d'una gran ciutat mediterrània rica i pròspera, amb un eixample de llargues i amples avingudes, situada en un lloc travesser entre el mar i la serra que la protegeix, una plana costanera travessera.

L'estructura de la ciutat en relació a la geografia i el paisatge, l'estructura urbana, la urbanització, que ha de considerar encara les qualitats del paisatge, el creixement i gaudi de la ciutat està en la compenetració d'un i l'altre i, en aquesta compenetració els elements travessers són essencials.

"Pero este lugar donde tanto abundan los paisajes bellos, el paisaje urbano no ha surgido. No penséis en gozar de los esplendores del mar Mediterráneo: la ciudad carece de un paseo marítimo. No penséis en gozar del atractivo de los montes: la ciudad carece de un paseo de circunvalación por la montaña. No penséis en recorrer sus distintos núcleos urbanos sucesivamente: la ciudad carece de vías de enlace." (CIVITAS 1a época. El Orgullo de la Ciudad, Marzo 1919:281-284)

"De desear es que no suscite oposiciones este importante proyecto [...] se inicie pronto la construcción, a la que debe darse principio por la segunda parte de la rama del Besós, o sea la inmediata a la Barceloneta, cuyas manzanas próximas al mar deberían ser expropiadas para Hoteles, Casinos e instalaciones permanentes de balnearios y centros deportivos; si no es que, amparándose en recientes disposiciones legislativas sobre ensanche de poblaciones, se aborda la total reforma de este suburbio marítimo de Barcelona, tan deficiente de estética como de salubridad." (CIVITAS 1A ÉPOCA N 16. El Paseo Marítimo de Barcelona, octubre 1918:17)

"[...] la situación espléndida de su dilatada planicie encuadrada y cobijada por la graciosa cordillera que sirve de respaldo y que recoge toda la pompa de su sol para devolverla en flores [...]" (CIVITAS 1a época. El Orgullo de la Ciudad, Marzo 1919:280)

Vega i March, es queixa de la manca de consideració paisatgística²⁴ de la ciutat, de la manca d'integració i, es lamenta, que al ser així, el resultat és un "conglomerado caótico", la solució passa per entendre la ciutat com un "conjunto orgánico perfectamente utillado" i, en aquest conjunt orgànic, les travesseres de mar i muntanya són essencials.

"-que una gran ciudad no es, no puede ser, un conglomerado caótico de casas, fábricas, talleres y mercados, sino un conjunto orgánico perfectamente utillado para la exaltación y el refinamiento de las relaciones sociales." (CIVITAS 1a época. El Orgullo de la Ciudad, Marzo 1919:284)

A la ciutat, no es percep cap rastre d'ordre, cap element que intenti potenciar les qualitats urbanes de les diferents zones i usos, ni cap intent de relacionar-los.

"Nada de esto se manifiesta en la estructura urbana de Barcelona. Los núcleos no acusan sus centros ni delatan su fusión. Carecen de avenidas que los justifiquen: carecen de circunvalaciones que los dibujen: carecen, sobre todo, de carácter en relación con el alma de la ciudad a que pertenecen. Todos los servicios, todos los aspectos de la vida urbana, aparecen confusa y arbitrariamente mezclados, [...]: las leyes de la agrupación, de la distribución, del orden, que son en el fondo las leyes orgánicas de todo funcionalismo, brillan por su ausencia." (CIVITAS 1a época. El Orgullo de la Ciudad, Marzo 1919:284)

Però, com ha de ser l'estructura urbana de Barcelona? Quin o quins han de ser els criteris? per Vega i March, o per el somni de Vega i March, una perfecta harmonia entre les necessitats de la ciutat, en una perfecta relació orgànica ajustant-se a la *ley topográfica de su asiento especial*.

*"Y entregado a la magia de mi sueño, yo **he imaginado que la estructura urbana de Barcelona, lejos de ser lo que es hoy, era producto natural de su disposición urbana; que el trazado de sus vías se plegaba adecuadamente a la configuración del suelo, a las necesidades del tránsito y a la defensa de sus puntos de vista;** que la obra arquitectónica de parcelación respetaba el carácter de cada uno de los*

24 Al llegir aquest text de Vega i March ve a la memòria el text de Presentació del llibre BARCELONA, URBANISME SEGLE XX. *Vigila el mar, vigila la muntanya*, de Josep Parcerisa, escrit gairebé cent anys després, que d'alguna manera, al nostre entendre, incideix amb la idea d'espai travesser de la ciutat de Barcelona; "De les moltes odes a Barcelona dels nostres poetes, la de Pere IV sempre m'ha semblat especialment emocionant. L'escriu un any crític, el 1936, a les envistes de la llarga guerra que va escapar el segle XX [...] El poema es clou en aquests mandats: Treballa. Calla. / Malfia't de la història. / Somnia-la i refés-la. / Vigila el mar, vigila les muntanyes. / Pensa en el fill que duus a les entranyes". Parcerisa Bundó, Josep (2014) BARCELONA. URBANISME SEGLE XX. *Vigila el mar, vigila les muntanyes*. (2014:vii)

núcleos; que la ordenación y traza de cada fragmento de la ciudad se acomodaba a la par a la ley de armonía y ponderación que había de regir todo el conjunto y a la ley topográfica de su asiento especial;" (CIVITAS 1a época. El Orgullo de la Ciudad, Marzo 1919:286)

I aquest producte natural de la seva disposició urbana que s'ajusta a la llei topogràfica cal que totes les arts s'articulin amb l'arquitectura per recollir el caràcter divers de la ciutat.

"[...] que del feliz acoplamiento de todas las artes, bajo el régimen protector de la arquitectura, surgía en todos los lugares la forma bella, el paisaje urbano querido, la nota típica, de carácter diverso cada vez, pero siempre congruente y propia, siempre barcelonesa, lo mismo en los jardines que en las avenidas, en los monumentos que en los edificios, en las plazoletas cerradas que en los grandes anfiteatros, en los pequeños detalles del arte público que en los conjuntos integrales de toda la estructura urbana." (CIVITAS 1a época. El Orgullo de la Ciudad, Marzo 1919:286)

La descripció de l'anterior paràgraf, de la ciutat somiada per Manuel de Vega i March, no està massa lluny del que al darrer quart del segle XX, es va anomenar "Model Barcelona", resultat de les propostes iniciades en el període de la transició democràtica fins principis del segle XXI, quan es van realitzar les propostes de "monumentalització dels barris", a la "Barcelona pre-olímpica" i la construcció de les rondes.

06 Segona aparició i desaparició de
la Travessera Nord [Solà-Morales]
La carretera d'Esplugues com a travessera 2
Indecisions i canvis d'escala 2

"En definitiva, estos análisis de problemas sectoriales del proceso urbano en el Pla de Barcelona en una circunstancia concreta muy especial (los años 30), fueron integrados en la investigación abierta por el GATCPAC, para elaborar una síntesis provisional sobre la estructura urbana de Barcelona. Pero la interrupción de la investigación, debida a la dispersión de enero de 1939, convirtió a esta síntesis provisional en una síntesis definitiva."
(Roca, F. 1972:20)

Indecisions i canvis d'escala

L'interès d'aquest capítol està en veure com, tant des de plantejaments estructurals (Soteras) com des de plantejaments fragmentaris o sectorials (Bohigas), al final de l'autarquia i durant la transició democràtica torna a aparèixer-desaparèixer la Travessera Nord. Ens referim al pla d'accessos a Barcelona (Soteras 1950) i a l'anàlisi del resultat del concurs per la localització d'habitatge modest (Bohigas 1953). Malauradament amb la proposta de les Rondes "olímpiques", com apunta Manuel Solà-Morales, es va tornar a perdre la possibilitat de potenciar "*la jerarquia formal i topogràfica de les grans travesseres estructurals*".

"Si, en comptes d'una supeditació simplista de la forma urbana a la miopia circulatòria, hom potencies la jerarquia formal i topogràfica de les grans travesseres estructurals, [...] s'hauria produït [la comunicació entre llevant i ponent] amb una estructura metropolitana més clara i forta. Sobretot, si el que avui és la Ronda de Dalt fos reconeguda com a veritable nova espina del territori perifèric, donant lloc a una nova Gran Via des de Sant Boi fins a Tiana." (Solà-Morales, Manuel. 2008:87)

El primer decenni de postguerra

El període de la guerra civil (1936-1939) va suposar un trencament generalitzat de totes les activitats a l'Estat espanyol. La primera dècada de postguerra, un intent de sistematització ideològica i de restauració "espiritual" i material, de la desfeta produïda per el conflicte bèl·lic. És a partir de la segona dècada (1950) que s'entreu un intent de recuperació de certs valors, que en el cas de Catalunya i, concretament en l'àmbit arquitectònic i urbanístic, va suposar una situació complexa, que es movia entre la voluntat de definir nous paràmetres i referents ideològics i la recuperació "encoberta" de la tradició, sempre, partint de la negació o ocultació de l'experiència del període republicà, que com hem vist al capítol anterior, a Barcelona i Catalunya, va ser un període d'una activitat d'alta efervescència i modernització.

És a partir dels anys cinquanta, quan apareixen diferents mostres d'una certa "recuperació" ideològica i professional, dins de les contradiccions que els anys quaranta varen suposar la implantació i imposició que la ideologia del règim franquista va impregnar a tots els nivells, socials, ideològics, urbanístics, econòmics, culturals.

Al capítol anterior hem vist que hi ha una certa continuïtat en relació a la idea de travessera com element important en l'estructura urbana i l'aparició d'una possible Travessera Nord. El trencament que suposa la guerra civil pot comportar un canvi en els processos de construcció de la ciutat. En aquest capítol ens volem centrar en aquest període per comprovar si la hipòtesi de la tesi es segueix confirmant.

Després de la introducció, que intenta situar-nos en la dècada dels 50, passats el primers anys de postguerra, els tres primers apartats ens basem en la publicació del Col·legi d'Arquitectes a manera de font primària, seguint una metodologia similar a la que hem fet servir al capítol anterior. Centran-nos en tres articles, dos d'ells de inicis dels anys 50 i el tercer, de l'any 1972, gairebé al final de la Dictadura, tots tres, directa o indirectament aborden com a tema (tot i que de vegades tangencialment i indirectament) l'estructura urbana de la ciutat.

La primera dècada de postguerra¹, va ser una dècada de reconstrucció i depuració de les institucions, entre elles, les associacions d'arquitectes que havien tingut un paper rellevant en l'època de la República. Al darrere d'aquesta reconstrucció hi havia la voluntat de la construcció d'una "nova nació", exaltant el patriotisme nacionalista espanyol.

En el cas de Catalunya suposava la desaparició del Sindicat d'Arquitectes i la reconstitució del *Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares*, que va suposar, en alguns casos, la continuïtat dels grups que havien encapçalat aquesta institució abans de la guerra. Aquest "traspàs" representava, a més de la "normalització" prèvia a la República, la submissió als postulats polítics i ideològics dels vencedors.

"Tres meses después del final de la guerra, el 26 de junio de 1939, se reunió la primera Asamblea Nacional de Arquitectos en el Teatro Español de Madrid bajo la presidencia de Pedro Muguruza, que en ese momento no había sido nombrado todavía director general. Los discursos y las declaraciones inflamadas de patriotismo nacionalista caracterizaron el acto. Se habló de la profesión, del papel de los arquitectos en la reconstrucción nacional, de las necesidades de vivienda y de urbanismo. Pero en medio de estas discusiones, más disciplinadas se lanzaban proclamas de fuerte carga política. Una de ellas, pronunciada por Eugenio Aguinaga, dio origen al proceso de depuración política entre el colectivo de arquitectos." (Granell Enrique, 2016: 227)

A la reunió de la primera *Asamblea Nacional de Arquitectos*, presidida per Pedro Muguruza, es van iniciar les pautes que marcaren i definiren la línia ideològica de la professió, centrant-se en els temes arquitectònics i urbanístics i la ideologia que seguiria la reconstrucció material, però sobretot política-ideològica, de la "nova nació".

La "reconstrucció política" de la professió va significar la depuració de professionals que havien estat, amb més o menys grau de compromís, en associacions polítiques i/o professionals contràries, segons el comitè de depuració, a les polítiques del nou règim. Alguns d'ells membres del GACTPAC o defensors d'idees arquitectòniques i urbanístiques similars, que a ulls del règim, eren contràries a la ideologia que propugnaven i a la idea de nació que el règim vol imposar.

Des dels inicis (1940), al *Col·legi*, es crea una subsecció dedicada a les activitats culturals que estava emmarcada en la secció de "*Información y propaganda*" (Granell, Enrique, 2016:233), aquesta secció anomenada "*Academia*", dirigida per César Martinell, i com a secretari Manuel de Solà Morales, publiquen el document d'intencions on es pot veure, subjacent, la intenció política de divulgació i propaganda de les activitats d'exaltació del règim i de la idea política del nou Estat.

¹ Per aquest tema, veure: **Granell**, Enrique (2016) "*El papel de las asociaciones, sindicatos y colegios profesionales de arquitectos en la cultura arquitectónica catalana 1874-1977*". Tesi doctoral del Departament de teoria i història de la arquitectura i tècniques de comunicació. Escola tècnica superior d'arquitectura de Barcelona. UPC. Especialment els capítols 12, 13 i 14.

Entre les poques conferències² que es varen celebrar entre 1940 i 1944, veiem la primera el 2 de novembre de 1940 a càrrec de César Cort, amb el títol "*El arquitecto ante el problema de la vivienda*", és significatiu per el conferenciant i per el tema. César Cort, és un arquitecte que serà un referent teòric en la definició de l'urbanisme del Règim, tot i que indirectament, a través de la teoria que desenvolupa Gabriel Alomar, que el prendrà com a referent.

Respecte al tema del problema de l'habitatge, és significatiu, també, si tenim present que el el Colegio de Arquitectos promou al 1949, un concurs adreçat a resoldre el problema de l'habitatge modest a Barcelona, on es plantejaran diverses solucions que, d'alguna manera, indicaran el "camí a seguir" en els següents anys a la ciutat. Relacionat amb el mateix tema, la conferència celebrada el 10 de gener de 1941 per Guillermo Busquets, amb el títol i tema "*La política municipal del terreno*". En un sentit similar, la conferència de Emilo Canosa, director de la Escuela de Madrid, celebrada el trenta d'abril de 1941 amb el títol "*La propiedad de casas por pisos*" i, una quarta conferència, la pronunciada per José Fonseca, el 18 de novembre de 1942, amb el títol "*Algunos aspectos económicos del problema de la vivienda*", organitzada en col·laboració amb l'Escola d'Arquitectura i llegida a la sala d'actes de l'Ateneu Barcelonès, totes quatre conferències sobre temes que eren de vital importància per a la ciutat i, que d'alguna manera, independentment de les qüestions polítiques estatals, era un tema candent i necessari per resoldre, des de feia temps (abans de la guerra) i que ara, després del conflicte bèl·lic, havia augmentat la seva urgència.

No va ser fins l'any 1944 que el Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya i Balears va poder publicar la seva pròpia revista, una vegada havia aconseguit els permisos preceptius. Els articles del primer número evidencien la contradicció en la que es veurà *Cuadernos*, si més no en els primers anys de la seva publicació. El primer article³, amb una certa extensió (de la pàgina 4 a la 14) està signat per Josep F. Rafols, amb el títol "*Arquitectura de las tres primeras décadas del siglo XX*", és un

² En una nota a peu de pàgina (234) Enrique Granell reproduïx el títol de les conferències d'aquest període que va ser publicat al número 1 de *Cuadernos de Arquitectura* del mes de gener de 1944. *Cuadernos de Arquitectura*. Núm. 1. Enero 1944. Págs. 36-40. La lista completa de conferencias en esos primeros años fue: 1940/11/02, Cesar Cort, "El arquitecto ante el problema de la vivienda". 1940/12/14, Rvdo Padre Enrique Hera S.J., "El significado religioso de la cueva entre los protoindios mediterráneos". 1941/01/10, Guillermo Busquets, "La política municipal del terreno". 1941/04/17, Emilio Canosa, dtor Escola Madrid, "La propiedad de casas por pisos". 1941/04/30, Buenaventura Bassegoda, "Arquitectura de estado" (con proyección cinematográfica en la "Sala Mozart"). 1941/05/01, Pedro Muguruza, "La organización técnica para el mejoramiento de la vivienda". 1942/06/06, Ignacio Bruguera, "La ornamentación precolombina aplicable al funcionalismo actual". 1942/11/18, José Fonseca, "Algunos aspectos económicos del problema de la vivienda" organizada en colaboración con la Escuela y dictada en la sala de actos del Ateneo. 1942/07/30, Pedro Muguruza, "La arquitectura y la Exposición de Bellas Artes de Barcelona".

³ **Rafols**, Josep F. (1944) "*Arquitectura de las tres primeras décadas del siglo XX.*" *Cuadernos de arquitectura* [en línia], 1944., Núm. 1 , p. 4-14. <https://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/106355> [Consulta: 27-12-16]

recull de l'arquitectura més significativa anterior a la guerra civil, una mostra de l'arquitectura racionalista des dels seus inicis, de Sauvage, Tony Garnier i Perret, a Le Corbusier, Luçart y Mallet-Stevens, passant per Oud i la revista "De Styl", per l'arquitectura àustrica i alemanya de Loos a Walter Gropius, així com l'arquitectura russa (Melnikoff), i l'arquitectura espanyola.

"En España se marcaron tres grupos de Arquitectos funcionalistas: el de Bilbao, el de Madrid y el de Barcelona. Después de los Arquitectos de inteligente transición, entre los cuales cabe citar José Goday y Pedro Muguruza, y de otros Arquitectos modernos, pero muy ortodoxos, como Benavent, Folguera, Bonet-Garí, Fisas, vienen los funcionalistas utilitarios como Labayen, Aizpurúa, Rafael Bergamín, Sert, Illescas, relativamente, Churruga y, con plena comprensión de normas y posibilidades, el altamente sensitivo Raymundo Durán Reynals, que ha dejado, de otra parte, clarividentes reflejos del espíritu de Brunelleschi" (Rafols, Josep F. 1944:13)

Una referència encoberta del GATEPAC (*los funcionalistas utilitarios*), i la referència a *los Arquitectos de inteligente transición*, com Pedro Muguruza, que està encapçalant la "transició" i per acabar *el altamente sensitivo*, el que ha sabut transmetre l'esperit de Brunelleschi, Raimon Duran Reynals. En aquestes referències es denota una certa voluntat de recuperar o, si més no, recordar, l'arquitectura anterior a la guerra, però també, fixar l'atenció en aquells arquitectes que estan encapçalant la transició de postguerra (Pedro Muguruza) i aquells que, tenint la consideració de moderns, treballaven amb la idea de recuperar l'essència de l'arquitectura, més enllà de les "modes o de les maneres racionalistes". És al nostre entendre, més que un intent de recuperar l'arquitectura anterior a la guerra, una constatació del text inicial de la revista, una constatació de que "*el fruto está maduro, cae por su peso*".

Al mateix número, es publica una ressenya sobre la "*Exposición Nacional de Bellas Artes de Barcelona, 1942*", inaugurada el 2 de juny de 1942, organitzada per l'Ajuntament de Barcelona en el *Palacio de Arte Moderno del Parque de la Ciudadela*, una mostra de l'art modern "oficial". És una ressenya concisa, que és limitada, a referir la notícia i a mostrar gràficament, els premis de les diferents seccions (*clases*), tot i això, remarca la importància i l'interès de la *Sección de Arquitectura*, amb gran número de *proyectos y de documentos gráficos relativos a obras arquitectónicas ya realizadas, con lo cual venia a completarse [...] el cuadro general de las artes plásticas que dicho certamen aspiraba a reflejar en su momento*. Una mostra gràfica, de cap on ha d'anar l'arquitectura i l'urbanisme oficial.

És interessant veure les imatges publicades del primer premi de la *primera clase*, el projecte de *Reforma interior de la Ciutat de Palma de Mallorca* de Gabriel Alomar. Les imatges del projecte que es publiquen, són les imatges que l'urbanisme oficial vol potenciar, el guardó del primer premi i la clausura de l'exposició, per Pedro Muguruza, evidencia aquesta voluntat.

Imatges de l'arquitectura visible, la que es pot mostrar i la que ha de definir la construcció de la ciutat. Una ciutat, que és la mostra d'un tipus d'arquitectura, la "convenient". Una ciutat deshabi-

tada, deserta, sense cap referència al temps, ni històric ni climàtic, sense cap referència a elements que puguin denotar un ús de la ciutat, una arquitectura, com un decorat que ha de servir per acollir els esdeveniments cotidians, però, sense cap referència als possibles esdeveniments, una arquitectura estrictament ordenada, feta de llenguatges diversos, intentant donar la imatge de unitat en la diversitat de llenguatges històrics (renaixentista, neoclàssic, barroc,) que volen ser realitat en la composició d'espais públics tipològics (el carrer, la plaça porxada, la plaça "creuament", el monument), però que denoten un espai, una "ciutat fantasma", una ciutat sense vida, una ciutat "propaganda" dels valors de la nova nació.

La malaltia de Pedro Muguruza i la seva substitució en 1946 per Francisco Prieto Moreno va ser la conseqüència d'un canvi important, en relació a la divulgació arquitectònica i el control de la mateixa. *La Revista Nacional de Arquitectura*, que havia estat fins aleshores el "mitjà de propaganda" de la *Dirección General de Arquitectura*, es delega la seva redacció, al *Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid*.

Aquests canvis poden ser conseqüència del canvi del cap de la *Dirección General de Arquitectura*, però també, del canvi en la situació geopolítica (final de la segona Guerra Mundial) que demana una via de modernització, que les obres de reconstrucció d'Europa fa evident.

Al *Boletín de Información de la Dirección General de Arquitectura*, apareixeran escrits d'arquitectes, relativament joves, que demanen una revisió de l'arquitectura per modernitzar-la i internacionalitzar-la, arquitectes que d'alguna manera es poden entendre com pertanyents a una nova generació, que considerant-se continuadors del moviment modern, es situen en una posició crítica, cercant les noves vies per l'arquitectura del moment, com indica Enrique Granell:

"En los años siguientes aparecerán en el Boletín artículos de Gabriel Alomar, de Francisco de Asís Cabrero, de Miguel Fisac, de José Fonseca, de Francisco Mitjans o de Josep M^a Sostres tratando sobre la modernización de la arquitectura española y su encaje internacional." (Granell, Enrique. 2016:256)

Per entendre el canvi de posició o la "represa de la modernitat", és significatiu l'article de Francisco Mitjans. "*La arquitectura barcelonesa desde el modernismo*". (*Boletín de información de la Dirección General de Arquitectura*. Tercer trimestre, 1951. Págs. 19-24), reproduït a la tesi d'Enrique Granell (2016:253), reproduïm la part que ens sembla més ajustada al que estem comentant:



06.01. Centro circulatorio. DIPLOMA DE PRIMERA CLASE. Cuadros relativos al proyecto de reforma interior de la ciudad de Palma de Mallorca. Arquitecto D. Gabriel Alomar Esteve. Exposición Nacional de Bellas Artes de Barcelona, 1942. *Cuadernos de Arquitectura* N 1 1944:24



06.02. Plaza Mayor. Escalinatas de bajada a la Rambla desde la Plaza Mayor. Plaza de la Puerta de San Antonio y nueva arteria de Manacor-Inca. *Cuadernos de Arquitectura* N 1 1944:25

"En el terreno profesional, superada la reacción de posguerra, y algo de nuestro aislamiento, los crecientes contactos con el exterior renuevan una inquietud que repercute en obras divulgadas principalmente en la Revista Nacional de Arquitectura.

Superados los motivos que determinaron la general desorbitación de estos años, vemos como aparece que, paulatinamente, nos adentramos en clima más propicio, en el que se insinúan, sino unos frutos prematuros, cuando menos los brotes numerosos de una floración de inquietudes, que nos incorporan a la labor de búsqueda de «todos los hombres de todos los países», como en la cita de Benet⁴, en una dirección en la que, con el común denominador de «hombres de nuestro tiempo», quepan y se acusen las diferencias que nos impone el peculiar carácter de la ciudad. Y esta peculiar fisonomía espiritual de Barcelona, e incluso la reciente historia viva de su modernismo y de su funcionalidad, exige no ya una postura de compromiso, sino una ordenación valiente y nueva modernidad para ser auténticamente representativa e incluso para cumplir su superior misión nacional." (Mitjans, Francesc. La arquitectura barcelonesa desde el modernismo". Boletín de información de la Dirección General de Arquitectura. Tercer trimestre, 1951. Págs. 19-24)

Els canvis que començaven a produir-se es posen en evidència a finals de la dècada dels 40, en el número doble 11-12 de *Cuadernos de Arquitectura*, on es pot apreciar una certa inflexió. En aquest número es publiquen una sèrie de conferències que es van pronunciar al *Colegio de Arquitectos de Cataluña y Baleares* el mes de maig de 1949. Les sis conferències publicades, dues per Gabriel Alomar, dues per Alfred Ledent i les altres dues per Alberto Sartorius, son indicatives dels canvis que s'estaven produint a Espanya a final de la dècada en l'àmbit de l'arquitectura i l'urbanisme com a conseqüència dels canvis arreu d'Europa després de la Segona Guerra.

Els articles de Sartorius i Alomar tenen un caire històric-teòric, cercant referències per entendre l'estat actual de l'arquitectura i l'urbanisme, els dos d'Alfred Ledent, tot i que teòrics, el podem situar en un àmbit pràctic, en els que explica la seva posició respecte a l'urbanisme actual a partir dels exemples del Pla Nacional per a Bèlgica i el pla de la ciutat de Brussel·les que podrien ser referents de

⁴ Possiblement es refereix a un article que va escriure Rafael Benet l'any 1929, (LA NOVA ARQUITECTURA A CATALUNYA. GASETA DE LES ARTS ARQUITECTURA, ESCULTURA, PINTURA, BELLS OFICIS, CINEMA. ANY II NÚMERO 9 SEGONA ÈPOCA. MAIG 1929. Pàgines 108-121) en el que descriu la situació arquitectònica del moment, què probablement, Francesc Mitjans pren de referència per comparar la situació del moment a la que Benet descriu 22 anys enrere.

"Estimulant, sobretot, més de l'esperit nou que de la fórmula nova, la qual, ben segur, pot ésser adaptada pels més joves amb més llibertat artística i alhora amb més fidelitat a la nostra geografia." (GASETA DE LES ARTS 9. 1 de maig de 1929 : 111)

"Cal retrobar la fórmula de l'arquitectura de l'Esperit Nou en les fórmules de l'esperit més substancialment mediterrani." (GASETA DE LES ARTS 9. 1 de maig de 1929 : 111)

la tasca que s'estava desenvolupant a Catalunya amb el pla provincial i el pla de Barcelona, dues propostes que es publicaran al número 14 de *Cuadernos de Arquitectura* del mateix any.

En aquest doble número de *Cuadernos de Arquitectura*, es comença a observar un cert canvi en el panorama arquitectònic i urbanístic a Espanya i Catalunya. Ha passat una dècada des del final de la guerra civil i gairebé cinc anys de la segona guerra mundial, la situació política, socio-lògica i econòmica arreu d'Europa ha canviat substancialment i d'alguna manera repercuteix a l'estat espanyol en els diferents àmbits, també en l'àmbit arquitectònic i urbanístic. És un moment de reconsideració de les teories arquitectòniques i urbanístiques d'entreguerres, que d'alguna manera condicionen la situació i la discussió arreu.

El número 14 de *Cuadernos de Arquitectura* és un monogràfic sobre urbanisme amb motiu de la celebració del Dia Mundial del Urbanismo, una publicació, en la que ens aturem tot seguit i que és del nostre interès per el que té a veure amb el tema de la tesi.

6.1. La travessera en la proposta de Soteras 1950

Al número 14 de *Cuadernos de Arquitectura* és publiquen varis articles sobre el "Día Mundial del Urbanismo 1950", el primer article, signat per el Comité Organizador, dona una idea de l'enfoc urbanístic oficial a l'inici de la dècada dels anys 50. A l'article "El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo", signat per José Soteras Mauri¹, es pot veure, com l'enfoc oficial urbanístic s'aplica a l'àrea urbana de Barcelona. Segueix l'article, signat per Manuel Baldrich Tibau², "El Plan de ordenación de la Provincia de Barcelona en la Exposición del Día del Urbanismo", que explica l'enfoc a escala de la província, tots tres articles son posteriors al concurs convocat per el *Colegio de Arquitectos* (sobre el problema de la vivienda en Barcelona), i possiblement, denoten la preocupació en l'àmbit municipal de la problemàtica urbanística del moment.

A l'article introductori, "Día mundial del Urbanismo 1950", es descriuen els problemes actuals de la ciutat, com problemes generalitzats arreu del món, sense entrar en quines són les causes que han portat a aquestes conseqüències. Es centra l'atenció en la manca de formació específica i la manca de coneixement i informació general sobre el tema.

¹ José Soteras Mauri, un arquitecte que transita des del GATCPAC, en la segona República a arquitecte municipal, una vegada acabada la guerra civil (1939) i posteriorment a director de la Oficina de Estudios de la Comisión Superior de Ordenación Provincial i després a cap del Servicio de Extensión y Reforma del Ayuntamiento de Barcelona, va inspirar el Plan Comarcal de Barcelona de 1953 i va intervenir en projectes d'urbanització puntuals a la ciutat de Barcelona, on destaquen el "Proyecto de nuevas alineaciones y rasantes en la zona comprendida por las calles de Felipe II, Concepción Arenal y riera de Horta para el emplazamiento de las viviendas del Congreso" i, el "Plan de Urbanización de la Avenida del Generalísimo" (avinguda Diagonal), tema recurrent en la urbanització de Barcelona des de principis del segle XX.

Veure, López Alonso, Ignacio. José Soteras Mauri y Lorenzo García - Barbón.3 (espacios) a cubierto. Revista de Arquitectura. Universidad de Navarra. <https://www.unav.edu/publicaciones/revistas/index.php/revista-de-arquitectura/article/view/8182/7270> [en línea 10/03/2017]

² "La Comisión Superior de Ordenación Urbana es va dotar d'una Ponència Tècnica -dirigida per l'arquitecte provincial Manuel Baldrich-, en què l'arquitecte Antoni Perpiñá va tenir un paper destacat. Tots dos han de ser considerats figures assenyalades en el renaixement de les preocupacions urbanístiques en els foscos anys quaranta. Així mateix, a la Ponència Tècnica s'hi incorporaren tècnics joves que després van tenir una trajectòria reconeguda en l'urbanisme o en disciplines pròximes: els arquitectes Manuel Ribas i Piera, Xavier Subías i Josep M. Martorell, l'enginyer Josep M. Puchades o el geògraf Salvador Llobet, entre d'altres." Esteban, Juli. (1997). *Crisi i ordenació de l'àrea metropolitana de Barcelona, 1953-1976*. En, *Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori, des de Cerdà als nostres dies*. Ricard Pié, editor. Institut d'Estudis Catalans. Societat Catalana d'Ordenació del Territori. Agrupació d'Arquitectes Urbanistes de Catalunya. 1^a edició 2007. (p. 243)

El discurs obvia l'experiència, relativament recent, del període republicà³, es planteja de manera similar al que plantejava a les dècades dels anys 10 i 20, la *Sociedad Cívica Ciudad Jardín*, apel·lant a la responsabilitat de la societat, convençuts que la divulgació de la cultura urbanística és imprescindible per a resoldre el problema, tanmateix, esbossen una idea de ciutat orgànica -com també ho feien els defensors de la ciutat jardí- assimilant la ciutat a un organisme format per diferents òrgans funcionals, cadascun dels quals ha de conformar un òrgan equilibrat i funcionalment eficient, relacionant-se amb la resta d'òrgans -funcionalment diferenciats- que componen l'organisme superior, *el cuerpo vivo en constante evolución*, la ciutat.

Però aquest *cuerpo vivo en constante evolución*, és un cos jerarquitzat, que ja no ha de respondre a les necessitats, sinó a les conveniències de la societat, per això cal que sigui funcional, sense ser, en la seva evolució, transgressor dels valors tradicionals i els trets determinants del caràcter, que aquesta societat creu convenient, en aquest cas, la conveniència del grup ha d'ésser humana i cristiana. En aquesta discussió és interessant, per entendre la situació, el text de Fernando de Terán⁴ (Terán, Fernando.1982:118-119), que descriu la situació teòrica-ideològica-disciplinària de la dècada dels quaranta a Espanya, que el text de la *locución del Comité Organizador* reflexa en certa mesura.

Com tota creació humana, ha d'ésser creació artística, una obra d'Art, en la "conveniència" d'aquesta societat cristiana, l'art ha de satisfer a la Veritat, la Bondat i la Bellesa, en aquest ordre. L'Art no és -o si més no explícitament- una qüestió, d'ordre formal, de proporció i d'adequació a les necessitats que s'han de satisfer, l'art és en primer lloc Veritat i Bondat, la veritat i la bondat que convé a la societat, al grup humà que s'agrupa en *la más noble de las Instituciones humanas*. No és una agrupació humana que resulta de la relació de necessitats entre individus i grups, en la que es cerca la realització com individu i com a grup, en base a una complexa xarxa de relacions, socials, econòmiques, polítiques, culturals, la ciutat és ara, una institució, la més noble, la més important,

3 Veure, Terán, F. D. (1977). *Notas para la historia del planeamiento de Barcelona*. Ciudad y territorio: revista de ciencia urbana, (2), 73-86.

4 "En esta situación (es refereix al final de la Guerra Civil) comienza a desplegarse toda una estrategia profesional desde los Servicios Técnicos de Falange, encaminada a asegurar a los arquitectos la dirección indiscutible de las tareas de la reconstrucción, amparadas en el apoyo teórico y cultural que va a proporcionar el manto ideológico que se empieza a extender por todo el país, con carácter de drástica rectificación respecto a la etapa histórica inmediatamente anterior y de instauración de un "orden nuevo" con pretendida base simbólica, apoyada en el reencuentro de las esencias tradicionales. El mismo tiempo se intenta poner en marcha una organización unitaria y disciplinada de la estructura profesional de la arquitectura, encargada de velar por la difusión y mantenimiento de la ortodoxia del nuevo sistema de valores." (p. 118-119)

Terán, Fernando de. *PLANEAMIENTO URBANO EN LA ESPAÑA CONTEMPORANEA (1900-1980)*. Primera edición en «Alianza Universidad. Textos»: 1982

"La ciudad, la más noble de las instituciones humanas, es un cuerpo vivo en constante evolución, con un índice de funciones a cumplir. A cada función diferenciada le ha de corresponder un órgano adecuado, y estos órganos, unidos y solidarizados en un conjunto, han de disponerse escalonadamente con arreglo al rango de su función principal o secundaria. La ciudad orgánica, así concebida, ha de responder a las conveniencias de la sociedad humana que en ella habita, y, conforme a esta idea, debe ser simultáneamente funcional, humana y cristiana, conservando en su evolución los valores tradicionales y los rasgos determinantes de su propio carácter." (Terán, Fernando de. 1982)

"Pero, además, no olvidemos que, por encima de todo, ha de ser una creación artística y, como toda obra de Arte, ha de satisfacer a la Verdad, a la Bondad y a la Belleza." (Cuadernos de Arquitectura N 14. 1950. De la alocución del Comité Organizador.)

però, al cap i a la fi, una institució, quelcom que es funda, com un govern o com una ordre religiosa, quelcom que es predetermina amb unes normes -explícites- on el conflicte i la voluntat individual o del grup queda relegada -sinó desapareguda- per quelcom superior, resultat d'una idea superior imposada, suposadament en benefici de l'agrupació.

Com es concreta aquesta idea "catòlica" de ciutat? Com s'han de mantenir els valors tradicionals i els trets determinants del propi caràcter? Com s'han de mantenir, en un temps on les comunicacions i les necessitats vitals quotidianes estan produint grans canvis i diversos moviments migratoris? Com s'ha de definir aquesta *noble institución* que s'adeqüi als temps que requereixen moviments constants -físics, sociològics, econòmics i ideològics- i alhora, mantingui els valors tradicionals i els trets característics de la *Nación*, sense caure en una idea de ciutat autàrquica?

L'estratègia és entendre que la ciutat no són només les agrupacions de persones en un lloc concret. Es troben en la necessitat d'entendre que la ciutat, és també el territori i les agrupacions humanes diverses que habiten aquest territori. El salt d'escala de la idea de ciutat a la idea de ciutat regió -comarca-, aparentment similar a la que plantejava Rubió i Tudurí als anys trenta i la que s'està plantejant en la Europa de la postguerra mundial, no es planteja com una idea de conveniència polític-econòmica-cultural de relacions, sinó com una necessitat d'eixamplar la dimensió de la idea de ciutat per poder ajustar la idea de ciutat-institució a les condicions tecnològiques i econòmiques del moment sense perdre, el substrat ideològic i religiós -catòlic- que ha de definir la ciutat del nou règim.

"Las facilidades de transporte, acortando distancias, nos obligan a considerar las comarcas y las regiones como unidades urbanísticas de grado superior, y a ellas deben extenderse los anteriores conceptos. Los pueblos y villas no son unidades autárquicas que viven desligadas de su medio circundante, sino que se deben a la comarca y han de constituir órganos diferenciados de aquella." (Cuadernos de Arquitectura N 14. 1950. De la alocución del Comité Organizador.)

Aquest canvi d'escala, al nostre entendre, es produeix més per -obligació- necessitats ideològic-polítiques, que per la reflexió sobre les condicions paisatgístiques, econòmiques, socials, culturals, estructurals, tot i això, és un canvi d'escala inevitable, que ja des dels anys vint s'estava proposant com a conseqüència de l'evolució de la societat i les condicions tecnològiques, econòmiques i socials, que ara, s'han incorporat, com quelcom inevitable i, per això mateix, cal teoritzar de manera que no contradigui la ideologia del nou Estat.

"Los bosques, las huertas, los terrenos agrícolas tienen una misión económica de orden superior y de interés general que no es posible desconocer. La industria, el recreo, el turismo, el paisaje en todo caso, son factores determinantes de la ordenación comarcal." (Cuadernos de Arquitectura N 14. 1950. De la alocución del Comité Organizador.)

Els boscos i els terrenys agrícoles, adquireixen l'estatus de missió econòmica superior, la indústria, l'esbarjo, el turisme, tindran la categoria de factors determinants, -no d'ordre superior-, d'alguna manera, aquests factors, hi són, perquè són inevitables, no perquè siguin necessaris en l'ordenació del territori, sinó perquè s'ha de preservar els elements que tenen *la misión económica de orden superior y de interés general*.

L'urbanisme passa a tenir una consideració superior, no només, o no perquè, es necessària la renovació teòrica i física de la ciutat, sinó com instrument que facilita, en primer terme, la revalorització del país. És la imatge del país -de l'Estat- el que està en joc, l'urbanisme és l'eina -una *recta doctrina urbanística*- i les ciutats i el territori el material per aconseguir un país -un Estat- que, amb l'aplicació dels nous valors, es revaloritzi. L'urbanisme, en aquest sentit i en aquests anys, es converteix en una eina política fonamental, sinó conscientment, des de les estructures polítiques de l'Estat, en les estructures "polititzades⁵" de la professió.

L'urbanisme adquireix l'estatus reparador del país -de l'Estat- amb una demanda gairebé similar a una creuada. Tots, tothom és susceptible, de formar part de l'exercit que té la missió, com en una creuada, de reconquerir la dignitat del país. És una crida generalitzada per reflexionar -imposar- el concepte polític-religiós del país i de la nova societat "resurgida" del conflicte bèl·lic, els criteris disciplinaris, de reflexió sobre la disciplina, es supediten a aquests conceptes polítics-religiosos que motiven la creuada.

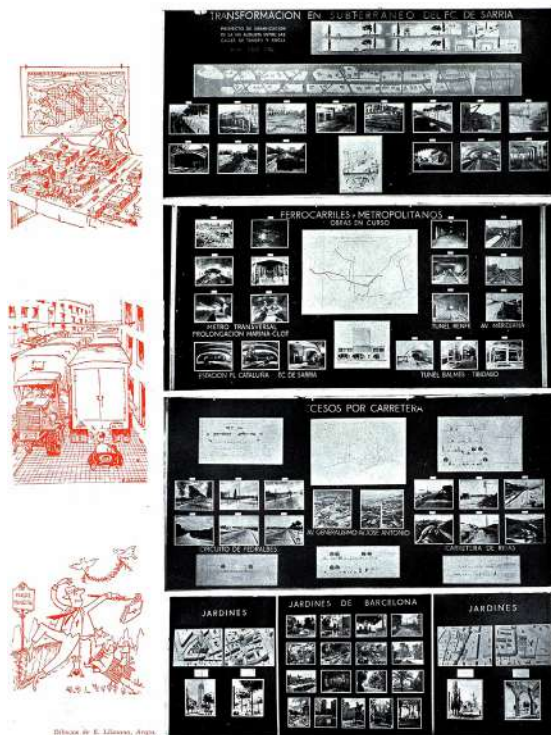
"Todos los que se sienten urbanistas, de profesión o de corazón, tienen su cometido en la tarea. Aprovechemos, pues, este 8 de noviembre, "Día Mundial del Urbanismo", para reflexionar sobre estos conceptos, y, solidarizarnos con todos los urbanistas del Mundo, manifestemos públicamente nuestras ideas, divulguemos nuestro trabajo y hagamos que el ejercicio de urbanistas sea cada día más numeroso y selecto." (Cuadernos de Arquitectura N 14. 1950. De la alocución del Comité Organizador.)



El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo

06.03. Fotografia que encapçala l'article "El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo." Soteras Mauri, José. Cuadernos de Arquitectura N 14, 1950:2.

⁵ En el context de la situació espanyola del moment, i sobretot en la dècada dels 40, el mot "polititzat" l'hem fet servir com adhesió al règim i no com aversió al règim, com podria entendre's, el mot, des de la cultura del règim.



06.04. Il·lustracions de la pàgina 7 que acompanya a l'article, amb els plafons dels diferents temes del pla. Soteras Mauri, José. Cuadernos de Arquitectura N 14, 1950:7.

"[...] la urbanización de la vía Meridiana y de la avenida de la Infanta Carlota Joaquina, [actual Josep Tarradellas] en el tramo comprendido entre la plaza de Calvo Sotelo [Francesc Macià] y la calle de Viriato, cruce con la de Numancia, [a prop d'on als anys setanta es construirà l'estació de ferrocarril de Sans, tot i que en aquest moment, l'interès està en comunicar la Diagonal de ponent amb la plaça d'Espanya] que constituye un enlace directo entre el sector residencial de la avenida del Generalísimo [Diagonal] y la plaza de España, y forma parte del primer cinturón de ronda de la ciudad, cuyas obras de urbanización definitiva podrán ser inauguradas próximamente." (Soteras Mauri, José. *El Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo*. Cuadernos de Arquitectura N 14, 1950:3-4)

El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo

Aquest és el marc de referència de l'exposició, on es situen els treballs realitzats i la tasca que està realitzant, la *Comisión Provincial de Urbanismo* i la *Oficina Técnica* de l'Ajuntament de Barcelona.

La intenció de l'exposició deixa molt clar l'interès divulgatiu del treball de l'*Oficina Técnica*, i del seu treball, enfocat des d'una visió centralista de la mateixa, seguint les premisses de la introducció.

"La finalidad perseguida con la Exposición fué (sic) el despertar la conciencia ciudadana, propagando ideas y conceptos urbanísticos y presentando un exponente de los trabajos y temas desarrollados y sin más propósito ni aspiración que el de dar a conocer al público de Barcelona las posibilidades del urbanismo y la existencia de un organismo y Oficina Técnica que, desde algún tiempo, viene trabajando en los estudios que permitirán, en un próximo futuro, el ordenado desarrollo de la urbe, su embellecimiento y su conexión con la provincia." (Soteras Mauri, José. *El Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo*. Cuadernos de Arquitectura N 14, 1950:2)

En les propostes concretes, un dels interessos de l'ajuntament, està en la supressió dels passos a nivell -reivindicació "històrica", del GATCPAC, entre d'altres grups, als anys 30- que ara pren la forma de "*Plan de Enlaces ferroviarios*". Presenten informació fotogràfica de la prolongació del Transversal -actual línia I de metro- fins a Marina-Clot, l'ampliació de l'estació de ferrocarril de Sarrià a la Plaça de Catalunya -potenciant la comunicació amb Sarrià i potenciant la Plaça de Catalunya com a lloc central de la ciutat-, el soterrament de la línia de ferrocarril a la Meridiana i dels Ferrocarrils Catalans al carrer Balmes, tanmateix, s'exposa un plànol de les línies de metro existents i les que estan execució. Són obres, que centren l'atenció en la ciutat, en la comunicació entre les diferents zones i l'actualització de la xarxa de transport públic, recollint demandes "històriques" de la ciutat.

L'altre centre d'interès, de les obres que està realitzant l'ajuntament, és l'obertura de vies internes de la ciutat, per comunicar les zones de nova urbanització amb el centre de la ciutat, especialment la connexió de la zona de Sarrià i la zona de Sant Andreu amb els llocs centrals de la ciutat. A ponent, amb les noves urbanitzacions que s'estan realitzant a la zona de Pedralbes-Diagonal, i a llevant, preparant el "terreny" per la situació dels futurs polígons d'habitatge obrer. També, es poden entendre aquests treballs, des de la perspectiva de recollir algunes propostes que es plantejaren en el concurs de 1905 -Pla Jaussely i altres plans d'enllaços posteriors- per connectar diverses zones del pla de Barcelona que havien quedat fora del pla d'Eixample. L'avinguda Infanta Carlota (actual

avinguda Josep Tarradellas), s'entén com la voluntat de crear un primer cinturó límit de l'Eixample a ponent, que pot ser una causa del "trencament de la continuïtat de la Travessera de Gràcia-Les Corts, potenciant la Diagonal des de la plaça Calvo Sotelo (actual Francesc Macià) com "porta" d'entrada a la ciutat des de ponent, duplicant i/o donant la possibilitat de canviar el caràcter de la carretera de Sans d'accés a la ciutat a via cívica.

Com veiem, són temes recurrents (ho hem vist al capítol 5) des de les publicacions dels anys deu, vint i trenta. Cal recordar que directa o indirectament el tram de la Diagonal, des de l'actual plaça Francesc Macià fins el Palau de Pedralbes, primer, i fins la zona Universitària, després, és un referent constant en els trenta primers anys del segle vint. Per ordre cronològic apareixen referències al número 2 de la primera època de CIVITAS al 1914, en l'informe publicat per la Sociedad Cívica *la Ciudad Jardín sobre el proyecto de urbanización del distrito suburbano de Las Cortes de Sarrià*, en juny de 1914, on la Diagonal és l'eix vertebrador de la proposta d'urbanització. Al número 14 de la primera època de CIVITAS, el mes d'agost de 1918, amb dos articles, "*La Ciudad Jardín de Pedralbes*" i "*En derredor de la Ciudad. La gran Avenida Pearson*", en el primer, directament i el segon indirectament, informen de la importància de la prolongació de la Diagonal. Al número 11 de la segona època de CIVITAS, es fa una ressenya molt concreta de les possibilitats de la Diagonal com a eix cívic, en l'article "*Les avingudes de passeig. La nova Diagonal*" i en el número 13 de la segona època de CIVITAS de juliol de 1923, es publica la intenció de l'Ajuntament de Barcelona de prolongar la Diagonal cap a ponent, en l'article "*Prolongación de la Gran Vía Diagonal.*" El GATCPAC, també va mostrar l'interès sobre l'avinguda Diagonal en els primers projectes publicats a AC, gairebé al mateix temps que publicava altres articles sobre la futura Barcelona al seminari MIRADOR, es publica al AC 4 tercer trimestre de 1931, la proposta d'urbanització de la Diagonal.

Però, el tema "estrella" de l'exposició, "*por parte del público visitante, mereció el gráfico y fotografías del Plan de accesos a Barcelona por carretera,*" representacions que formen part del *Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia*, i per nosaltres, per el tema de la tesi, per la petita descripció que fa de la situació de Barcelona i el seu caràcter, tot i que "*forzosamente*", d'estructura urbana travessera:

"Barcelona, por su situación geográfica y por estar limitada al sur por el mar y al norte por el macizo montañoso del Tibidabo, debe disponer forzosamente sus accesos de carretera por el este y por el oeste, constituyendo la avenida de José Antonio [la Gran Vía], que se extiende horizontalmente de río a río, el eje



06.05. Solar Entre l'Avinguda d'Esplugues i l'Avinguda de Pedralbes. AFB4-212 . 1951.

S'ha retocat la imatge, en color groc l'Avinguda de Pedralbes, en color blau les edificacions al pau de la serra de Collserola.



06.06. Vista aèria del barri de les Corts. En primer terme destaca, entre d'altres, la parròquia de Santa Maria del Remei de les Corts a la plaça de la Concòrdia, la travessera de les Corts i l'avinguda Diagonal. Al fons el barri de Les Tres Torres i Sarrià. Autor: Gaspar Serra, Josep (1925-1933) AFB4-212

S'ha retocat la imatge, en color groc l'Avinguda Diagonal.

del organismo urbano." (Soteras Mauri, José. El Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo. Cuadernos de Arquitectura N 14, 1950:4)

Descripció de la Gran Via com a eix central travesser, tal i com ho va preveure i projectar Cerdà i van veure i entendre Rubió i el GATCPAC en les seves propostes per la ciutat futura als anys trenta. El Pla d'Accessos a Barcelona, també insisteix en aquesta idea, tot i que l'any cinquanta, la via només està construïda en el tram central de l'Eixample, entre la plaça d'Espanya i l'inexistent (encara ara) plaça de les Glòries.

Volem parar l'atenció en aquest punt, per el que hem estat insistint a la tesi, com les condicions físiques del territori, però també, les propostes, com elements immaterials resten en el substrat cultural -disciplinar- i condicionen o es recuperen en diferents temps històrics, substrat que d'alguna manera hi és i ha estat en l'imaginari col·lectiu de la ciutat.

Seguint amb la descripció de l'article, aquest, remarca la qualitat central de la Gran Via, que estructura la ciutat transversalment, però també, en dues franges diferenciades, la de la costa i la de muntanya, amb qualitats geogràfiques i urbanes diferents, el pla remarca aquestes franges amb la disposició dels quatre accessos a la ciutat:

"Cuatro son los puntos de penetración a la ciudad: dos correspondientes a las zonas del litoral y las que provienen de las cuencas de los ríos Llobregat y Besós, lo cual nos da dos penetraciones para la zona de poniente y dos para la de levante, ya que los accesos por la zona norte a través del macizo del Tibidabo son de menor importancia y no pueden considerarse con la categoría de accesos a la ciudad." (Soteras Mauri, José. El Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo. Cuadernos de Arquitectura N 14, 1950:4)

Proposen l'autovia de Castelldefels, prolongació cap a ponent de la Gran Via, que a l'alçada del Prat es desvia cap a l'aeroport i cap a la costa, cercant el pinars de Castelldefels, Gavà i Viladecans, el lloc on el GACTPAC i Nicolau M^a Rubió i Tudurí, van situar la zona d'esbarjo de la ciutat de Barcelona els anys trenta. Sense fer referència a les propostes anteriors, seguint el traçat que l'alcalde Dr. Aguader havia proposat⁶ i que el GATCPAC havia criticat en l'article publicat a MIRADOR el 5

⁶ *"La Gran Via s'allargarà fins a les costes de Garraf. He portat els plans al senyor Macià. Sembla que aquell pont del Llobregat s'hauria d'eixamplar fins uns quaranta o cinquanta metres. Després de travessar aquest pont i arribar al pla del Llobregat, no seguirà en línia recta, perquè fóra de seguida a les costes de Garraf, sinó que seguirà del costat del mar per a tenir d'aquesta manera un passeig marítim. Tindrà uns quinze quilòmetres de llargada." MIRADOR, 144:7, el dijous 5 de novembre de 1931.*

de novembre de 1931, on plantejaven la CRV.

No és estrany que Soteras reivindicés la Gran Via com element estructurant de l'Eixample i del Pla de Barcelona. A la conferència⁷ pronunciada deu anys més tard amb el títol "*Barcelona y el Plan Cerdá*", publicada a la *Revista de Obras Públicas* l'any 1960, descriu el traçat de l'Eixample, segons Cerdà:

"Cerdá calificó su trazado de "urdimbre" de calles paralelas al mar y "trama" de otras perpendiculares, determinando su cruce unas "mallas" o manzanas cuadrangulares." (Soteras Mauri, José. *Barcelona y el Plan Cerdá* 1960:8)

Per descriure el traçat de l'Eixample, Soteras, fa servir la metàfora tèxtil, de manera semblant a com estem indicant a la tesi, tot i que amb els termes (ordit i trama) en sentit contrari a com ho estem entenent, assignant a l'ordit -*urdimbre*- a les paral·leles al mar i trama les perpendiculars, contradient, segons el nostre entendre, el significat tèxtil al que es refereixen els mots, i a les condicions formals-estructurals del territori i, que nosaltres hem associat de manera inversa a com descriu Soteras, atès que entenem, l'ordit -les direccions perpendiculars al mar- la direcció de les rieres, per el sentit d'estructura bàsica original del terreny -del lloc- que s'ha format de manera natural, i trama, les paral·leles al mar -perpendiculars a les rieres, a l'ordit- que es formen intencionadament, precisament per la condició de la posició prèvia de l'ordit.

Sigui d'una manera o d'altra, tot i que per el significat tèxtil i per la metàfora és important, el que resulta interessant és el fet que fa servir aquesta metàfora, i sobretot, per el que té a veure amb les qüestions culturals-econòmiques, (com apuntàvem en el capítol primer de la tesi), que faciliten la comprensió de la proposta i de la metàfora, tanmateix, perquè, deu anys després de l'article que estem comentant, la metàfora que fa servir Soteras per explicar l'eixample, no és, la metàfora orgànic-biològica (metàfora que adopta el *Règim*), sinó la metàfora tèxtil, un material conceptual molt diferent al biològic, com indica el mateix Soteras:

⁷ Soteras Mauri, José. *Barcelona y el Plan Cerdá*. 1960, 108, tomo I (2937): 5-12. Se trata de la interesante conferencia pronunciada por el Arquitecto del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, D. José Soteras Mauri, en las jornadas urbanísticas de Barcelona, en la que presenta un detenido análisis de la posición de la ciudad de Barcelona frente al Plan Cerdá en la época de su aplicación, en la época actual y finalmente en el futuro.
http://ropdigital.ciccp.es/revista_op/detalle_articulo.php?registro=13671&numero_revista=2937&anio=1960&anio_ini=1960&anio_fin=1969



06.07. Plànol de la ciutat de Barcelona a l'any 1943. Xarxa viària, línies de ferrocarrils, metro i tramvies. AHCB 06249.



06.08. Il·lustració de l'autor en base al *Plano de la Ciudad de Barcelona: Años 1930-1940: Gráfico de Conjunto con la Numeración de las Hojas Expuestas*. AHCB 10214. Data 01/01/1930 - 31/12/1940.

Interpretació del *Plano de la Ciudad* en vies descendens (color verd) transversa descendens (color groc).

"Tal vez en la imaginación de Cerdá influyó el desarrollo textil industrial de la región y vió (sic) su labor como pieza de telar, o fue que empleaba los términos anteriores para la mejor comprensión y aceptación de su Plan por parte de las potencias económicas industriales de la región" (Soteras Mauri, José. *Barcelona y el Plan Cerdá* 1960:8)

Siguin paraules de Cerdà o interpretació de Soteras, ens sembla important, per el tema de la tesi, per una banda, que amb una diferència de cent anys, la metàfora tèxtil -i no la biològica de circulació o d'estructura orgànica biològica de la ciutat com teoritzava llavors l'urbanisme nacionalsindicalista- sigui utilitzada per explicar una idea d'estructura urbana -de pla estratègic urbà- i per altra que, tot i que no explícitament, el substrat cultural-geogràfic, és un referent per entendre la proposta urbanística i, en el cas que ens ocupa, com l'element travesser -Gran Via- dissenyat cent anys enrere, manté la vigència com element fonamental o bàsic de l'estructura urbana de la ciutat.

Tornant a l'article, una altra proposta travessera, el projecte de passeig *Marítimo en la Barceloneta*, és un intent de definir la travessera a la cota més baixa del pla -a la costa- aquest projecte de passeig marítim, a més d'intentar amagar l'obliquïtat dels blocs de la Barceloneta, es preveu com una travessera de costa, *comprendiendo la urbanización la plaza formada en la confluencia con el paseo Nacional, extendiéndose paralelamente a la playa, hasta el Parque y zona Deportiva final del Campo de la Bota, en su confluencia con la avenida del Generalísimo* (actual avinguda Diagonal), una travessera que recolliria la continuïtat de la carretera de Can Tunis, el passeig de Colom -ponent- des de la connexió amb l'autovia de Castelldefels -Gran Via- fins el Camp de la Bota, tot just on es trobaria amb l'avinguda Diagonal, on als primers anys del segle XXI, es localitzarà i projectarà el Forum. Cal recordar, com hem vist amb la prolongació de la Gran Via cap a ponent, la similitud d'aquesta proposta amb la proposta de passeig marítim⁸ publicada a CIVITAS l'any 1918.

El plànol de la proposta de *Accesos a Barcelona*, com hem indicat abans, tot i que la idea urbanística en la que suposadament es basen les "propostes oficials", es regeixen per una idea orgànica de ciutat com organisme vinculat i relacionat amb altres organismes, persisteix subjacent la idea de travessera, de territori travesser, més proper a la metàfora tèxtil (ordit i trama) que a la metàfora biològica d'organisme.

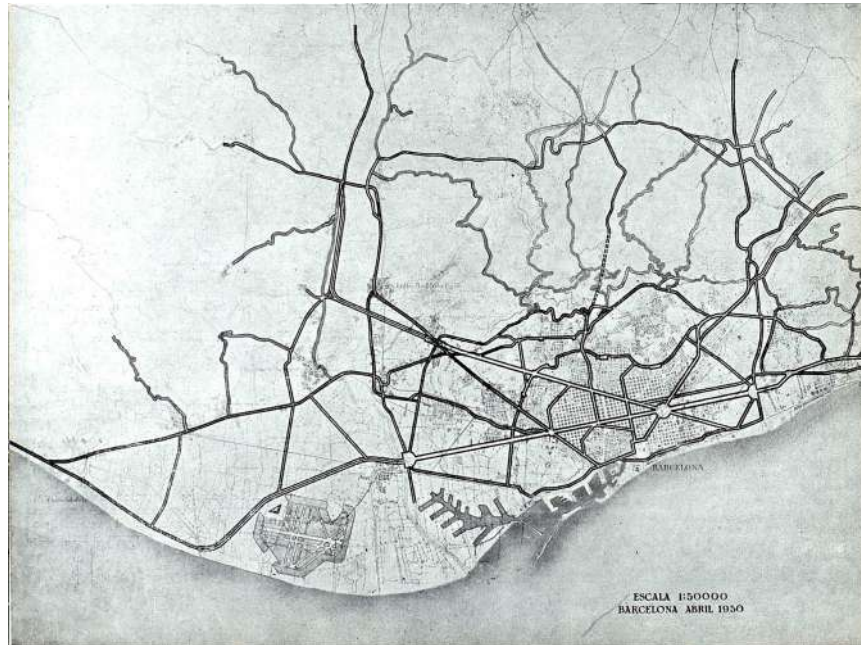
⁸ Al número 16 (CIVITAS primera época N 16 1 de octubre 1918) es va publicar a l'article, *El Paseo Marítimo de Barcelona*, una proposta travessera de mar, projecte redactat per l'enginyer José Ortega en col·laboració amb la *Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Barcelona* per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona, que posteriorment serà truncada per la proposta de Port Franc. Aquesta proposta està comentada al capítol 5, a les pàgines 5_118-5_119.

Aquí cal fer èmfasi, a més, de la proposta travessera de Soteras, del reconeixement de la proposta de Cerdà, el GATCPAC i les propostes publicades a CIVITAS, com el passeig marítim de l'any 1918, l'augment d'escala a l'àmbit metropolità, així com la proposta (implícita) de la Travessera Nord, potenciant el traçat de la carretera d'Esplugues i la seva connexió (entre Esplugues i Sant Boi) amb la C-245, definint una travessera (Travessera Nord) des de Castelldefels fins el Maresme. Travessera que als anys 60 es "desvirtua" amb la proposta del MOP, que al 1992 recollirà, amb poques variacions, el traçat de la Ronda de Dalt, potenciant més la idea de cinturó (3r cinturó) que la d'esquema travesser metropolità.



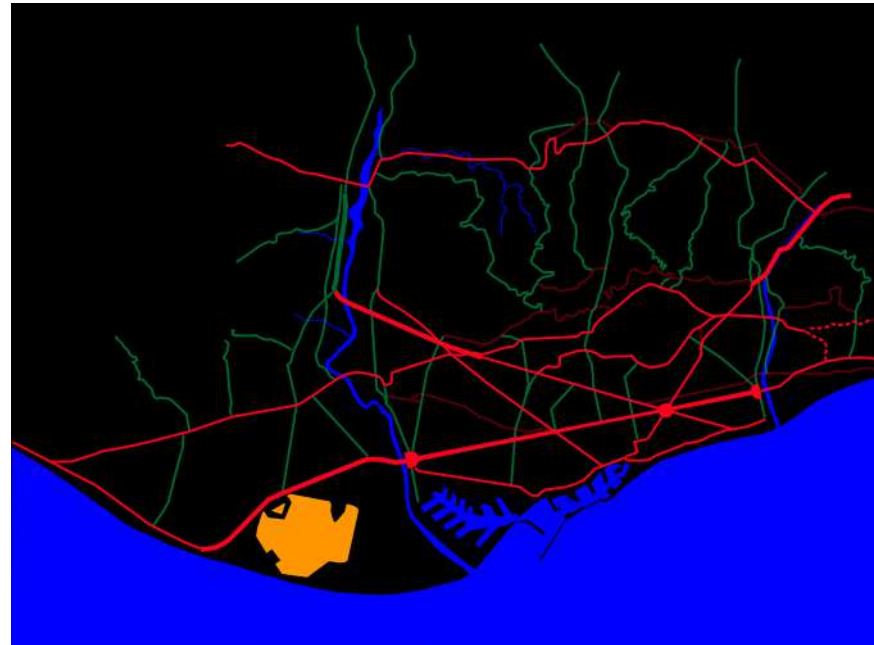
06.09. Il·lustració de l'autor, comparació (sobreposició) del Plan de Accesos a Barcelona por carretera de Soteras Mauri, José; Cuadernos de Arquitectura 14. 1950:5 i interpretació de l'esquema travesser del Plano de la Ciudad 1930-1940 de Vicenç Martorell (AHCB 10214).

ESCALA 1:50000
BARCELONA ABRIL 1950



06.10. A dalt: Soteras Mauri, José; *Plano de accesos a Barcelona por carretera*. Cuadernos de Arquitectura 14. 1950:5.

A la dreta: Dibuix de l'autor, interpretació de la xarxa viària en vies descendents i transversa descendents, en base al *Plano de accesos a Barcelona por carretera*. Cuadernos de Arquitectura 14. 1950:5. A dalt d'aquesta il·lustració Interpretació del Plano de la Ciudad en vies descendents (color verd) transversa descendents (color groc) a la mateixa escala i orientació.



A les il·lustracions (06.10) de la pàgina anterior hem fet una interpretació de les vies proposades en el *Plan de Accesos*, classificant-les amb vies *descendens* ("ordit", en color verd) i vies *travesseres* (*transversa descendens*, "trama", en color vermell). Tot i que el plànol es presenta com la proposta d'accessos a la ciutat, es pot veure clarament la xarxa viària com el "teixit" (ordit i trama) de vies *descendens* i *transversa descendens*.

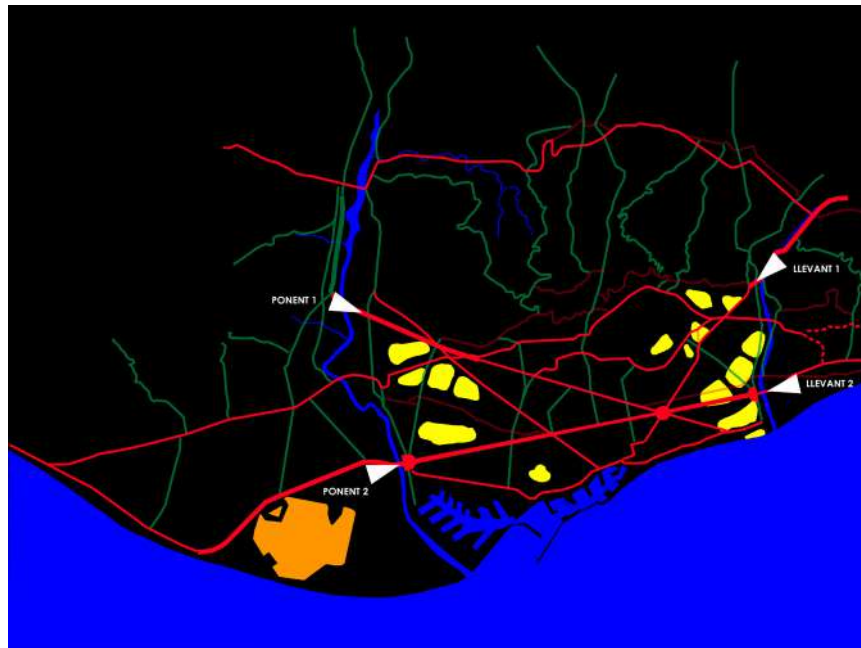
Tanmateix, tot i que ho tractarem amb més detall al següent apartat, la localització de les zones per habitatge modest del concurs "*El problema de la Vivienda*" (1949) convocat i organitzat per el *Colegio de Arquitectos*, es situen "estratègicament" entre les travessers, de la costa, central i de muntanya, (veure il·lustració 06.11 de la pàgina següent), a llevant i ponent de la ciutat central. Les travesseres tenen el paper de vies estructurants de les zones, i de comunicació entre el centre i les "perifèries" de llevant i ponent.

Els quatre accessos a la ciutat que es proposen (dos a llevant i dos a ponent) remarquen el paper de les vies travesseres en l'estructura urbana, tot intuïnt-se, la doble funció de via travessera i de "ramals" travessers de les possibles rondes que formen, amb les vies *descendens* que bordegen els rius. En aquest sentit, hem interpretat el primer cinturó con la continuïtat d'una via travessera a mitja alçada del pla -entre la Gran Via i la Gran Via Nord- i una *descendens* que limita l'Eixample a ponent, "simètrica" a la *descendens* de llevant -avinguda Fabra i Puig- que, amb la travessera de la costa defineix un cinturó o ronda límit de l'Eixample.

En la il·lustració (06.12) hem sobreposat les dues interpretacions -gairebé històriques¹⁰- de l'estructura viària de la ciutat, la de les rondes o cinturons (en color blanc) i la del "teixit", ordit i trama. Dues interpretacions que no es contradueixen, es complementen, tot i que caldria considerar, en funció del

⁹ En aquesta il·lustració hem fet servir el plànol de localització d'habitatge modest (podeu veure l'apartat 6.2. de la tesi), resultat del concurs que es va celebrar l'any anterior, però, que es publica a la mateixa revista quatre anys més tard (numero doble 15-16 en 1953) i que no va ser proposta ni de l'Ajuntament ni dels concursants, sinó una interpretació dels autors de l'article, què a partir de l'anàlisi de les propostes guanyadores del concurs varen representar una interpretació de les possibles situacions sobre el plànol de la ciutat. En aquest sentit, resulta interessant l'ajust, relació o complementarietat entre els dos plànols, més, quan els autors del mateixos, pertanyen a dos àmbits professionals diferents i parteixen d'interessos diferents, tanmateix, en el moment de redacció del plànol dels accessos a Barcelona, el plànol de localització dels habitatges modestos encara no havia estat dibuixat. Al nostre entendre, aquest fet remarca, encara més, la idea de la influència del substrat cultural i geogràfic en les propostes sobre la ciutat.

¹⁰ Caldria recordar dos dels projectes del concurs d'Eixample de 1859, el de Rovira i Trias i el de Cerdà, representants de les dues lectures de l'estructura urbana de la ciutat, la radioconcèntrica i la travessera. És interessant, també, recordar que són els dos projectes guanyadors del concurs, el primer per els que el varen convocar (Ajuntament) i el segon, guanyador per imposició del govern central.



06.11. Dibuix de l'autor, interpretació de la xarxa viària en vies *descendens* i *transversa descendens*, amb la localització de les zones per habitatge modest, de l'article "*El problema de la vivienda*", que veurem amb més detall a l'apartat 6.2. Bohigas i la localització d'habitatge modest 1949-1953, publicat a Cuadernos de Arquitectura N 15-16, 1953. Dibuix de l'autor en base al "*Plano de accesos a Barcelona por carretera*". Cuadernos de Arquitectura 14. 1950. Il·lustració de la pàgina 5.



06.12. Dibuix de l'autor, interpretació de la xarxa viària en cinturons o vies de ronda concèntriques creixents des de Ciutat Vella, amb la localització de les zones per habitatge modest, de l'article "*El problema de la vivienda*", publicat a Cuadernos de Arquitectura N 15-16, 1953. Dibuix de l'autor en base al "*Plano de accesos a Barcelona por carretera*". Cuadernos de Arquitectura 14. 1950. Il·lustració de la pàgina 5.

En aquesta il·lustració es pot observar, la doble lectura de la situació de zones per habitatge modest, localitzades a llevant i ponent, entre les vies travesseres de costa, central (Gran Via) i muntanya (Gran Via Nord) i entre les "anelles" de ronda 2, 3, 4 i 5, evidenciant clarament la seva posició perifèrica respecte a la interpretació central de la ciutat (anelles 1 i 2).

tipus de via -secció- com i quan s'ha donat prioritat a una interpretació o a l'altra. En tot cas, ens interessa posar l'atenció en la complementarietat de les dues interpretacions, que d'alguna manera, han conviscut -històricament- i conviuen, en la definició de l'estructura viària i urbana de la ciutat.

Tanmateix, és interessant veure, com les rondes o cinturons han estat relacionades amb el creixement de la ciutat i amb l'estructura urbana que "delimiten", la ronda 1, Ciutat Vella, la 2, inicis de construcció de l'Eixample, la 3, amb el traçat final de l'Eixample, la 4, amb el creixement de la ciutat cap als municipis de llevant i ponent del pla i la localització dels polígons d'habitatges (anys 50 a 70 del segle XX) i la 5, amb el creixement cap a les conques dels rius, el delta del Llobregat, el Maresme i el Vallès. Tanmateix, resulta interessant el paper que poden tenir les diverses vies, quan s'interpreten des d'un esquema de rondes o des d'un esquema de "teixit" -ordit i trama- de manera que el disseny de la via pot tenir una qualitat de via de connexió, relació i estructuració del lloc (interpretació de teixit) o de comunicació i delimitació d'espais o zones de diferents qualitats urbanes.

En el context de l'article que estem comentant, és interessant, comprovar com les dues interpretacions estan "subjacents" en la idea de ciutat del moment, que es basa en el desenvolupament de la ciutat -de la gran ciutat- per polígons o ciutats satèl·lits, que aparentment, la seva estructura, hauria de ser, sinó molt diferent, allunyada d'una estructura a les que de forma subjacent apareix en els esquemes que hem dibuixat i, que al nostre entendre, indiquen la presència que els elements geogràfics i culturals -ens referim a propostes urbanes anteriors- segueixen "influint" o restant latents en propostes urbanes posteriors.

6.2. Bohigas i la localització d'habitatge modest 1949-1953

Al número doble 15-16, de *Cuadernos de Arquitectura*, està dedicat gairebé íntegrament a l'anàlisi del concurs sobre l'habitatge modest que es va celebrar a Barcelona l'any 1949.

L'article que comentem, és el resultat de l'anàlisi de les propostes del concurs, la revista el publica quatre anys més tard, amb una extensa anàlisi del resultat del mateix. Posem l'atenció en allò que fa referència a dades que tenen relació amb el tema de la tesi, és a dir, aquelles que, d'alguna manera, tenen a veure amb la localització i la relació amb l'estructura de la ciutat.

L'article¹ porta per títol "*El problema de la vivienda*" i, a través de les propostes es pot intuir, la situació urbanística de la ciutat. Cal tenir en compte que l'article, tal i com diu Enrique Granell² (2016:263) és una interpretació, dels autors del mateix, a partir del conjunt de les propostes premiades i, per tant, no es pot assignar a cap grup concret les opinions que es poden inferir sobre l'estat de la situació urbanística a Barcelona, en tot cas, es pot atribuir, a la lectura que fan els autors de l'article i podria estar "esbiaixada" per el recorregut teòric -ideològic- dels articulistes, cal tenir present que el concurs es convoca i es falla l'any 1949 i l'article és publica l'any 1953, tanmateix, dos dels arquitectes que escriuen l'article, formen part del Grup R, fundat a 1951, grup al qual pertanyen varis membres³ de l'equip redactor de la proposta guanyadora del concurs.

"La escasez de viviendas, especialmente las de tipo modesto en las grandes aglomeraciones urbanas, y el constante aumento de sus moradores, crean graves problemas de todo género, que comprometen el bienestar y la dignidad individual y familiar. Las autoridades están desplegando gran celo para resolver tan acuciante problema, y es deber nuestro contribuir a facilitar su labor. El problema tiene carácter universal y es urgente e inaplazable remediar sus males." (Ros Vila, J. M. *El problema de la vivienda*. Cuadernos de Arquitectura N 15-16. 1950:1)

A la introducció de l'article, signada per el degà-president del Col·legi J. M. Ros i Vila, planteja, que el gran problema de la ciutat és la manca d'habitatge modest, que crea greus problemes en el benestar i la dignitat individual i familiar. És deure de les associacions d'arquitectes contribuir a resoldre el problema, o si més no, ajudar a les administracions. És un problema universal i urgent.

1 Bassó Birulès, Francesc; Buxó, J. M.; Bohigas, Oriol. "*El problema de la vivienda*." Cuadernos de arquitectura [en línia], 1953. Núm. 15, p. 1-40. <https://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/108163> [Consulta: 24-11-16]

2 "*El concurso fue publicado en el número 15-16 de Cuadernos de Arquitectura como un estudio resumen en el que sus redactores -F. Bassó, J.M. Buxó y Oriol Bohigas-, presentaban el material de los varios equipos como si se tratase de un único proyecto.*" Granell Trias, Enrique (2016). *EL PAPEL DE LAS ASOCIACIONES, SINDICATOS Y COLEGIOS PROFESIONALES DE ARQUITECTOS EN LA CULTURA ARQUITECTÓNICA CATALANA 1874-1977*. Tesis doctoral. Programa de doctorat: Teoria i Història de l'Arquitectura. Director Antoni Ramon Graells. UPC 2016. P. 263.

3 Josep Maria Sostres Maluquer, Antoni de Moragas. Tanmateix l'arquitecte que encapçalava l'equip, Francesc Mitjans, aquest darrer és gairebé coetani als arquitectes del GATCPAC i Nicolau M^o Rubió i Tudiri.

Son vàries les causes del problema, el concurs es centra en el problema arquitectònic-econòmic-jurídic-administratiu-social:

- 1_ El creixement demogràfic, el vegetatiu i el degut a la immigració.
- 2_ La corrent migratòria de les províncies menys industrialitzades als centres fabrils o industrials.
- 3_ Les lleis de protecció als arrendataris d'immobles, que dificulten la rendibilitat econòmica dels immobles d'habitatge de lloguer.
- 4_ L'elevat cost del sòl, per l'especulació, que sobrecarrega el preu de l'habitatge.
- 5_ La desproporció entre el cost de l'habitatge i el poder adquisitiu del jornal mig.
- 6_ La manca de coordinació dels esforços dels diferents organismes que intervenen en la construcció d'habitatges.
- 7_ Tot això porta al greu "problema moral" que s'ha de resoldre a tota costa.

No es fa referència a la situació de l'estructura urbana de la ciutat, sembla que el concurs estigui adreçat a resoldre un problema concret i urgent (*desapareciendo el hogar cristiano*), però, sense cap connexió amb la problemàtica de la ciutat més enllà de la situació dels nous habitatges.

La solució al problema es planteja, també, des de l'àmbit espiritual, seguint el paternalisme catòlic que ha "instaurat" i instal·lat el règim acabada la guerra civil, d'oferir ajuda al necessitat, des d'una visió paternalista que no es planteja l'origen del problema sinó les conseqüències en que ha derivat, com si els orígens del mateix fossin d'ordre natural.

Segons "*las directrices que nos señala el Evangelio*", l'Estat no té el deure de resoldre el problema, el paper de l'Estat ha de ser facilitador, derivant la solució del problema a la bona voluntat dels agents privats i les corporacions, l'Estat ha d'encarrilar l'opinió favorable per a que els ens implicats entenguin el problema des del compliment d'una funció social –Evangèlica– que només a ells els pertoca.

"El Estado no puede, ni debe, resolver el problema en su totalidad; su misión es encauzarlo para facilitar su solución y crear un estado de opinión favorable para conseguir que las corporaciones, entidades y particulares resuelvan el problema, no con espíritu de lucro, sino en cumplimiento de una función social." (Ros Vila, J. M. El problema de la vivienda. Cuadernos de Arquitectura N 15-16. 1950:1)

"[...] la vida familiar se reduce a satisfacer sus necesidades materiales, desapareciendo el hogar cristiano, de tanta tradición en nuestra patria y que es preciso conservar y fomentar a todo trance. El problema es de tal magnitud, que sobrepasa el campo de la técnica, de lo económico y de lo social para afectar a lo espiritual" (Ros Vila, J. M. El problema de la vivienda. Cuadernos de Arquitectura N 15-16. 1950:1)

"[...] pero no es insoluble si seguimos las directrices que nos señala el Evangelio, según el cual todos y cada uno debemos procurar el bienestar de nuestro prójimo y, como consecuencia, tenemos el deber moral de contribuir a que la vivienda, dotada de un mínimo de comodidades y servicios, no sea privilegio de las clases pudientes, sino que debe ser asequible a las clases más modestas, de forma que dispongan de hogar propio, alegre y confortable, donde se pueda desenvolver la vida familiar en un ambiente de bienestar y felicidad." (Ros Vila, J. M. El problema de la vivienda. Cuadernos de Arquitectura N 15-16. 1950:1)

L'Estat té la potestat de legislar, les corporacions locals (municipals), han de facilitar sòl urbanitzat, a bon preu, a qui vulgui o pugui construir, els industrials han de promoure la construcció d'habitatge obrer, les caixes i bancs, facilitar els préstecs, els posseïdors de grans capitals, mobilitzar-los, les caixes de compensació assegurar el pagament dels lloguers en cas de malaltia, etc.

"Fomentar a través de cooperativas, agrupaciones y sindicatos la construcción de viviendas modestas a base de protección personal y con ayuda económica. Estimular el desarrollo y puesta al día de las industrias de la construcción, al objeto de facilitar en cantidad y calidad los materiales de acuerdo con las necesidades del mercado." (Ros Vila, J. M. *El problema de la vivienda*. Cuadernos de Arquitectura N 15-16. 1950:1)



06.13. El Decano Presidente con el Dr. Modrego, Obispo de Barcelona, en la inauguración de la Exposición de trabajos del Concurso de la Vivienda. ("Notas colegiales.." Cuadernos de arquitectura, Núm. 11/12, 1950:60)

Es traca, en definitiva, d'una estratègia, que partint d'una posició moral superior amb una acció condescendent paternalista, estructura un sistema d'economia especulativa que, amb un pretès suport a les classes socials modestes -treballadores-, afavoreix a les classes dominants, tot això, a més de les conseqüències econòmiques, reverteix en una pràctica urbanística en la que la ciutat és el terreny sobre el qual s'aplica aquesta "política econòmica" més enllà dels problemes urbanístics reals que pateix o a sobra del mateixos.

Aquest número doble 15-16 dedicat a l'estudi del problema de l'habitatge modest, resumint i comentant les solucions aportades per els arquitectes participants al concurs, que va convocar el *Colegio de Arquitectos*, amb el suport de les autoritats eclesiàstiques, tenia el propòsit d'aportar idees, des del punt de vista tècnic, per la resolució del problema concret de l'habitatge, sense pretendre ser una resposta a la ciutat o als problemes estructurals de la ciutat, tot i que les propostes impliquen una visió socio-política-econòmica de la ciutat, en definitiva, la intenció del concurs de idees pretenia:

*"[...] la publicación técnica del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, dedica el presente número al estudio del problema de la vivienda económica, [...] al objeto de **aportar ideas y soluciones que contribuyan a mitigar, si no a resolver, el pavoroso problema de la vivienda**, en especial las de tipo modesto. Si con ello contribuimos, en la medida de nuestras posibilidades, a **crear un ambiente favorable para llegar a una solución cristiana y social** de dicho problema, los arquitectos habremos prestado **un señalado servicio a nuestra patria**."* (Ros Vila, J. M. *El problema de la vivienda*. Cuadernos de Arquitectura N 15-16. 1950:1)

Siguin quins siguin els motius del retard en la publicació de l'article, el que resulta interessant, des del nostre punt de vista, és que precisament per el retard de la publicació, els autors dels articles, tenen coneixement i estan interessants en la modernització de la professió, són arquitectes recentment titulats i tanmateix, per la seva condició de nous titulats o de la seva joventut, tenen una visió, una actitud, més "oberta" i relacional del problema de la ciutat, de l'urbanisme i de l'arquitectura, deslliurats, en certa forma, del "pes" de la "tradició moderna", i possiblement en una posició crítica

a la ideologia del "Régimen", a la recerca de noves maneres d'entendre la professió i la disciplina⁴, que d'alguna manera, l'article transmet. Dels tres signants, de l'estudi publicat a l'article, el cas d'Oriol Bohigas⁵ (que es presentat, a l'article, com a col·laborador⁶) pot ser és el més significatiu, titulat l'any 1951, publica l'article dos anys després de la seva titulació, tanmateix serà un referent en l'arquitectura i urbanisme de la ciutat durant més de cinquanta anys. És a dir, per nosaltres, l'interès de l'article, en certa forma està, no només amb el tema, sinó en l'enfoc que li donen els autors del mateix, que intenten donar una visió més ampla del problema o de la qüestió de la que parteix i, intenta "construir" un contingut nou, més vinculat a la problemàtica de la ciutat, que la que el material que comenta aporta. D'alguna manera està iniciant el treball posterior sobre el coneixement de la ciutat de Barcelona.

L'article s'estructura a partir de les solucions que proposen els concursants, especialment les dels guanyadors dels tres primers premis, de les mencions honorífiques i dels punts que han de resoldre els projectes com indica la tercera condició de les bases del concurs⁷.

Tot i que en la presentació de l'article, no es fa esment de les demandes del concurs, fent èmfasi en la qüestió polític-idiològica, en la redacció de les bases del concurs, és fa evident la necessitat d'entendre el problema vinculat a l'estructura urbana de la ciutat (o si més no, al problema de la

4 En aquest mateix número es publica un article signat per Oriol Bohigas, que pot donar a entendre el canvi ideològic o de referents arquitectònics i urbanístics. L'article, és una mostra prou clara del que estava passant en els inicis de la dècada dels 50, passada més d'una dècada de l'acabament de la guerra civil, iniciant-se una certa "normalització", en l'àmbit teòric. En aquest article apareix el terme de "postracionalisme", un mot que dona a entendre una opció teòrica contemporània, que mirant cap a fora d'Espanya pretén ser l'alternativa a l'adoctrinament de la dècada anterior.

Bohigas, Oriol. "9 comentarios a la 9ª Triennale di Milano." Cuadernos de arquitectura [en línia], 1953, Núm. 15, p. 45-50. <https://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/108165> [Consulta: 29-12-16]

Tot i que l'article es publica al 1953, està signat en data: octubre de 1951.

5 La visita que realitza Aalto a Barcelona l'any 1951, quan es posa en contacte amb Josep Maria Sostres, Antoni de Moragas, entre altres, que posteriorment formaran el Grup R, en el que Oriol Bohigas va ser un dels seus membres. Enrique Granell (2016:278) explica la influència, en aquest grup d'arquitectes, de la visita i les conferències de Alvar Aalto a Barcelona en la seva primera visita l'any 1951; "Las consecuencias de la visita de Aalto a Barcelona fueron inmediatas. El 21 de agosto del mismo año 1951 en el estudio de José Antonio Coderch y Manuel Valls se fundó el Grupo R, compuesto además de Coderch y Valls por Josep Mª Sostres, Antoni de Moragas, Josep Pratmarsó, Joaquim Gili, Oriol Bohigas y Josep Mª Martorell. Coderch, además, acababa de triunfar en la Triennale di Milano con su pabellón de España. En los años inmediatamente siguientes el trabajo de los arquitectos del Grupo R giró en la órbita del organicismo."

6 "Damos a continuación el estudio-resumen que los Arquitectos don F. Bassó y don J. M. Buxó, con la colaboración de don O. Bohigas, han realizado del conjunto de los trabajos que fueron presentados al referido concurso." (Cuadernos de Arquitectura N. 15/46:2)

7 **Grau** Lesan, Àurea (2016:46). *El problema de la vivienda económica en los años 50: El Concurso de Barcelona*. Trabajo final de Máster. Director Rossel Colomina, Jaume. 2015-2016. Escola superior d'Edificació de Barcelona. UPC.



06.14. Joaquim Gili, Josep M^a Sostres, Nikolaus Pevsner, Oriol Bohigas, Josep M^a Martorell, Joaquim Mascaró y Antoni de Moragas en Can Costa de la Barceloneta. Mayo de 1952.



06.15. Antonio Perpinyà, Josep M^a Sostres, Josep Antoni Balcells, Francesc Mitjans, Antoni de Moragas y Ramon Tort. 1949.



06.16. Josep Dou, Ramon Tort, Antoni de Moragas y Josep M^a Sostres con Alberto Sartoris el 18 de noviembre de 1949 en la concesión del premio.

Tres fotografies extretes de: Granell Trías, Enric (2016). *El papel de las asociaciones, sindicatos y colegios profesionales de arquitectos en la cultura arquitectónica catalana 1874-1977* (Doctoral dissertation, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)). Pàgina 266

comunicació entre sectors de la ciutat), en aquest sentit, es demana als concursants que proposin l'emplaçament idoni i, els enllaços de les noves construccions, amb la resta de la ciutat, implícitament estan pressuposant emplaçaments externs a l'espai urbanitzat de la ciutat.

TERCERA.- Los proyectos de soluciones tendrán forzosamente que abarcar el estudio de los siguientes puntos:

- a) Estudio social del problema, en relación a las zonas afectadas por el mismo.*
- b) Condiciones mínimas de la vivienda (número de piezas, superficie, volumen).*
- c) Emplazamiento y enlaces de las nuevas construcciones.*
- d) Posibilidad de adaptación de las viviendas ya existentes, con mejora de sus condiciones de habitabilidad*
- e) Agrupación y desarrollo de edificaciones.*
- f) Elementos constructivos y materiales a emplear.*
- g) Estudio económico-financiero.*

L'article, s'estructura en diferents apartats, en les següents temàtiques:

1_Concepto humano del problema.

2_Condiciones mínimas de la vivienda.

3_Emplazamiento y enlace de las nuevas construcciones.

4_Agrupación y desarrollo de las edificaciones.

5_Elementos constructivos y materiales a emplear.

6_Estudio económico financiero

En el comentari a l'article ens centrem en aquells (el 3r i 4t) que tenen a veure amb la morfologia de la ciutat i en com poden incidir en una "visió futura" i passada de la mateixa, tot i que l'article no té aquesta pretensió globalitzadora, ens sembla que, si més no, indirectament s'està plantejant.

Emplazamiento y enlace de las nuevas Construcciones.

"En opinión general de los concursantes que, antes de decidir el emplazamiento, es necesario un plan de zonificación, que evite los problemas del tráfico y fije la relación existente entre el emplazamiento de las viviendas y los lugares de trabajo y esparcimiento.

Las viviendas modestas deben emplazarse en zonas preparadas por el Ayuntamiento juntamente con la Comisión de Ordenación Provincial. Estos organismos son los únicos capaces de llevar a cabo una oportuna política del suelo." (Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura 15-16. 1953:17)

Com es plantegen l'organització de la ciutat? Com, a partir de resoldre el problema de l'habitatge es plantegen el problema de la ciutat? El concurs demana un pla de zonificació, per evitar el problema del transit, i establir la relació entre els habitatges i els llocs de treball i esbarjo.

Els concursants, seguint les pautes del concurs, plantegen la necessitat d'un pla d'ordenació -*plan de zonificación*- que eviti, principalment, els problemes del transit entre les zones d'activitats diferents, fonamentalment, habitatge, treball i esbarjo.

Explícitament, el problema de l'habitatge, és el problema de l'habitatge popular (*modesto*), que s'ha de situar fora de la ciutat central, però, ben comunicat. El valor del sòl és el que "obliga" a solucions d'aquest tipus, o també, com enuncien les bases del concurs (*a) Estudio social del problema, en relación a las zonas afectadas por el mismo.*) el problema afecta a zones concretes de la ciutat.

És un moment de replantejament –han passat deu anys del final de la Guerra Civil-, els problemes derivats de la mateixa, suposadament si no s'han resolt, s'han encarrilat, i per tant cal, que les propostes es considerin com assaigs, en llocs que tenen unes condicions de comunicació adients, malgrat, -torna a aparèixer la condició econòmica- el sòl escollit, per l'emplaçament, no tingui les condicions econòmiques adients.

D'aquestes consideracions, arriben a la conclusió de la idoneïtat de zones per realitzar aquests assaigs. Relacionant la zona amb el tipus d'habitatge, i aquests, amb la condició socioeconòmica dels usuaris, tot i sempre, tenint present la condició econòmica, com a condició primordial o primera. La localització dels habitatges ha d'aprofitar la situació de les zones industrials existents, situant-se de manera intercalada entre la indústria, en els buits que han deixat les indústries, situades al llarg de les vies de comunicació, que alhora, han de servir per la comunicació dels usuaris dels habitatges, entre les diferents localitzacions dels nous habitatges i la ciutat central.

Es parteix de la idea que els nuclis d'habitatge són autònoms –habitatge, serveis-, però hi ha la necessitat de comunicació amb el centre de la ciutat i, per tant, cal una "*línea de tráfico*" que sigui econòmicament eficient -mínima inversió, aprofitament de les existents-, proposen que els nous nuclis d'habitatge -els propers i els allunyats- segueixin, per comunicar-se entre ells i el centre de la ciutat, les línies de ferrocarril existents i les prolongacions de les línies actuals de metro i/o tramvia.

L'estratègia de localització dels habitatges obrers, s'organitza a partir de les línies de comunicació existents i futures prolongacions, alternant els nous grups d'habitatges amb els nuclis industrials, *los núcleos de vivienda en cadena, unidos entre sí y con la ciudad por líneas de transporte, constituyendo zonas de viviendas en sistemas paralelos a los núcleos industriales extendidos a lo largo de las líneas férreas y formando zonas industriales y núcleos de vivienda intercalados o en prolongación de líneas actuales de metro o tranvía.*

"*Deben hacerse construcciones de **ensayo y de propaganda en zonas que tengan resuelto el transporte, y en zonas visibles y agradables**, aunque ello redunde en un posible sobreprecio inicial de los solares.*" (Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura 15-16. 1953:17)

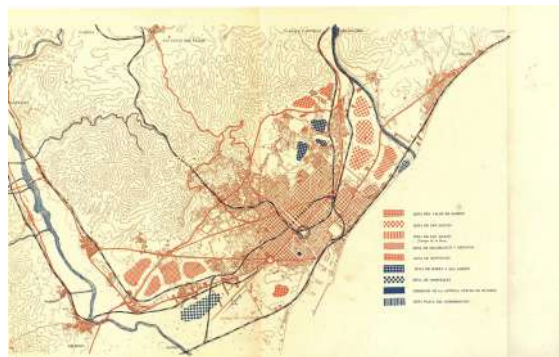
"*Ya hemos apuntado anteriormente que, **aunque tengan vida autónoma, las zonas obreras próximas necesitan una línea de tráfico al centro de la ciudad**, que resulta antieconómica por sus pocos usuarios. La solución es emplazar, junto a las zonas próximas, zonas alejadas, para **sostener la línea de tráfico, naciendo los núcleos de vivienda en cadena, unidos entre sí y con la ciudad por líneas de transporte, constituyendo zonas de viviendas en sistemas paralelos a los núcleos industriales extendidos a lo largo de las líneas férreas y formando zonas industriales y núcleos de vivienda intercalados o en prolongación de líneas actuales de metro o tranvía.***" (Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura 15-16. 1953:17)

"Próximas: Para el productor de industria radicada en zona industrial o extrarradio, [...] Sus viviendas deben emplazarse junto a zonas industriales y separadas de ellas por zonas verdes [...] sin separación alguna cuando se trate de pequeños talleres o artesanía." (Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura 15-16. 1953:17)

En aquest sistema d'organització dels nous nuclis –polígons- d'habitatges, el concepte d'habitatges propers o allunyats, està en relació al lloc i tipologia de treball. Quan denominen "próximas" es refereixen a la proximitat al lloc de treball, que pot ser, i de fet així ho era, allunyades del centre de la ciutat. Contràriament, el concepte d'habitatge allunyat del lloc de treball, pot comportar proximitat al centre de la ciutat, tot i que també poden situar-se a l'extraradi en funció de la tipologia de treball. Els que tenen el treball relacionat amb els serveis i comerç, es situen en "huecos menores de la retícula Cerdá", els altres casos, treballadors amb lloc de treball variable (treballadors de la construcció, transport, etc.,) poden habitar en nuclis allunyats del centre de la ciutat.

La zonificació dels nuclis, pretén basar-se en dues premisses, la "qualitat" o tipus del lloc de treball i la facilitat de comunicació amb el lloc de treball i el centre de la ciutat, així com amb el valor o cost del sòl (proporcionalment més econòmic quan més allunyat del centre de la ciutat), en aquest sentit, les vies i "xarxes" de comunicació prenen un paper rellevant en la decisió de la localització dels nous nuclis d'habitatge.

Al plànol⁸ de la ciutat que acompanya l'article, situen vuit zones possibles per l'emplaçament dels nous nuclis d'habitatge, tots ells al voltant de les vies de comunicació i intercalades, en alguns casos amb les zones industrials existents. Només una d'elles, que no qualifiquen de zona, està al centre de la ciutat, en una posició perifèrica a ponent de Ciutat Vella (*terrenos de la Antigua cárcel de mujeres*).



06.17. Plànol a doble pàgina (entre les pàgines 16-17) que acompanya l'article, amb la localització de les diferents zones i les principals vies de comunicació. Cuadernos de arquitectura, Núm. 11/12, 1950)

Tot i que l'article no fa referència explícita a l'estructura transversal de la ciutat, implícitament s'està reconeixent. Les zones del *Valle Hebron*, de *San Martín*, *campo de la Bota*, *Horta* y *San Andrés*, la de *la Playa del Somorostro*, es localitzen a llevant de l'Eixample construït, entre les vies travesseres; de nord a sud, la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, les vies ferroviàries cap a Granollers, Terrassa, Manresa i Girona (França) i les carreteres a Ribes i Mataró (França). A ponent les zones de *Collblanch* y *Esplugas*, de *Hospitalet*, es situen de nord a sud entre les carreteres de Sans (Madrid), la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, la carretera industrial de la Bordeta, la Gran Via (proposant la seva prolongació) i les línies de ferrocarril a Martorell i Vilafranca (Madrid/València), organitzant-se, al nord, al voltant del nus format per les vies estructurants de la ciutat, la Diagonal i la carretera de Sans, potenciant, en aquest punt, la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, com

⁸ No correspon a cap dels concursants, és una reelaboració dels autors de l'article en base a les diverses propostes dels concursants.

un lloc important de comunicació entre llevant i ponent a la cota alta del pla o baixa de la serra de Collserola, indicant la importància que pot arribar a tenir, en relació a la comunicació entre llevant i ponent de la ciutat i els nous nuclis d'habitatges en aquesta cota del Pla.

D'aquesta proposta de localització de les noves zones d'habitatge obrer, es desprèn la importància que, tot i que implícitament, adquireixen les vies travesseres de la ciutat, a la cota baixa de la serra de Collserola, (la Carretera d'Esplugues) i, al centre de l'Eixample, (la Gran Via), sobretot a ponent, on es proposa, tímidament, la seva prolongació i es remarca (gràficament) el nus de la carretera d'Esplugues en la intersecció amb la carretera de Sans i l'avinguda Diagonal.

El plànol, també dona a entendre, tot i que implícitament, el valor que poden tenir els espais a llevant i ponent de Sarrià i Sant Gervasi, que queden "reservats", per altres usos diferents al d'habitatge obrer (modest), probablement, les propostes de ciutats jardí de principis de segle, que es situaven en aquest llocs, ara presumptament oblidats (a l'article), resten encara a l'espera que s'activin les propostes d'habitatge i de serveis vinculades a les altres classes socials que no estan considerades en el problema de l'habitatge obrer (modest). D'alguna manera, dins l'esquema travesser de la ciutat, s'està desplaçant cap a llevant i ponent (al costat de la indústria i del traçat del ferrocarril) la localització de les classes socialment modestes, reservant al centre-ponent de la via Travessera Nord (carretera d'Esplugues i futura ronda de Dalt) la localització d'habitatges de les classes acomodades i els serveis que aquestes classes necessiten. És a dir, dins de l'esquema travesser es segueix repetint la distribució de classes entre en la franja central (de l'eix travesser) i les perifèries a llevant i ponent.

En aquest apartat de l'article, en el subapartat, "*Extensión de la ciudad con formación de ciudades satélites*" es comenta la proposta de l'equip guardonat amb el segon premi, (la proposta dels arquitectes Ricardo Giralte Casasesús i Enrique Giralte Ortet), que fonamentalment, fan una anàlisi de la situació de la ciutat de Barcelona i dels seus límits de creixement, proposant com estratègia de superació del problema dels límits de creixement, la construcció de ciutats satèl·lits fora del terme municipal de Barcelona i, dels límits dels "històrics" pobles agregats, considerant, el territori al nord de la serra de Collserola (el Vallés) i els espais del delta del Llobregat, que implícitament, reconeixen, des d'altres propostes arquitectòniques, urbanístiques i sociològiques la proposta de Rubió i Tudurí dels anys trenta.

"Los arquitectos señores Giralte opinan que el crecimiento de Barcelona está limitado por el macizo del Tibidabo. A partir de la cota 200 (aproximadamente el paseo de la Bonanova), la construcción de viviendas se hace difícil, problema al que se une el de la conservación forestal. De ahí la necesidad de crear ciudades satélites." (Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura 15-16. 1953:17)

"Podría también extenderse Barcelona por el llano del Llobregat, pero destruiría una extensa y fértil zona agrícola, abastecedora de la ciudad, por lo que se propone como zona agrícola, con Hospitalet, que por ser centro industrial y fabril sucede que necesita sus zonas de vivienda dentro de su término municipal, sin ser, por tanto, zonas de extensión. Otro tanto podríamos decir de Badalona." (Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura 15-16. 1953:17)

Plantegen noves urbanitzacions o ciutats satèl·lits residencials, aprofitant l'existència de nuclis urbans a l'altra banda del la serra de Collserola (Sant Cugat, Cerdanyola), proposant un túnel a través de la serra a la cota 200, situant l'accés del mateix a l'avinguda del Tibidabo, a la cota de la Travessera Nord. Per altra banda, a llevant, (Gavà, i des del Prat fins a Sitges) les ciutats satèl·lit tindrien caràcter d'esbarjo, "ciudades satélites de reposo y deporte", recollint, en part, i ampliant la zona que tant Rubió com el GATCPAC varen proposar com a lloc per l'esport i el repòs.

Llevant i ponent de Barcelona (Badalona i l'Hospitalet), tenen la consideració de municipis industrials i, per tant, les noves ciutats satèl·lits han d'estar dins del terme municipal corresponent i a prop de les instal·lacions industrials existents, la comunicació amb la ciutat central de Barcelona, sense que facin referència explícita al text, s'ha de resoldre a partir de la prolongació de la Gran Via.

De les consideracions de les propostes dels diferents concursants, els autors de l'article, conclouen les zones o emplaçaments següents:

1_Zona de San Martín.

2_Zona del Valle Hebrón.

3_Zona Horta-San Andrés.

4_Zona limitada por la línea férrea de Madrid y la carretera de Madrid desde Collblanch (sic) a Esplugas.

5_Zona de Hospitalet, limitada por los Ferrocarriles Catalanes y la avenida de José Antonio [Gran Via].

6_Zona limitada por la avenida de José Antonio [Gran Via] y la carretera del Prat.

7_Las zonas de Montjuic

8_Viviendas en los terrenos de la Antigua cárcel de mujeres en la ronda de San Pablo.

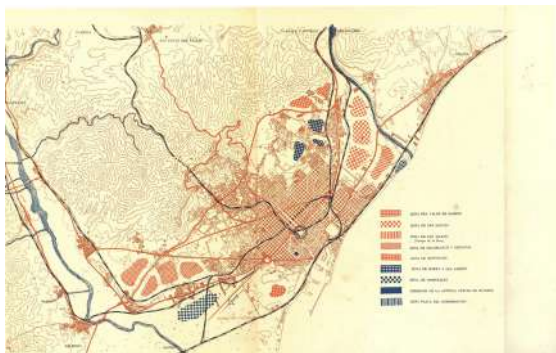
Gairebé totes les zones (excepte la vuitena) estan relacionades amb les vies travesseres i/o les línies de ferrocarril, les tres primeres a llevant i les altres quatre a ponent, tenen en comú la proximitat de la Gran Via i diferents tipus de vies de comunicació amb el centre de la ciutat. Aquestes vies de comunicació existents (carreteres i vies fèrries) limiten les zones i/o les travessen.

En aquest sentit, els criteris per la situació de zones tenen en compte, de manera implícita, la idea de transversalitat del pla -del territori-, que reforcen, referint les zones a les vies de comunicació existents i a la Gran Via, element travesser del pla, que en aquests moments està construïda en la zona central de l'Eixample i que, al nostre entendre, la proposta de localització de noves zones d'habitatge obrer dels concursants, o les conclusions a les que arriben els autors de l'article, reconeixen, afavoreixen i remarquen la qualitat de via travessera central del pla, tanmateix, el fet que les zones estan referides a les vies de comunicació (històriques) existents, afirmen amb més rotunditat, el paper que les vies travesseres del territori tenen en la configuració de la localització de les noves propostes, cal no oblidar que una de les premisses del concurs és la facilitat de comunicació amb el centre de la ciutat.

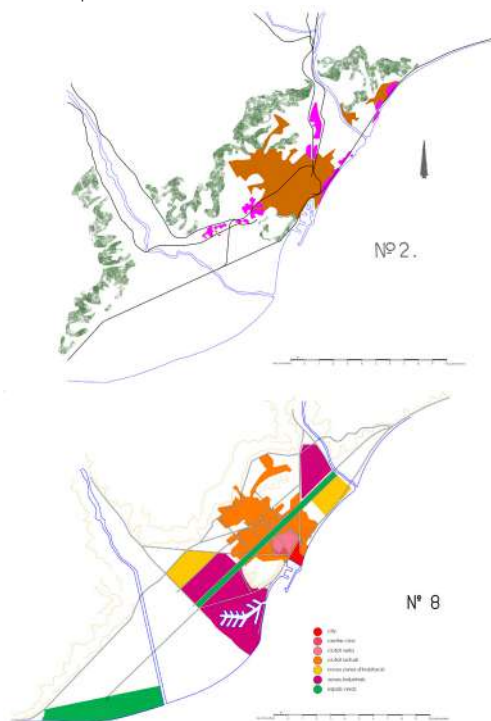
Una anàlisi de les diferents zones proposades, ajuda a entendre el que estem comentant al paràgraf anterior, a més de les "estratègies travesseres" en cada localització, tot i això, per no trencar el fil de la narració i centrar-nos en el plànol de conjunt hem desestimat incloure l'anàlisi gràfic i els comentaris de les diferents localitzacions, deixant aquí, un comentari general.

A les zones proposades, a l'article, per la localització d'habitatge modest, la Gran Via i la carretera d'Esplugues són dues vies de referència constant, tant a les zones de llevant -zones 1, 2 i 3- com a les de ponent -zones 4, 5 i 6-, tanmateix, l'article és una reflexió sobre el resultat del concurs, però també sobre la situació de l'estructura urbana de la ciutat i es pot entendre com una possible proposta de futur, des d'una perspectiva concreta -resoldre el problema de l'habitatge modest- però considerant el context de la ciutat i dels municipis pròxims.

En aquest sentit, la podem entendre com una "proposta d'estructurar la ciutat", que tímidament o de forma "encoberta" recull algunes reflexions sobre la ciutat del primer terç de segle, deixant altres -com les propostes de ciutat jardí, les Corts i Pedralbes- a l'espera que el capital trobi el moment oportú per desenvolupar l'urbanització dels espais per l'habitatge burgès, una vegada "resolta" la problemàtica urgent de l'habitatge modest fora del espai reservats per els anteriors.



06.18. Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura, 1953, Núm. 15-16, p. 16.



06.19. MIRADOR 170, 5 de maig de 1932. Les barriades veïnes que es fonen amb Barcelona. Gràfic N 2. i MIRADOR 171 12 de maig de 1932. Classificació de zones. Gràfic N 8.

El plànol que es publica, acompanyant l'article (il·lustració **06.18**), evidència clarament el que estem comentant al paràgraf anterior.

Tant el primer com el segon premi, es centren en la demanda del concurs, la creació d'habitatge obrer [modest] al municipi de Barcelona, tot i que el segon premi, fa una proposta de ciutat satèl·lit al Vallès, entre els termes de Sant Cugat, Rubí i Sabadell, d'alguna manera el desvincula d'una possible proposta metropolitana del municipi de Barcelona, o d'altra manera, proposa que l'àrea metropolitana s'eixampli en base a propostes "aïllades" de ciutats satèl·lits, amb bona comunicació amb la ciutat central. En relació a la proposta per Barcelona, es cenyeixen a l'espai pròxim a la ciutat. En tots dos casos -primer i segon premi- es planteja la situació dels habitatges en zones perifèriques amb certa comunicació amb el centre, però, no sembla que tinguin com objectiu dotar la ciutat d'una estructura clara, ni d'una estructura travessera, cerquen els espais que econòmicament siguin més adients i alhora estiguin a prop de la indústria.

El plànol publicat a l'article, probablement està dibuixat per donar una idea de l'abast de les propostes i per evidenciar la repercussió del concurs a la ciutat, i veure, com les zones proposades, es relacionen amb la ciutat. Tot i això, no deixa de sorprendre una certa similitud amb els dos plànols que publicaren el GATCPAC al seminari MIRADOR el maig de 1932, on explicaven la proposta per "La Urbanització de la Barcelona Futura".

El plànol publicat a l'article, té la mateixa orientació i un enquadrament similar -amb menys amplitud cap a ponent - que els dos "gràfics" del GATCPAC. El gràfic N 2, el GATCPAC, mostrava la importància de les vies ferroviàries en l'expansió de Barcelona i el paper que havia tingut en la localització i desenvolupament de la indústria i els nuclis del voltant de ciutat⁹, allò que el GATCPAC mostrava com incipient i necessari a tenir en compte per l'urbanització de la Barcelona futura, es mostra també, ara, en el plànol d'aquest article, com element a considerar per la localització dels nous habitatges obrers, no es mostra, com a base per una proposta d'estructuració de la ciutat, sinó com a condició ineludible a tenir en compte per la localització. Així mateix, el gràfic N 8 -proposta inicial del futur Pla Macià- situa l'eixamplament de la futura ciutat a llevant i ponent, prenent com a eix estructurant la Gran Via, remarcant la estructura travessera del projecte de la futura ciutat,

⁹ "[...]extenses barriades que tendeixen a unir-se i confondre's amb la ciutat, ofegant-la amb el seu engrandiment". La Urbanització de la Barcelona Futura. MIRADOR n. 170. 5 de maig de 1932. P. 7.

acceptant el traçat de l'Eixample¹⁰, que reutilitzaran amb una distribució diferent de les mançanes, referint els habitatges futurs a la trama Cerdà.

El plànol presentat pels concursants guanyadors del primer premi (06.20), té certes referències, als dos plànols del GATCPAC, la importància que donen a les vies ferroviàries, el paper estructurant de la Gran Via i la Diagonal Nord, la proposta d'habitatge al districte V i l'esquema que indica, -sense definir la dimensió i forma de les zones a ocupar- l'estratègia d'emplaçament dels habitatges, assumint la trama Cerdà com element ordenador de les agrupacions, són al nostre entendre, similituds -malgrat les diferències de concreció i intenció- que indiquen la referència al treball del GATCPAC de disset anys enrere. Tot i això, en aquest plànol es pot veure, també, la referència al treball o propostes de Nicolau M^a Rubió i Tudurí, en relació a l'estructura de parcs urbans que publicà l'any 1926, o més encara, al plànol que es publicà a la revista¹¹ CIVITAS al mes de juny de 1920, al primer número de la segona època de la revista, quan Rubió i Tudurí¹², pren el relleu de Cebrià Montoliu com a secretari de la Societat Cívica Ciutat Jardí.

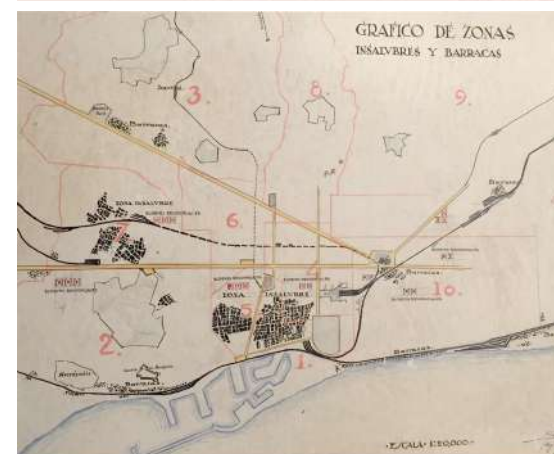
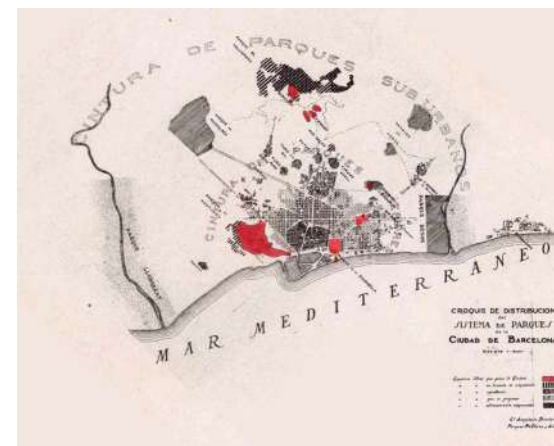
El plànol -molt sintètic- que presenten els guanyadors del primer premi, descriu la situació greu que està plantejant la manca d'habitatge, diferenciant els espais ocupats per barraques, les zones insalubres i els espais verds -lliures- que caldria reservar i potenciar. En aquest sentit, és plantegen l'estructura d'espais lliures de la ciutat, que d'alguna manera, recorda la proposta de Rubió i Tudurí de l'any 1926 i el que presentava la Direcció de Parcs Públics de l'Ajuntament de Barcelona al juny de 1920 -tot i que en un àmbit territorial més petit-, i menys estructurada, sembla que la intenció és posar en evidència -com fan amb la localització de les barraques i les zones insalubres- els llocs a preservar i tractar, que no pas indicar una voluntat d'estructurar un sistema d'espais verds.

L'estratègia que segueixen -els guanyadors del primer premi- es planteja a partir de l'anàlisi dels dèficits i els "defectes" de la ciutat actual, proposant diferents localitzacions d'habitatges, respectant l'estructura reticular de l'Eixample. Sembla que cerquin, amb la tipologia d'habitatge i la seva agrupació, una solució similar a la que va plantejar el GATCPAC al respectar la trama Cerdà, actua-

10 "[...] basat en un traçat de quadricula que en mig de tots els seus defectes ha facilitat l'expansió de Barcelona en una forma ordenada que responia a les exigències de l'època". La Urbanització de la Barcelona Futura. MIRADOR n. 170. 5 de maig de 1932. P. 7.

11 CIVITAS 2^a època. N 1. Juny 1920. P. 5-9.

12 La segona època de CIVITAS, s'inicia amb el nomenament, de Nicolau M^a Rubió i Tudurí com a secretari de la Societat Cívica Ciutat Jardí, amb substitució de Cebrià Montoliu. En aquesta segona època la revista pren un caire més local però més intens.



06.20. A baix: Plànol "GRAFICO DE ZONAS INSALUBRES I BARRACAS" dels guanyadors del primer premi. Extret de: Lesan Grau, Àurea (2016). "El problema de la vivienda económica en los años 50: el concurso de Barcelona". Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Composició Arquitectònica. P. 51. <<http://hdl.handle.net/2117/88064>>. [Consulta: 07-10-18].

A dalt: CIVITAS 2a època N 1, junio 1920. P. 6. Croquis de distribució del sistema de parques de la Ciudad de Barcelona.



06.21. Plànol "EMPLAZAMIENTO DE LAS VIVIENDAS ECONÓMICAS" dels guanyadors del segon premi. Extret de: Lesan Grau, Àurea. "El problema de la vivienda económica en los años 50: el concurso de Barcelona". Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Composició Arquitectònica. P. 86. <<http://hdl.handle.net/2117/88064>>. [Consulta: 07-10-18].

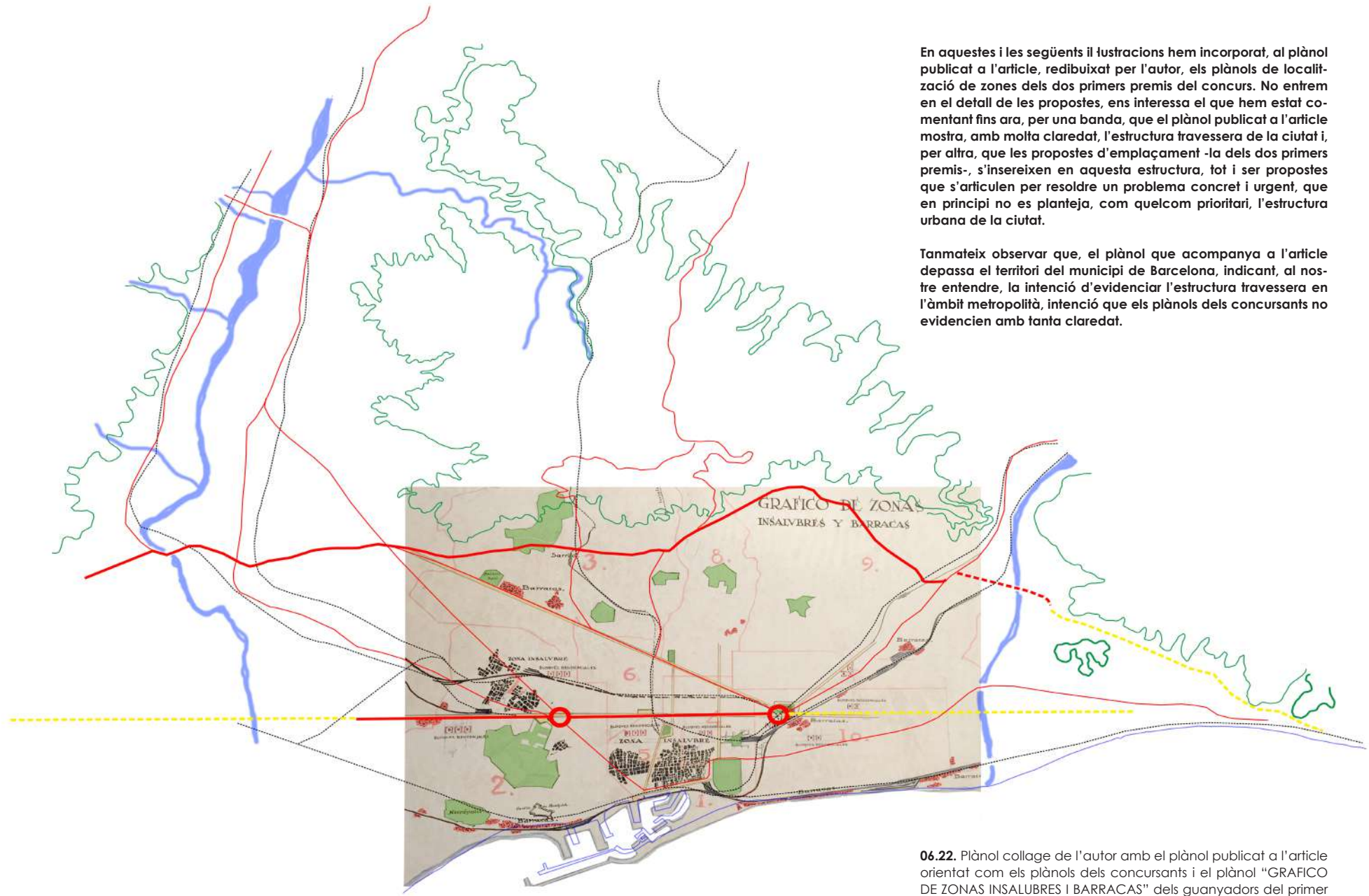
litzant a les condicions sociopolítiques i econòmiques que el concurs demana, així com el creixement de l'eixample en els espais perifèrics i no construïts del mateix, seguint una estratègia similar a la que descriurà Oriol Bohigas, pocs anys després en *El Plan Cerdà Evolucionado*.

En el plànol d'emplaçament, del segon premi, de "*las viviendas económicas*", expliciten de forma clara l'estructura transversal (travessera) de les vies de comunicació en l'estructura urbana de la ciutat, de muntanya a mar, (1) la carretera d'Esplugues, (2) la via que comunica, des del pont de Vallcarca, a través de la Creueta del Coll, Vallcarca amb Horta i Sant Andreu, (3) la travessera de Dalt, (4) la travessera de Gràcia-les Corts-Collblanc, (5) la Gran Via, prolongada cap a ponent i, (6) seguint la costa un "sistema travesser" format per la carretera a Can Tunis -Zona Franca-, el passeig de Colom, el carrer del Taulat -Poble Nou- i la carretera de Ribes. Tanmateix, a l'interior de Ciutat Vella, la travessera històrica carrer del Carme-carrer de la Portaferrisa i la travessera central Ferran-Jaume I-Princesa amb el carrer Nou de la Rambla.

Respecte a la travessera central -la Gran Via- s'evidencia la importància que encara tenen les vies "històriques", la carretera de la Bordeta i la de Sant Andreu, que junt amb el tram central de la Gran Via configuren la travessera central, a ponent, amb dues "rames", la carretera de la Bordeta i la prolongació de la Gran Via i a llevant amb altres dues branques, la carretera de Sant Andreu -antiga carretera a Granollers i Girona- i la carretera de Ribes què, a través del carrer Marina s'uneix amb el tram central de la Gran Via i la Diagonal. Cap a ponent -el Prat Vermell- a ponent de Montjuïc i suportat per la Gran Via i el passeig de la Zona Franca, situen el quart emplaçament, en previsió que els habitatges estiguin a prop de les zones industrials de la Gran Via i de la carretera de la Bordeta -terme de l'Hospitalet- així com de la Zona Franca, què, en pocs anys, es desenvoluparà extensament.

Al comparar les propostes d'emplaçament dels concursants, amb el plànol resum-síntesi que es publica a l'article, es pot comprovar que els autors de l'article, estan plantejant hipòtesis d'estructura urbana de la ciutat, que van més enllà del que plantegen els participants del concurs.

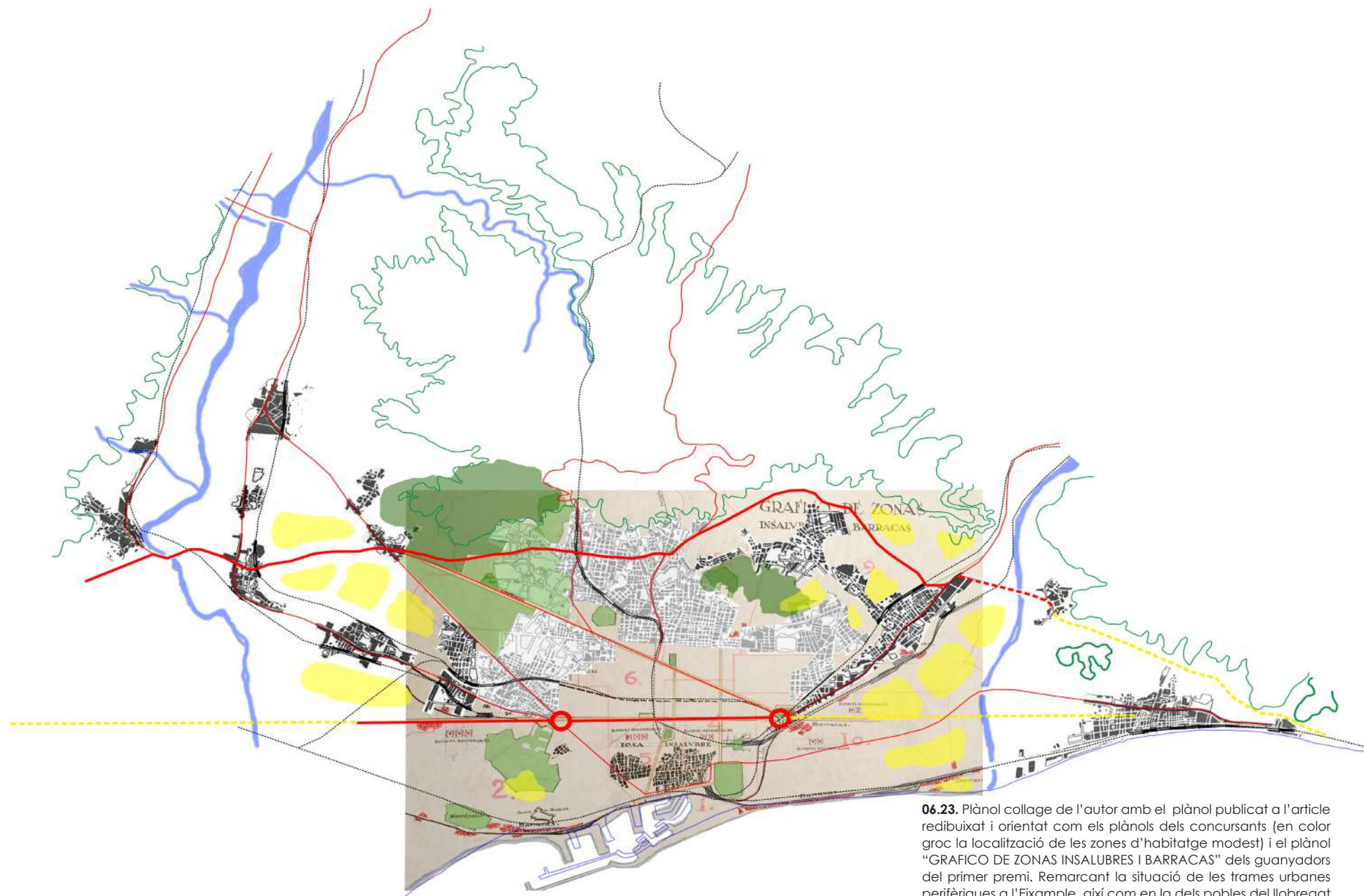
Tanmateix aquesta hipòtesi d'estructura urbana, entenem que s'aproxima a una estructura travessera, és a dir, que es suporta amb la idea d'un espai travessar entre la serra i el mar, tot situant les diferents zones en funció de les qualitats socioespacials del territori. No es tracta d'aprofundir o esbrinar, en si els autors de l'article pretenien, o no, plantejar una proposta d'estructura -travessera- per el futur de la ciutat de Barcelona o, si més aviat, el plànol representa un recull i síntesi -a més de les propostes del concurs- de les propostes anteriors -les del GATCPAC (avantprojecte d'urbanització de la Diagonal i pla Macià) i les propostes de Rubió i Tudurí (la Barcelona Futura, esquema de parcs urbans), o fins i tot, de les propostes de ciutat Jardí dels anys vint (urbanització del barri de les Corts i Pedralbes)- com un substrat cultural i urbanístic, que d'alguna manera, creiem que s'entreveu en el plànol, més aviat, intentem mostrar la hipòtesi de la tesi, que l'estructura urbana de Barcelona es basa en la idea de ciutat costanera transversal, enquadrada entre la costa i la serra, quelcom, en principi molt evident, però que sovint, queda desvirtuat per la visió centralista i centralitzadora dels agents que intervenen en la construcció de la ciutat.



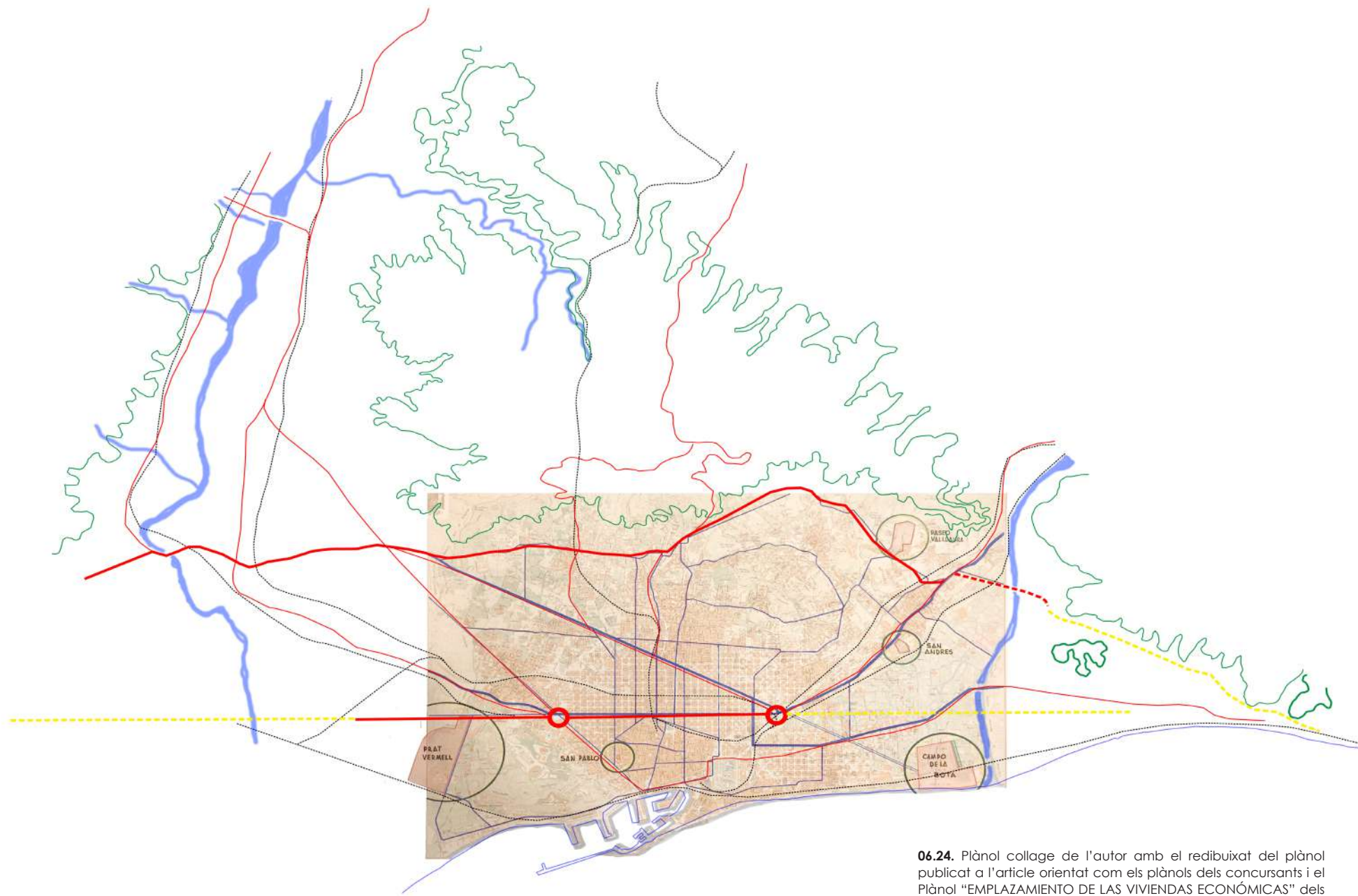
En aquestes i les següents il·lustracions hem incorporat, al plànol publicat a l'article, redibuixat per l'autor, els plànols de localització de zones dels dos primers premis del concurs. No entrem en el detall de les propostes, ens interessa el que hem estat comentant fins ara, per una banda, que el plànol publicat a l'article mostra, amb molta claredat, l'estructura travessera de la ciutat i, per altra, que les propostes d'emplaçament -la dels dos primers premis-, s'insereixen en aquesta estructura, tot i ser propostes que s'articulen per resoldre un problema concret i urgent, que en principi no es planteja, com quelcom prioritari, l'estructura urbana de la ciutat.

Tanmateix observar que, el plànol que acompanya a l'article depassa el territori del municipi de Barcelona, indicant, al nostre entendre, la intenció d'evidenciar l'estructura travessera en l'àmbit metropolità, intenció que els plànols dels concursants no evidencien amb tanta claredat.

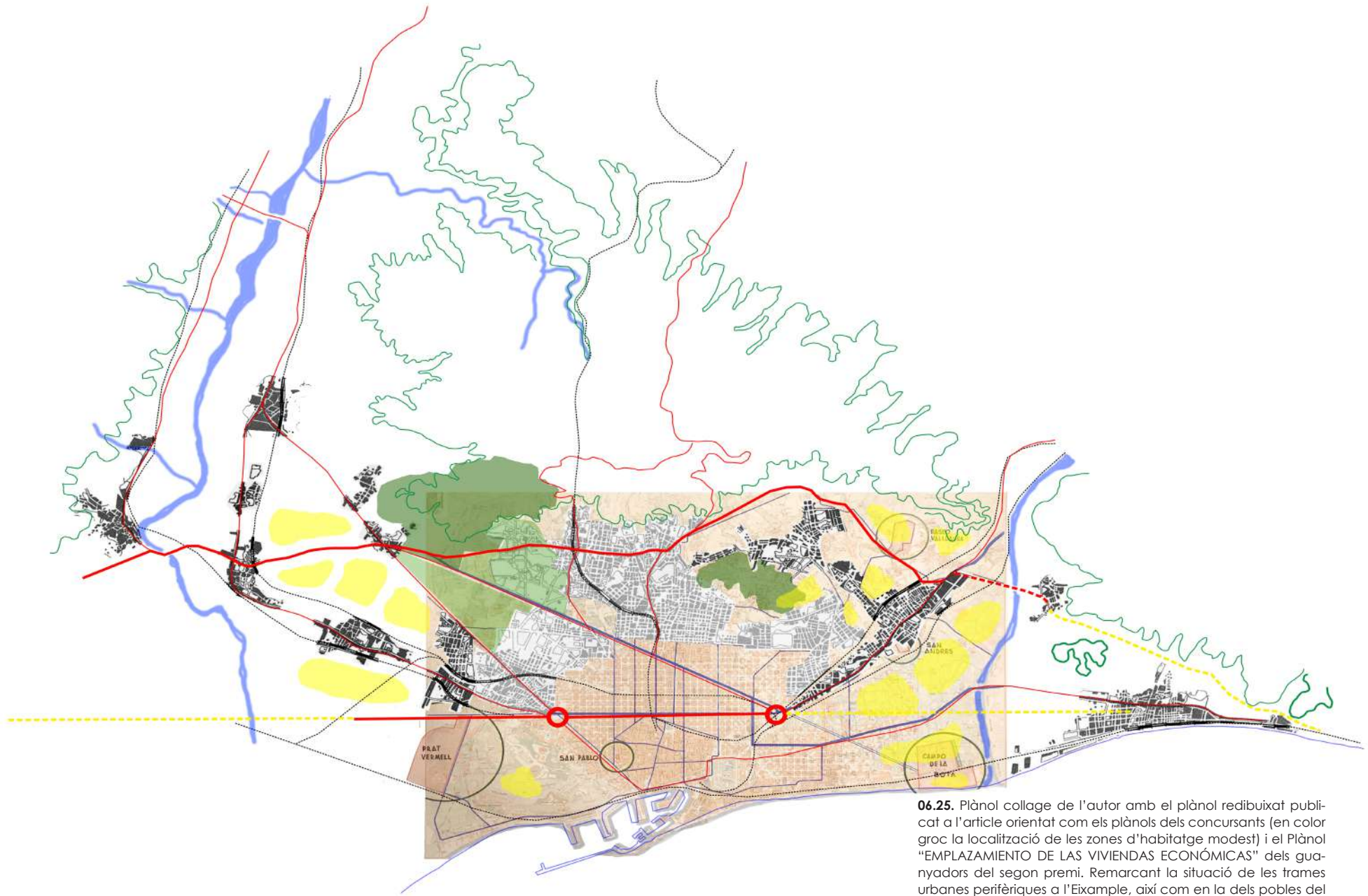
06.22. Plànol collage de l'autor amb el plànol publicat a l'article orientat amb els plànols dels concursants i el plànol "GRAFICO DE ZONAS INSALUBRES I BARRACAS" dels guanyadors del primer premi.



06.23. Plànol collage de l'autor amb el plànol publicat a l'article redibuixat i orientat com els plànols dels concursants (en color groc la localització de les zones d'habitatge modest) i el plànol "GRAFICO DE ZONAS INSALUBRES I BARRACAS" dels guanyadors del primer premi. Remarcant la situació de les trames urbanes perifèriques a l'Eixample, així com en la dels pobles del llobregat i el Besòs.



06.24. Plànol collage de l'autor amb el redibuixat del plànol publicat a l'article orientat amb els plànols dels concursants i el Plànol "EMPLAZAMIENTO DE LAS VIVIENDAS ECONÓMICAS" dels guanyadors del segon premi.



06.25. Plànol collage de l'autor amb el plànol redibuixat publicat a l'article orientat amb els plànols dels concursants (en color groc la localització de les zones d'habitatge modest) i el Plànol "EMPLAZAMIENTO DE LAS VIVIENDAS ECONÓMICAS" dels guanyadors del segon premi. Remarcant la situació de les trames urbanes perifèriques a l'Eixample, així com en la dels pobles del llobregat i el Besòs.

En aquest punt, una vegada comentat el concurs sobre l'habitatge modest, ens interessa remarcar com, les àrees de nova centralitat, proposta que es va desenvolupar a Barcelona entre els anys 1983-1991 sota la direcció d'Oriol Bohigas¹³, (veure il·lustracions de les pàgines 6_46 i 6_47) es situen "estratègicament" en els "intersticis" de l'espai urbanitzat i la proposta de situació d'àrees per habitatge modest (1949-1953), tanmateix remarca la idea travessera de la ciutat, la situació de les àrees de nova centralitat respecte a la xarxa viària, la existent i la proposada. Clarament en les àrees centrals (plaça Cerdà, plaça d'Espanya, plaça de les Glòries), en la franja nord (Vall d'Hebron, Sant Andreu), Diagonal nord i sud, i a la costa, el port la futura Vila Olímpica, el futur Fòrum.

En aquest punt creiem interessant plantejar (veure il·lustracions **06.29** i **06.30**), com Oriol Bohigas, en dos temps 1953 (localització habitatge modest) i 1983-1991 ("localització" àrees de nova centralitat) està projectant la ciutat, des de "necessitats" concretes, des de necessitats "fragmentàries", què en el temps es complementen, desenvolupant el projecte de la Barcelona contemporània, amb el substrat de la plana metropolitana travessera latent, elaborant la idea de construcció de la ciutat que explicita als anys 1980's.

"La ciutat no és una idea sistemàtica, sinó un conjunt de petites idees sobre problemes d'una certa autonomia abastable, que acaben sumant una totalitat a vegades imprevisible". Bohigas, Oriol 1985. Reconstrucció de Barcelona)

¹³ Delegat de l'àrea d'urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona entre 1980 i 1984 i conseller urbanístic de l'Ajuntament des de 1984 fins a 1991 que va ser nomenat Regidor de Cultura de l'Ajuntament de Barcelona càrrec que exercí fins al 1994.



En primer lloc ens interessa remarcar la importància de la carretera d'Esplugues en l'estructura urbana representada al plànol, com una via transversera que relaciona les zones "altes" de localització d'habitatge obrer a llevant i ponent de l'Eixample.

El mateix succeeix amb les zones "baixes", la Gran Via, relaciona les zones a llevant i ponent amb el centre de la ciutat. Hem afegit (il·lustracions 06.27 i 06.28), en color groc, la prolongació a ponent -que els autors insinuen tímidament- i a llevant, que els autors de l'article no preveuen -no representen-, que emfatitza, encara més, la importància de la Gran Via com element trajector estructural, relacionant la ciutat central amb els pobles del delta del Llobregat -a ponent- i Badalona i els pobles del Maresme a llevant.

06.26. Plànol publicat a l'article orientat com els plànols dels concursants. Retallat i orientat segons la direcció transversera del Pla.



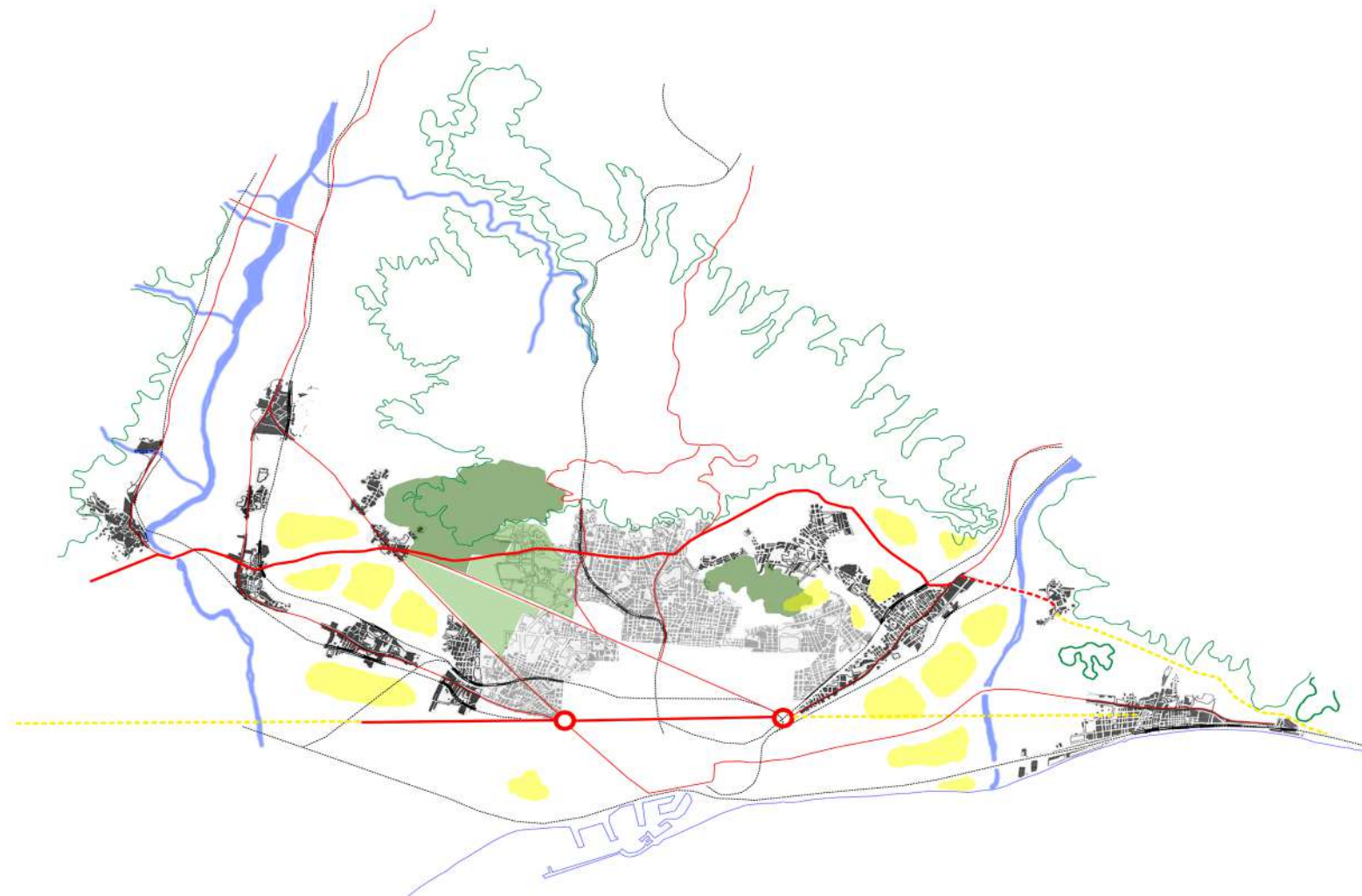
En aquesta representació, creiem que és evident el paper estructurant de la carretera d'Esplugues, en relació a la localització de les zones per habitatge obrer, però també en relació a la ciutat i al seu possible creixement cap a llevant i ponent, més enllà dels dos rius.

Tanmateix es pot observar el caràcter urbà diferent de la franja travessera central de la ciutat respecte al de la franja "alta", tot i que es mantenen les similituds socioeconòmiques de les dues franges, que desplacen cap a les zones de ponent i llevant la situació dels habitatges més modestos, situant a la part central de la franja -tot i que més amplia- els habitatges de millor qualitat i els equipaments de ciutat.

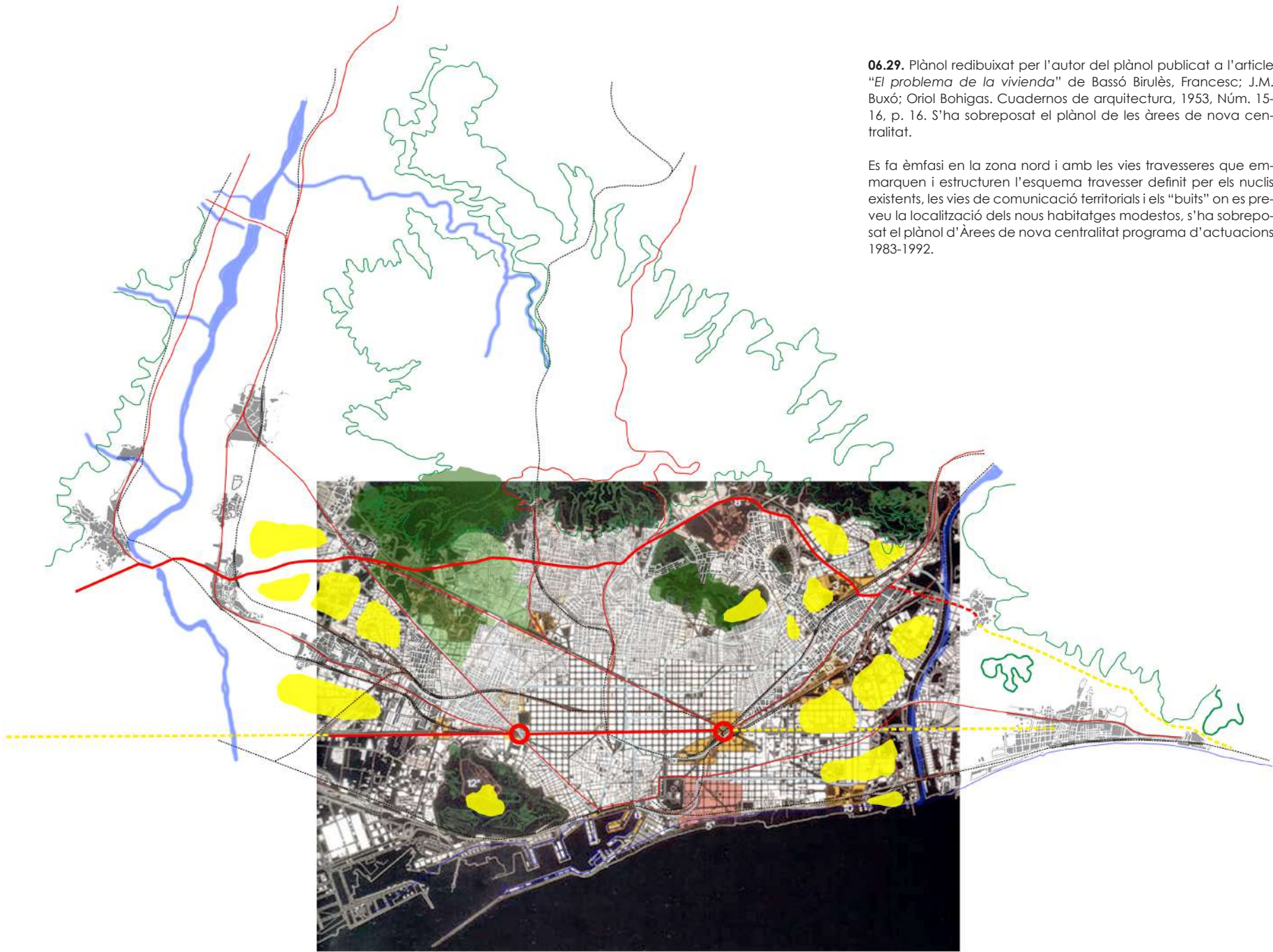
06.27. Plànol redibuixat per l'autor amb la base del plànol publicat a l'article, orientat com els plànols dels concursants. S'han diferenciat o remarcat les zones d'ubicació dels habitatges (remarcats o unificats en color groc), les diferents trames urbanes, les vies de comunicació i s'ha afegit, en color groc, algunes vies per evidenciar l'estructura travessera de la "proposta", o d'una altra manera, el paper que tenen les

vies travesseres -la Gran Via i la carretera d'Esplugues- en l'esquema que presenta el plànol. Tanmateix, en color verd clar, s'han remarcat les zones de les Corts i Pedralbes, on a principis de la dècada dels anys vint, es varen plantejar propostes d'urbanització de ciutats jardí i en verd fosc el projecte de parc a Sant Pere Màrtir i els Tres Turons.

	ZONA DEL VALLE DE HERRÓN
	ZONA DE SAN MARTÍN
	ZONA DE SAN MARTÍN (Campo de la Bota)
	ZONA DE COLLEBLANCH Y ESPLUGAS
	ZONA DE MUNTJUCH
	ZONA DE HORTA Y SAN ANDRÉS
	ZONA DE HORTALET
	TERRENOS DE LA ANTIGUA CÁRCEL DE MUJERES
	ZONA PLAYA DEL SOMORROSTRO

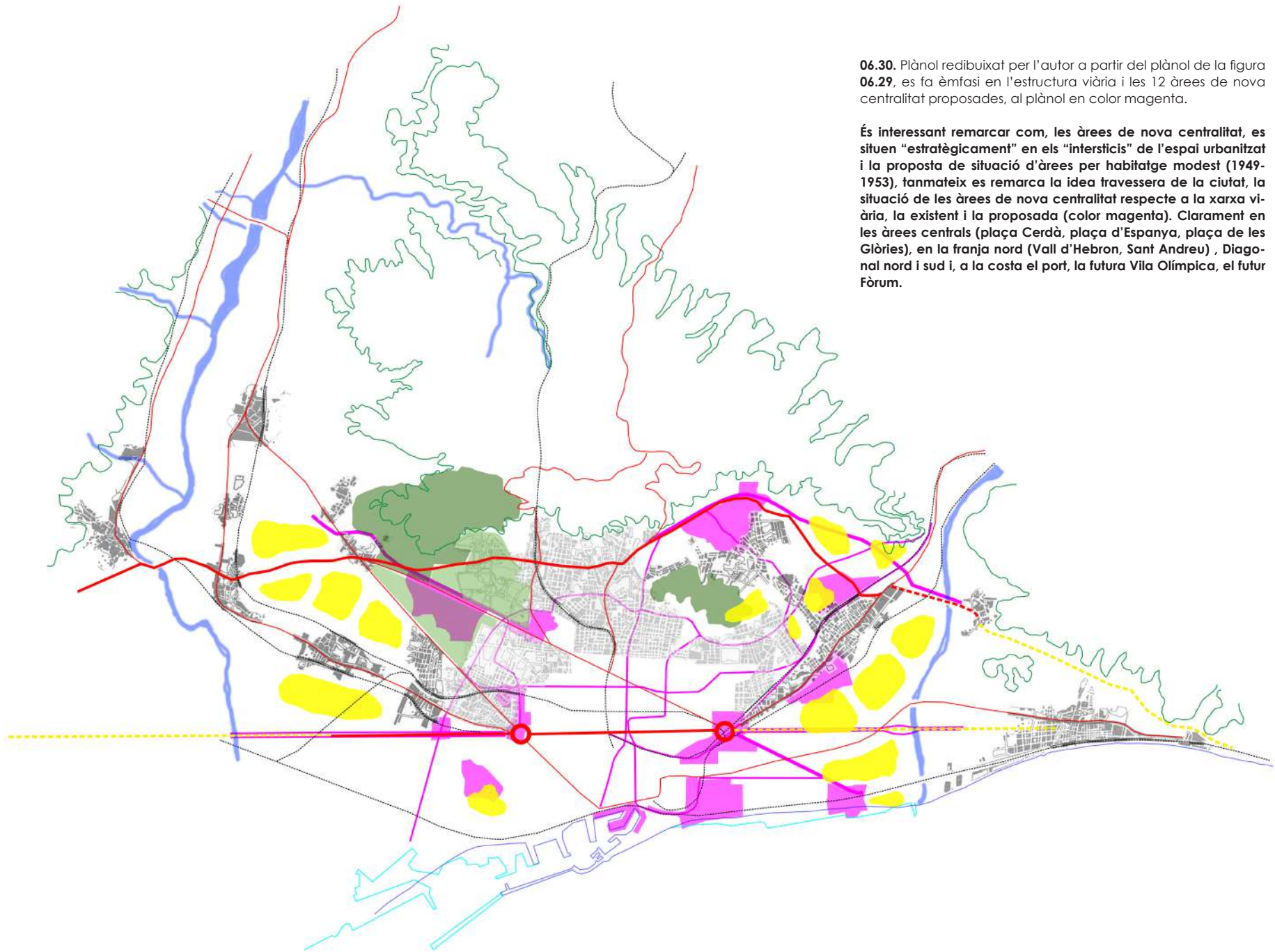


06.28. Plànol redibuixat per l'autor amb la base del plànol publicat a l'article orientat com els plànols dels concursants. Es fa èmfasi en la zona nord i amb les vies travesseres que emmarquen i estructuren l'esquema travesser definit per els nuclis existents, les vies de comunicació territorial i els "buits" on es preveu la localització dels nous habitatges modestos, en color groc.



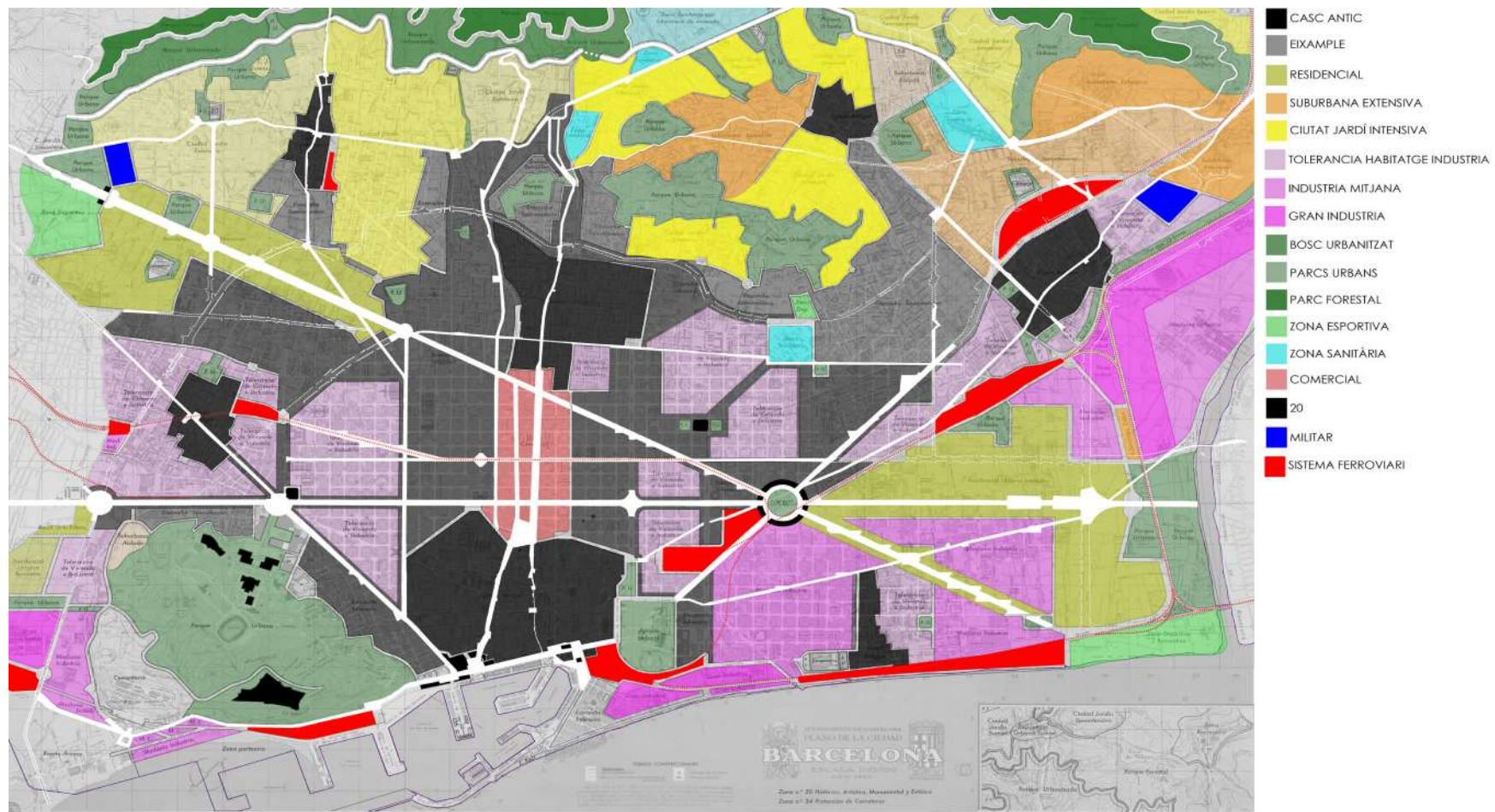
06.29. Plànol redibuixat per l'autor del plànol publicat a l'article "El problema de la vivienda" de Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. Cuadernos de arquitectura, 1953, Núm. 15-16, p. 16. S'ha sobreposat el plànol de les àrees de nova centralitat.

Es fa èmfasi en la zona nord i amb les vies transverses que emmarquen i estructuren l'esquema travesser definit per els nuclis existents, les vies de comunicació territorials i els "buïts" on es preveu la localització dels nous habitatges modestos, s'ha sobreposat el plànol d'Àrees de nova centralitat programa d'actuacions 1983-1992.



06.30. Plànol redibuixat per l'autor a partir del plànol de la figura **06.29**, es fa èmfasi en l'estructura viària i les 12 àrees de nova centralitat proposades, al plànol en color magenta.

És interessant remarcar com, les àrees de nova centralitat, es situen "estratègicament" en els "intersticis" de l'espai urbanitzat i la proposta de situació d'àrees per habitatge modest (1949-1953), tanmateix es remarca la idea travessera de la ciutat, la situació de les àrees de nova centralitat respecte a la xarxa viària, la existent i la proposada (color magenta). Clarament en les àrees centrals (plaça Cerdà, plaça d'Espanya, plaça de les Glòries), en la franja nord (Vall d'Hebron, Sant Andreu) , Diagonal nord i sud i, a la costa el port, la futura Vila Olímpica, el futur Fòrum.



06.31. Dibuix de l'autor sobre el plànol Zonas del Plan de Ordenación de Barcelona (aprobado en 3 de diciembre de 1953). Ajuntament de Barcelona. Plano de la Ciudad. 1954, diferenciant les zones amb colors sobre el fons original en blanc i negre. El plànol s'acompanya de la nota: "LOS PLANES PARCIALES DE ORDENACIÓN QUE SE APRUEBEN COMO DESARROLLO DEL PLAN COMARCAL, LEY DE 3 DE DICIEMBRE 1953 Y REGLAMENTO 22 DE OCTUBRE 1954 PODRAN MODIFICAR LA DIVISIÓN DEL

TERRENO URBANO A EFECTOS DE SU DISTINTA UTILIZACIÓN, MEDIANTE LA CREACIÓN DE OTRAS NUEVAS ZONAS O LA VARIACIÓN DEL PERIMETRO DE LAS ACTUALES" que indica el valor orientatiu de la zonificació i la possibilitat de variació de les mateixes amb els futurs Plans Parciais d'Ordenació. ICC_RM.84459

6.3. Necessitat d'esdeveniments internacionals com estratègia 1972.

El fet que l'article que acabem de comentar sobre el problema de l'habitatge modest a Barcelona, es publica l'any 1953, any de l'aprovació del *Plan Comarcal 1953*, ens ha portat a comparar el plànol amb la proposta de zonificació del Pla Comarcal (il·lustració **06.31**, pàgina anterior). Tanmateix, a partir de la comparació, ens ha interessat l'article¹ publicat a *Cuadernos de Arquitectura* l'any 1972, a partir del qual hem intentat veure la situació urbanística de la ciutat en la segona meitat del segle XX. En aquest article, es fa un resum de la situació urbanística de Barcelona, des de l'aprovació del Pla Comarcal, fins una mica abans de l'aprovació del PGM de 1976.

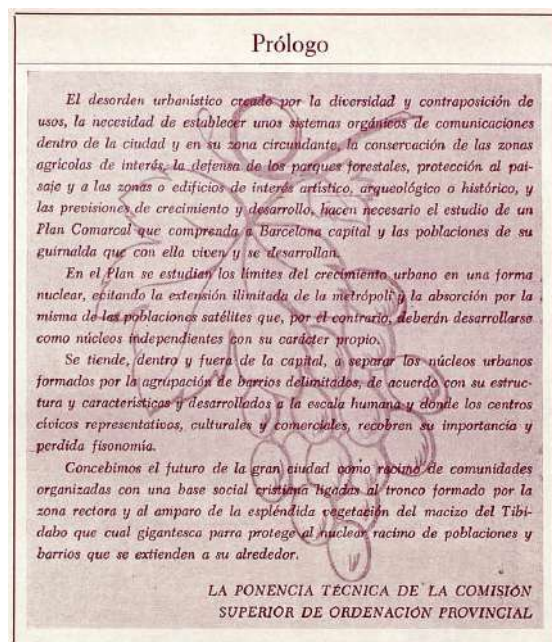
Ens interessa aquest article, per dues qüestions que ens semblen importants per el tema de la tesi. La primera, per comprovar com malgrat el pressupost teòric que anima els plans urbanístics, en el cas de Barcelona, ha mantingut el substrat estructural travessar i en segon lloc, veiem com, malgrat les diferents iniciatives urbanístiques, els condicionants socio-econòmics-polítics i culturals "transformen", amb més o menys intensitat, les idees inicials al concretar-se la construcció de la ciutat. Ho hem pogut veure i comprovar des del pla d'Eixample de 1859 i, ara, en aquest article, creiem, que es pot constatar aquest fet, en el període final de la Dictadura, els inicis del període democràtic, fins la primera dècada del segle XXI.

La importància del Pla Comarcal 1953, segons els autors de l'article, està tal i com indiquen a l'inici del mateix, en que és el primer Pla després del d'eixample (1859) que es va desenvolupar en fase executiva.

1859_7 de juny, s'aprova per Real Orden, el Projecte de Reforma i Eixample de Barcelona.

1953_3 de desembre, *Plan Comarcal*, fins aleshores cap dels plans (Pla Baixeras, Pla Jaussely, Pla Romeu i Porcel, Projecte Vilaseca, Pla Macià GACTPAC i Le Corbusier) va tenir fase executiva, els autors de l'article no fan referència a la Barcelona Futura de Nicolau Maria Rubió i Tuduri.

¹ **Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L.** (1972). *Barcelona 1953-1971: introducción a una visión del desarrollo urbanístico*. Cuadernos de arquitectura y urbanismo, (87), 67-101.



06.32. Prologo del Plan Comarcal 1953, signat per la Ponencia Técnica de la Comisión Superior de Ordenación Provincial. Il·lustració que encapçala l'article. Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. (1972:67). Barcelona 1953-1971: introducción a una visión del desarrollo urbanístico. Cuadernos de arquitectura y urbanismo.

Sobre la filosofía del Pla Comarcal 1953

- 1_Trencar el model de creixement en "taca d'oli".
- 2_Canviar el model de creixement per un **esquema nuclear** de desenvolupament comarcal i aconseguir el creixement harmònic de tots els municipis.
- 3_Asegurar el funcionament equilibrat de la comarca amb un sistema orgànic de comunicacions.
- 4_Tope poblacional per l'any 2000 de 4.000.000 habitants.
- 5_A través d'una "estricta" zonificació del sòl i la normativa coherent amb els objectius proposats.

El disseny del Pla respon als criteris de zonificació amb una relativa especialització de certes àrees residencials, industrials i comercials, però en la majoria de zones dedicades a residència, les normes permeten usos industrials, en gran part reflex de situacions de fet que el Pla recull íntegrament.

El número excessiu de zones, té l'interès, segons els autors de l'article, d'adaptar-se fàcilment a les situacions de fet, i introduir un tractament diferencial a les diferents parts del territori.

El sistema de comunicacions i etapes

Molt poques innovacions -modificacions- en la xarxa fonamental de carreteres. La trama Cerdà queda com la xarxa bàsica per a Barcelona, prolongant les grans artèries, Diagonal, Gran Via i Meridiana; es recullen els traçats dels dos cinturons de Jaussely i Romeu i Porcel, com a novetat es proposa un túnel a través del Tibidabo que enllaçaria Sant Cugat amb Barcelona i el tercer cinturó que rodeja al macís del Tibidabo per el N.O. enllaçant el Llobregat amb La Conreia.

El pla es concentra en el primer decenni (1953-1963) fent una assignació de les previsions de població per al 1960 a les cinc categories estudiades: "classe humil, modesta, mitjana, acomodada i luxosa", es suposa que una part quedarà absorbida en els nuclis existents i, la resta representa una demanda de nou sol urbanitzat. Això planteja la doble vessant del pla:

1_Millora de les urbanitzacions existents, dotant-les dels elements i mitjans de comunicació necessaris per afavorir el seu desenvolupament, estimulant la iniciativa privada.

2_Creació de nuclis residencials nous, fent servir terrenys no urbanitzats i creant centres de les futures zones urbanes.

La proposta de gestió del pla es resol amb la crida a la iniciativa privada i municipal i la reivindicació d'una nova Llei d'Urbanisme.

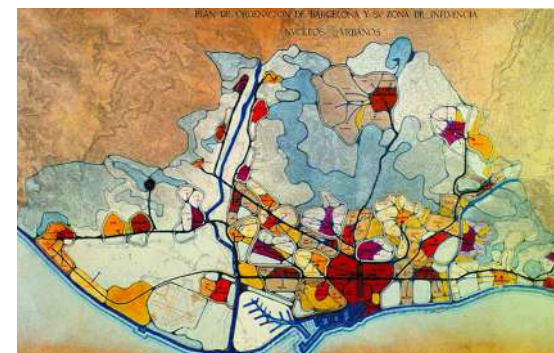
A les il·lustracions de les següents pàgines podem veure l'estratègia que segueix el Pla al municipi de Barcelona i com l'estructura travessera subjacent es manté, tot i la voluntat del pla de definir-se com una estructura nuclear, que intentava potenciar els diferents nuclis a partir del seu caràcter. En tot cas, la nuclearització es produeix en com s'organitzen i es qualifiquen les diferents tipologies de zones d'habitatges, que estan estretament vinculades a les diferents classes socials.

On més es veu la intenció del Pla és en la qualificació de les zones "Casco antiguo", que reconeixen els nuclis (històrics) del Pla de Barcelona, qualificant aquells més "antics", on l'estructura ha estat clarament consolidada i, alhora estan lluny de la "influència" de l'Eixample. Suposadament, l'efecte de nuclearització s'hauria de veure més clar.

Els equipaments, segueixen tres criteris, (a) reconeixen els existents, (b) es situen a la perifèria de l'Eixample i (c) reforçant el paper estructurant de la Diagonal i la Gran Via. Tanmateix es remarca la importància del centre de la ciutat comercial i alhora es potencia la ciutat central entre Gràcia, Ciutat Vella, les Glòries i la Plaça d'Espanya, que d'alguna manera és un indicatiu de contradicció respecte a nuclearització de la ciutat, potenciant més la lògica centre/perifèria que el "racimo de ciudades organizadas."

Quan es veuen les zones de "Tolerancia vivienda industria" es compren la reduïda dimensió de les zones de "Casc Antic" de Sans, Sant Andreu, el Clot i la desaparició de Sant Martí com a "Casc Antic", tanmateix, es reconeix la voluntat d'incorporar els usos existents, als barris perifèrics i a llevant i ponent de l'Eixample. La costa queda clarament condicionada per la situació de la indústria, el port Franc i les instal·lacions portuàries i del ferrocarril. Definitivament, fins a mitjans de segle XX, Barcelona queda d'esquenes al mar i la travessera de mar, com a eix cívic, queda també, ajornada.

"El primer aspecto del problema, en la mayoría de los casos podrá seguramente ser abordado y resuelto por la iniciativa municipal, con las normas y sistemas urbanísticos empleados hasta el presente. El segundo requiere una visión más amplia del conjunto de los problemas que pueden afectar a uno o a varios municipios, y que requerirán la aplicación de una nueva Ley de Urbanismo para evitar la especulación y hacer posible el crecimiento metódico y ordenado." (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:71)



06.33. Pla comarcal, 1953. Liderat per la Comissió Provincial de Barcelona, aquest pla va concretar una primera planificació d'escala comarcal amb una aposta clara per la zonificació de les funcions urbanes i un desenvolupament de població i indústria basat en nuclis urbans especialitzats. La seva expressió explicita les tendències de l'urbanisme organista de l'època.

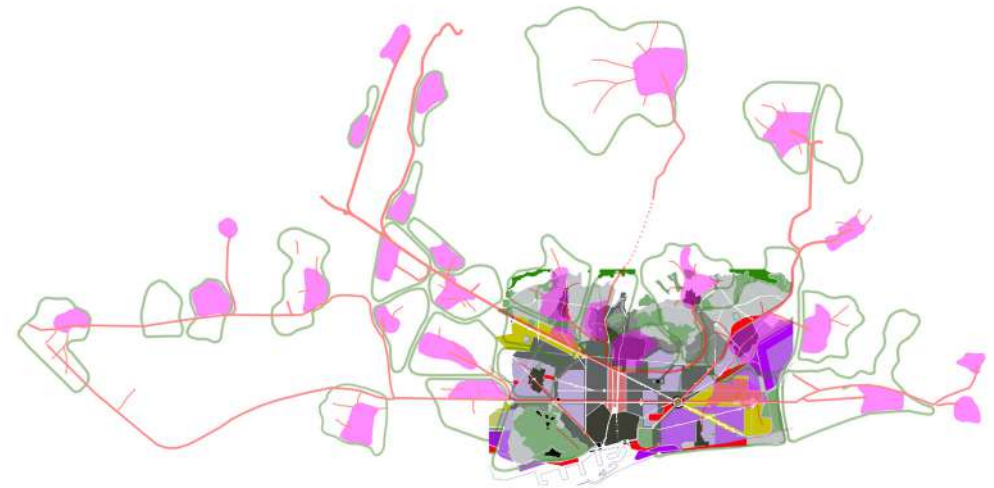
CARTOGRAFIES CONTEMPORÀNIES. ATLES METRÒPOLIS. P 94

"En el Plan se estudian los límites de crecimiento urbano en una forma nuclear, evitando la extensión ilimitada de la metrópoli y la absorción por la misma de las poblaciones satélites que, por el contrario, deberán desarrollarse como núcleos independientes con su carácter propio." Fragment del Prologo del Plan Comarcal 1953,

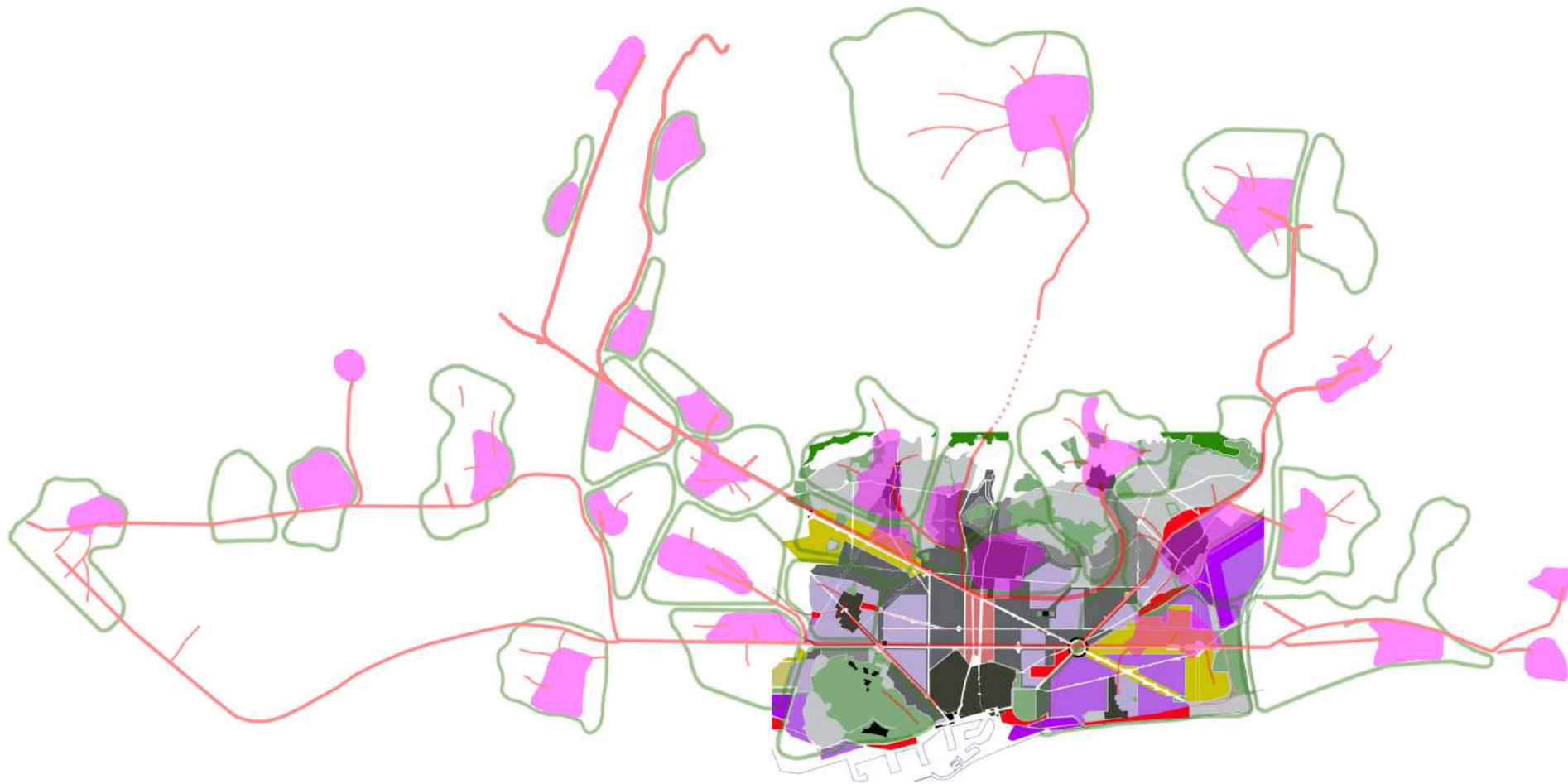


06.34. Dibuix de l'autor en base al Pla comarcal, 1953, remarcant la "forma nuclear" i les arteries principals de comunicació.

"Concebimos el futuro de la gran ciudad como racimo de comunidades organizadas con una base social cristiana ligadas al tronco formado por la zona rectora y al amparo de la espléndida vegetación del macizo del Tibidabo que cual gigantesca parra protege al nuclear racimo de poblaciones y barrios que se extienden a su alrededor." Fragment del Prologo del Plan Comarcal 1953,



06.35. Dibuix de l'autor en base al Pla comarcal, 1953, remarcant la "forma nuclear" i les arteries principals de comunicació, sobreposat al plànol de Zonas del Plan de Ordenación de Barcelona (aprobado en 3 de diciembre de 1953) Ajuntament de Barcelona. Plano de la Ciudad 1954. ICGC RM.84459.



06.36. Ampliació de la il·lustració 06.35.
Tot i la idea de nuclearització en la que es basa el Pla Comarcal 1953, la seva aplicació al municipi de Barcelona, fa evident la "tossudesa" i l'atència de l'esquema travesser del Pla de Barcelona.

"Se tiende, dentro y fuera de la capital, a separar los núcleos urbanos formados per la agrupación de barrios delimitados, de acuerdo con su estructura y características y desarrollados a la escala humana y donde los centros cívicos representativos, culturales y comerciales, recobren su importancia y perdida fisonomía." Fragment del Prologo del Plan Comarcal 1953,

Les "Zones d'eixample", són les que reproduiran la "taca d'oli" que el Pla pretenia desfer i, alhora potenciarà la diferència d'estructura urbana de la franja central del Pla de Barcelona respecte a la franja travessera del peu de la serra de Collserola.

La localització de la residència urbana (RUI i RUSI) reforcen el paper estructurant de la Diagonal i la Gran Via, tant a ponent com a llevant, incidint en la diferència de caràcter de les dues franges travesseres (la del Pla de Barcelona i la del peu de la serra de Collserola), tanmateix, es concebien com "operacions de prestigi" de la ciutat, de caràcter diferent a la Diagonal respecte a la Gran Via, però en qualsevol cas revaloritzant els accessos a la ciutat.

La localització de les zones suburbanes (SSI, SI i SA), indiquen amb molta claredat (tot i que després es va modificar) la idea de diferenciar la franja travessera del peu de la serra de Collserola de la del centre del Pla de Barcelona.

Malgrat la voluntat de nuclearització del Pla, es segueix evidenciant l'estructura travessera de la ciutat i, la diferència de les dues franges travesseres. El substrat i la situació existent (elements construïts, il·lustració **06.37**) faciliten l'aparició de l'esquema travesser.

Creiem, que es pot veure, també, la diferència de caràcter, a la franja travessera del peu de la serra, entre el centre i el llevant i ponent de la mateixa, seguint una distribució sociològica que té els seus orígens en com s'han ocupat històricament aquests sectors. Segons els autors de l'article, els plans parcials (41+10 en tràmit) han estat els veritables instruments de configuració de l'estructura urbana de la ciutat des de 1953 fins al 1972. A més, els canvis de qualificació del Pla del 53, van suposar l'augment d'edificabilitat, multiplicant per 1.8 la densitat global prevista per el Pla General.

Les il·lustracions de la pàgina següent, en base al plànol de *Zonas del Plan de Ordenación de Barcelona*, intenten explicar gràficament el que estem comentant amb el text.

A la il·lustració 1, hem representat el sistema viari i ferroviari, en el que es pot apreciar l'estructura travessera del sistema viari i el diferent caràcter de les franges travesseres, així com el paper estructurant que per el rere-eixample, se li atorga a la carretera d'Esplugues. Tanmateix, es dibuixa des de la Diagonal Nord (a ponent) fins a la Meridiana (a llevant). Es perceben altres "travesseres", de Vallcarca a Horta, el primer cinturó i una travessera des de Sant Genís fins Sant Pere Màrtir.



La il·lustració 2, amb els nuclis antics, els parcs i el sistema ferroviari, mostra el caràcter diferent de les dues franges travesseres, que es fa més evident en la il·lustració 3, per la situació de la gran indústria a ponent i llevant, també al port i al Poble Nou i grans àrees de tolerància habitatge-indústria, a l'eixample de ponent i llevant. Al Rere-Eixample, es localitza la major part de la zona sanitària i part de la zona esportiva recreativa, així com gran part dels parcs urbans. A la il·lustració 4, hem representat tots els tipus de zonificació del Pla.



A les il·lustracions 5, 6, 7 i 8, hem representat, a més de les zones anteriors, les d'habitatge, per veure com amb la localització d'aquests es remarca la diferència de caràcter de les dues franges travesseres. Sense entrar en els diferents graus de la zonificació d'habitatge, es veu clarament la diferència de zonificació de les dues franges, tot i que la zona d'eixample intensiu i semi-intensiu (5) distorsiona aquesta claredat de zonificació per franges, al envair la zona central (Gràcia) i les zones de llevant i ponent pro-



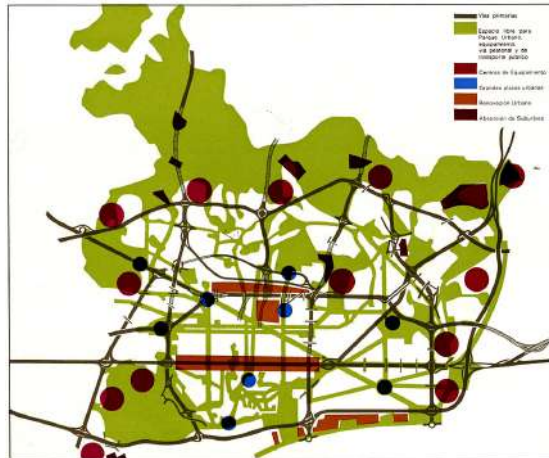
peres als nuclis antics. Tot i això, a la il·lustració 6, es veu clarament com la zonificació de les tipologies d'habitatge són majoritàriament, Suburbana, Ciutat Jardí, Residencial i el cas més significatiu, la tipologia de Bosc Urbanitzat, "envaint" la serra de Collserola.

Les il·lustracions 7 i 8, al representar, les dues franges per separat es percep amb més claredat la diferència de caràcter de les dues franges.



06.37. Il·lustració de l'autor en base al plànol de Zonas del Plan de Ordenación de Barcelona (aprobado en 3 de diciembre de 1953) Ayuntamiento de Barcelona. Plano de la Ciudad 1954. ICGC RM.84459

Un altre punt d'interès de l'article i, també per el tema de la tesi, és l'anàlisi que fan els autors de l'article, de la situació del moment (1971-72) i les expectatives futures. Al nostre entendre, és una anàlisi amb certa "premonició", i alhora, amb cert pessimisme. Ens interessa, perquè d'alguna manera, presenta una certa previsió, del que amb algunes variacions, va succeir en les tres darreres dècades del segle XX.



06.38. "Barcelona 2000", primera versió publicada l'any 1972, base gràfica sobre la que els autors de l'article fan la crítica de la proposta. (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:98)

Estructuren el "relat" a partir l'anàlisi crítica de la proposta "Barcelona 2000", prenent com a referència un primer esquema gràfic de la proposta per la futura Barcelona del final de segle. Remarca la voluntat de l'enquadrament metropolità i la concepció de la ciutat de Barcelona com a Centre Cívic, definint un sistema de vies, en dues grans categories. Les vies primàries, que estructuren el trànsit de distància (comarca, província, regió), junt a les diverses vies secundàries i un sistema de vies ciutadanes, vies peatonals i de transport públic íntimament relacionat amb el sistema de verd urbà i forestal, en una clara estructura de caràcter travesser.

D'aquest sistema de vies, els autors de l'article, critiquen el disseny de les vies primàries, que es presenten com vies segregades i, recomanen que no es dissenyin com la Meridiana, sinó més aviat com la prolongació de la Gran Via a llevant, de manera que no produeixi talls o barreres en l'estructura urbana. Respecte a les vies ciutadanes, recomanen que tinguin un paper estructurant del sistema d'espais verds i d'equipaments.

Altres elements de discussió, són la necessitat de plantejar propostes tenint en compte els interessos majoritaris de la població afectada i el risc d'expulsió dels residents que pot provocar el Pla. Es refereixen a experiències anteriors, que varen tenir dificultats per la manca de previsió i de suport de la població, com l'obertura de la Via Laietana, el fracàs de les obertures proposades per Cerdà a Ciutat Vella (la prolongació del carrer Muntaner, a finals del segle XX, es va reconvertir en la Rambla del Raval). Alhora indiquen altres experiències a la ciutat per activar el finançament d'obres de certa envergadura, com les exposicions universals de 1888 i 1929, i apunten a una possible Exposició Universal prevista per l'any 1982, que el Consell de Ministres havia aprovat en juny de 1970, tanmateix, es veu la possibilitat, llunyana, d'acollir la celebració d'uns possibles, i futurs, Jocs Olímpics.

"Cualquiera de estos acontecimientos podría significar el punto de partida de la ciudad del año 2000" (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:99)

En aquest punt, ens interessa remarcar, que més que premonitori, com dèiem abans, l'article descriu el paradigma urbanístic (de gestió) de construcció de la ciutat que ha estat present en el darrer quart del segle XX i inicis del segle XXI. Cal recordar, tot i que, segurament no es va aconseguir en la seva totalitat, el que des del punt de vista urbanístic es pretenia, amb la celebració del Campionat Mundial de Futbol l'any 1982, els Jocs Olímpics de 1992 i el Fòrum de les Cultures de 2004.

Seguint amb la crítica de l'article a l'esquema inicial de la proposta, plantegen que el Pla de Vies i el Sistema d'equipament que proposa el Pla, causaria els efectes contraris al que es pretén, fent del centre de Barcelona una zona de gran accessibilitat, que reduiria el cost (cost/temps i accessibilitat/oportunitat) del transport, augmentant la concentració de l'oferta d'equipament social públic i privat, que afegit a la manca d'inversió a nivell comarcal, en aquell moment, gairebé, no existia o no es preveia, provocaria que el desequilibri de l'oferta entre Barcelona i la comarca es pronunciés molt més, repercutint en l'augment de congestió del centre de Barcelona, quelcom que el Pla pretenia evitar.

Tot i això, els autors de l'article indiquen, dues qüestions importants que el Pla o no planteja o planteja amb poc rigor. Un d'ells és la coordinació tècnica:

"La coordinación técnica, un órgano común de gestión, una clara voluntad de control y de establecer una prioridad de las inversiones comunes, son garantías que cabe exigir en el estado actual de la planificación. Todo lo que antecede lo resumiríamos diciendo que el Plan de Barcelona debería ser un Plan Parcial que desarrollase las directrices contenidas en el Plan General que corresponde redactar a nivel comarcal." (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:99)

És a dir, plantegen la necessitat de vincular el Pla de Barcelona al planejament d'àmbit territorial superior, en aquest cas la comarca, per intentar cercar l'equilibri i aconseguir que els plantejaments urbanístics per Barcelona no entrin en contradicció ni amb la mateixa ciutat ni en la resta de necessitats de la comarca.

L'altra qüestió important, és el problema inherent al sistema socio-econòmic (la base social), que l'experiència ha demostrat que sovint ha anteposat els interessos a curt termini, als interessos a llarg termini:

*"El principal obstáculo para la realización de Planes de Ordenación, no es, pues, la falta de unos órganos de gestión, sino **la inexistencia de una base social capaz**"*

de llevarlos adelante, [...], aquella clase que tendría interés en su realización se debate en el seno de enormes contradicciones internas que la inmovilizan, y aquellas clases que podrían realizarlo no tienen el poder para hacerlo, ni los intereses que los Planes defienden son los suyos," (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:99)

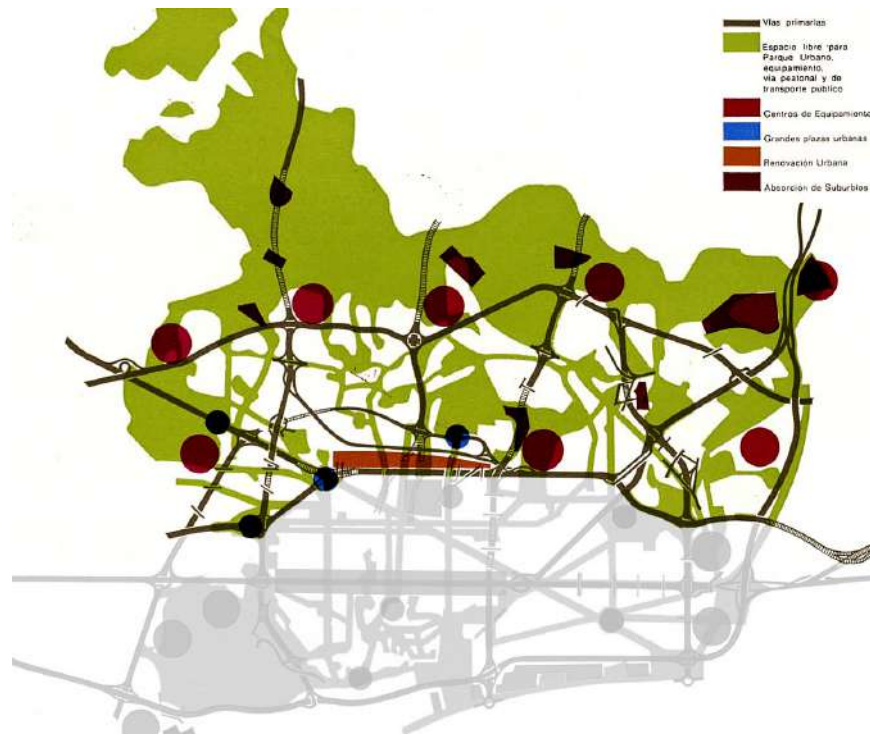
Acaben l'article amb una afirmació pessimista, que denota la manca de possibilitat de qualsevol Pla, si no es planteja des d'una situació social, econòmica, política i podríem afegir cultural, que integri en les seves prioritats un plantejament de futur a llarg termini d'organització i construcció de la ciutat.

*"Si un Plan se califica de Urbanismo-Ficción no es por el tipo de remodelación que puede proponer, o los costos técnicos de su realización, sino y claramente, por **la imposibilidad real de que se lleve adelante por falta de una fuerza social, que, consecuentemente a sus intereses a corto y largo plazo, tenga interés en asumir y hacer propios unos objetivos concretos.** Es su propia irracionalidad racionalidad lo que se lo impide." (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:99)*

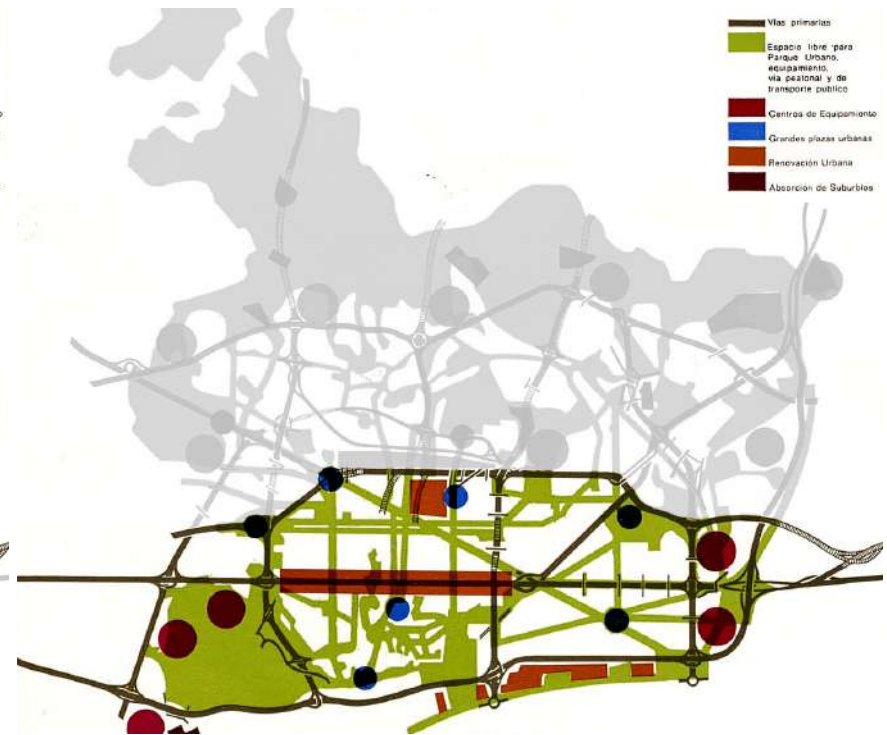
Com dèiem, l'interès en l'article ha estat, la claredat en el planteig i definició del paradigma d'acció urbanística en el que s'ha desenvolupat la ciutat, ja abans, però també en el darrer quart de segle XX i principis del XXI, tot i que han hagut moments que possibilitaven un canvi de paradigma, aquest no ha començat a fer-se evident, fins a finals de la primera dècada del segle XXI.

Però, a més, d'evidenciar el paradigma en la construcció de la ciutat, ens interessa, el que hem anat veient al llarg de la tesi, la insistència de l'esquema travesser en la construcció de la ciutat, tant en la concreció de la mateixa, com en les propostes de futur, que d'alguna manera, es comencen a evidenciar en el moment del projecte d'Eixample (1859), induint, voluntàriament o no, les dues franges travesseres, que al principi per omissió, i posteriorment, per "reconeixement" d'un fet existent, es van repetint al llarg del segle XIX i en les propostes, teòriques o de planejament, al segle XX, independentment o malgrat, les condicions sociopolítiques econòmiques del moment en que es plantegen.

El cas del Pla Comarcal 1953 i la proposta de "Barcelona 2000", com també passarà en el PGMB del 1976 (aquesta vegada, creiem que amb plena consciència), mantenen i evidencien l'esquema travesser de la ciutat de Barcelona.



06.39. Interpretació de la franja travessera al peu de Collserola. "Barcelona 2000", primera versió publicada l'any 1972, base gràfica sobre la que els autors de l'article fan la crítica de la proposta. (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:98.



06.40. Interpretació de la franja travessera de l'Eixample. "Barcelona 2000", primera versió publicada l'any 1972, base gràfica sobre la que els autors de l'article fan la crítica de la proposta. (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:98.

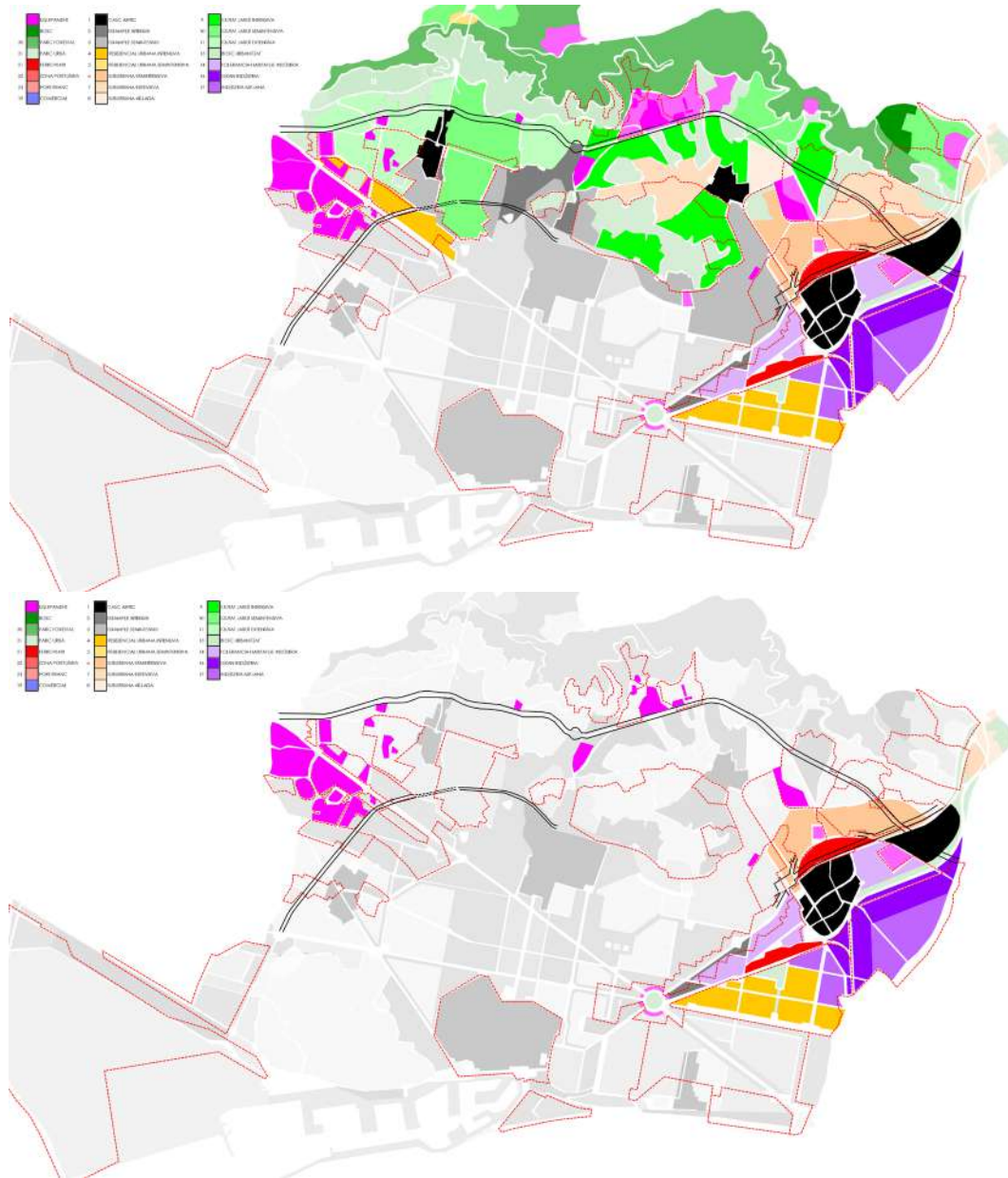
A manera de resum de l'apartat, en les quatre imatges següents, amb la zonificació del Pla Comarcal, les modificacions dels plans parcials aprovats i els fragments de les travesseres proposades per el pla *Barcelona 2000*, es pot comprovar, la distribució social a la franja travessera del peu de la serra, que segueix la lògica de la distribució social "històrica".

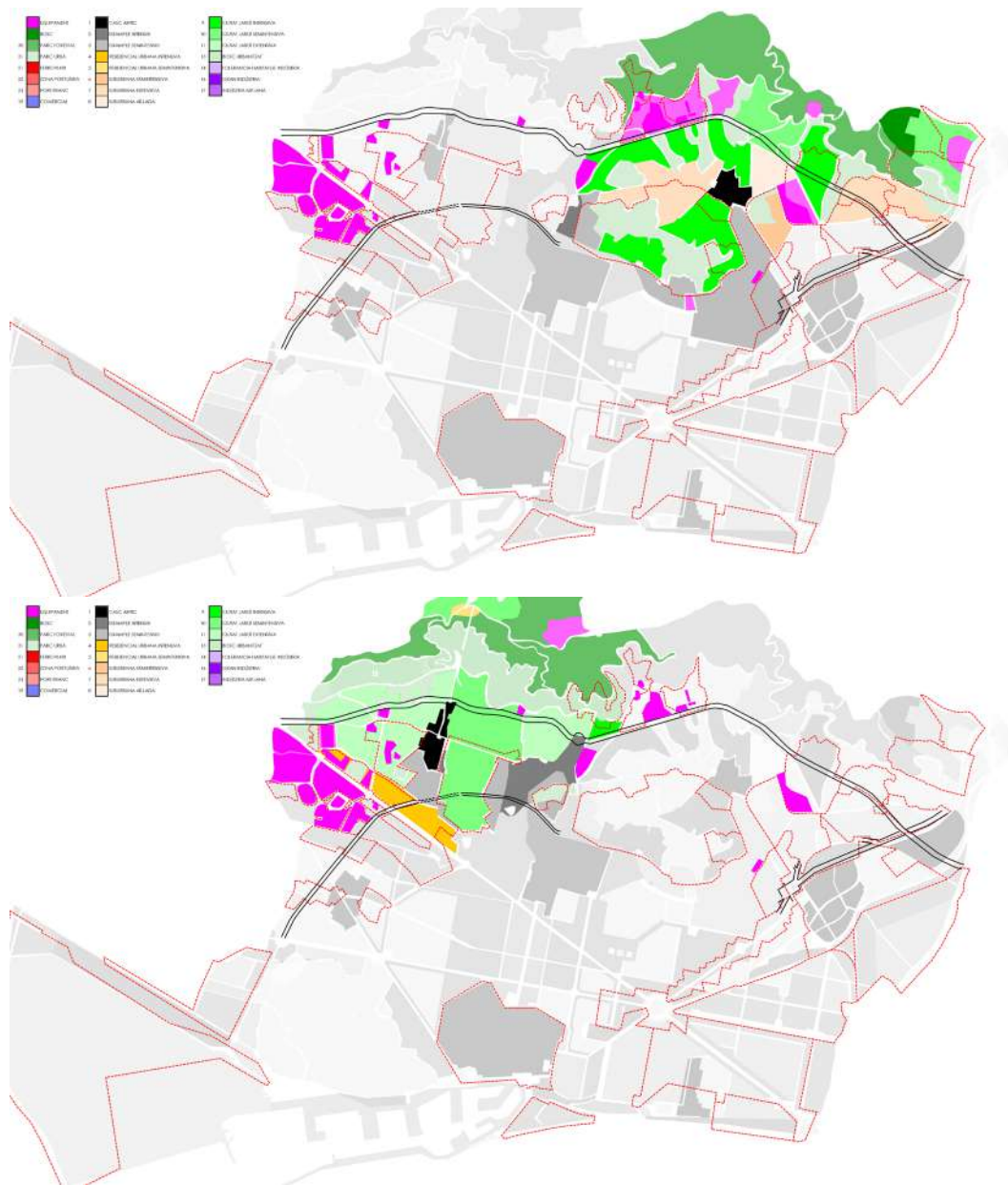
A llevant del casc antic de Sant Andreu es situen zones de gran i mitjana indústria, les tipologies d'habitatge, des de *Residencial Urbana Intensiva* (RUI), al sud, ajustant-se a la alineació de la Gran Via, seguint i refent l'esquema de la retícula Cerdà. Al sud i nord del casc antic, entre les vies de ferrocarril i comunicació, zona de *Tolerancia Vivienda i Industria*, a l'altra banda de la Meridiana i cap a Horta, *Suburbana Semi Intensiva* i *Suburbana Extensiva*. Aquesta zonificació, defineix una zona de classe treballadora i mitjana. La construcció de la ciutat, en aquest lloc, va potenciar aquesta segregació del centre de la ciutat, rebaixant, en la concreció i modificacions del Pla, els estàndars urbanístics que havia previst el Pla.

A la zona centre-llevant (Horta), a tocar de Sant Andreu i Gràcia, *Suburbana Extensiva*. a tocar d'Horta, *Suburbana Aislada*, la resta de zonificació,

06.41. A dalt: Zonificació Pla Comarcal 53 a la franja travessera del peu de la serra de Collserola, amb el fragment de les vies travesseres proposades per *Barcelona 2000* i els Plans Parcials (contorn línia vermella) que afecten a la zona.

A baix: Zonificació Pla Comarcal 53 a llevant de la franja travessera del peu de la serra de Collserola (Sant Andreu), amb el fragment de les vies travesseres proposades per *Barcelona 2000* i els Plans Parcials (contorn línia vermella) que afecten a la zona.





entre algun equipament existent i alguna zona de parc, *Ciudad Jardín Intensiva*, *Ciudad Jardín Semi Intensiva*, que denota una certa qualitat urbanística, però, sembla que la diversitat de tipus de zonificació preten ajustar-se a la realitat construïda, tot i això, el procés de construcció, va ser encara més caòtic que la zonificació proposada per el Pla, tanmateix les modificacions produïdes per els Plans Parciais varen anar en la línia de rebaixar els estandars urbanístics previstos.

La gran diversitat de zones a la zona central-ponent, segueix els mateixos criteris, reconèixer la realitat existent i recollir les intencions de zona privilegiada. Excepte la zona al sud de Sarrià i el nucli de Sant Gervasi, que es qualifiquen, respectivament de *Ensanche Semi Intensivo* i *Ensanche Intensivo*, la resta es qualifica de *Ciudad Jardín Extensiva*, *Ciudad Jardín Aislada* i *Bosque Urbanizado*, amb uns estandars urbanístics de més qualitat que la resta de les zones de la franja travessera, denotant una clara diferència social amb la resta de les zones. Tanmateix, és una zona, que tot i les operacions especulatives que tendeixen a rebaixar els estandars urbanístics, és on es plantegen major nombre d'equipaments, la Zona Universitària, el parc de Cervantes, són una mostra d'aquesta voluntat.

06.42. A dalt: Zonificació Pla Comarcal 53 al centre-llevant de la franja travessera del peu de la serra de Collserola (Gràcia*Horta), amb el fragment de les vies travesseres proposades per Barcelona 2000 i els Plans Parciais que afecten a la zona. A baix: Zonificació Pla Comarcal 53 al centre-ponent de la franja travessera del peu de la serra de Collserola (Sarrià-Sant Gervasi), amb el fragment de les vies travesseres proposades per Barcelona 2000 i els Plans Parciais que afecten a la zona.

6.4. L'empremta (rastre) de la Travessera Nord. 1956-1977-2006

Una de les intencions de la tesi, és comprovar el paper de les travesseres en l'espai territorial de la franja costanera central (Barcelonès, Delta del Llobregat, Maresme), en la seva urbanització, ocupació i ús del territori, al llarg del temps. Ho hem fet en els capítols i apartats anteriors, centrant-nos específicament, en la idea de travessera, a partir de l'evolució urbana i de les propostes o projectes urbanístics concrets o referents teòrics. En aquests darrer apartat ho fem, en l'espai temporal de la segona mitat del segle XX i principis del XXI. Degut a la complexitat dels esdeveniments i les dades, hem fet servir dos estudis relativament recents, en certa forma neutrals (objectius) o tècnics, en el sentit que, en principi, no està en la seva intenció, mostrar o demostrar cap idea, sinó constatar uns fets a partir d'una anàlisi quantitativa. Per altra banda, aquests estudis faciliten la síntesi d'un període relativament extens i complex i per altra, partir de dades "objectives", o si més no, no condicionades per un matis "ideològic" previ.

Els estudis¹ que prenem de referència, es publiquen al 2013 per la Direcció de Serveis d'Urbanisme, signats per Josep Maria Carreras, Montserrat Otero i Ernest Ruiz, ens serveixen per entendre el grau i les estratègies d'ocupació i usos del sòl del territori de la Regió i l'Àrea Metropolitana des de mitjans del segle XX (1956) fins principis del XXI (2006). Ens interessen els aspectes que tenen a veure amb la idea de travessera i, com aquesta idea té a veure en com s'ocupa el territori, de la Regió Metropolitana de Barcelona, especialment a l'Àrea Metropolitana.

Tanmateix, el fet que els estudis estan estructurats per períodes, (1956-1977 i 1977-2006) facilita la comprensió de l'estratègia d'ocupació, les qualitats dels diferents sectors, així, com la relació que pot tenir la idea de travessera en la conformació de l'estructura del territori. Alhora, que s'ajusten al període que relaciona, vincula o explica el procés de formació, segons el nostre entendre, del sector travesser que es desenvolupa al peu de la serra de Collserola, el massís del Garraf i la serra de Marina, sector travesser que hem estat analitzant fins els anys 50 del segle passat i, que aquests estudis, completen, en el darrer període temporal que, certament, és de major complexitat, que els que hem analitzat prèviament.

¹ Carreras, Josep Maria; Otero Vidal, Montserrat; Ruiz, Ernest. (2013a). *L'ocupació del territori a l'àrea i regió metropolitana de barcelona, 1956-2006*. Estudis Territorials. Direcció de Serveis d'Urbanisme. Juny 2013

Carreras, Josep Maria; Otero Vidal, Montserrat; Ruiz, Ernest. (2013b) *Els usos del sòl a l'Àrea i Regió Metropolitana de Barcelona, 1956-2006*. Estudis Territorials. Direcció de Serveis d'Urbanisme. Juny 2013.

Respecte a l'ocupació del sòl, l'estudi confirma, que és en el primer període analitzat (1956-1977) quan l'estructura del territori queda condicionada per els processos d'ocupació que es produeixen entre 1956 i 1977. El segon període (1977-2006), gairebé s'ajusta a l'estructura que s'ha creat o conformat en el període anterior.

En l'ocupació urbana en 1956, els nuclis urbans, es poden identificar, compactes i aïllats en tots el municipis, per bé que en alguns d'ells, s'aprecien algunes continuïtats, Santa Coloma de Gramenet i Badalona, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona, respectivament a llevant i ponent. Aquests creixements, formant continuïtat, o no, amb els nuclis, es fa seguint dos models d'ocupació, (a) *Teixits compactes als nuclis urbans, prolongant les trames urbanes preexistents* i (b) *Nuclis que s'estenen en assentaments urbans al llarg de les carreteres*. Tot i que moltes vegades es presenten els dos models simultàniament.

Altres característiques d'urbanització, dibuixen una situació diversa que serà l'inici de posteriors ocupacions. L'efecte polaritzador de les carreteres (les vies travesseres) a Barcelona i altres municipis dels voltants, una nebulosa de petits assentaments a la perifèria més propera de Barcelona, assentaments dispersos de ciutat jardí de segona residència vinculats a les estacions de la línia de ferrocarril de Barcelona a Sabadell.

Les limitacions de la mobilitat, condicionen el tipus de creixement, que no, la tipologia urbanística, que d'alguna manera, va dependre de les posicions teòriques i els condicionants socioeconòmics, polítics, culturals. Aquests condicionants socioeconòmics i culturals varen portar cap a un creixement "espontani" en forma de ciutat compacta, amb continuïtat dels nuclis existents.

El canvi de paradigma derivat del canvi de mobilitat individual, què s'inicia a Catalunya a la dècada dels 60, farà canviar el model de creixement de ciutat compacta que creix a partir dels nuclis històrics.

Respecte als usos **(06.45)**, en l'ocupació del territori, la situació al 1956, en relació a l'habitatge, presenta un ús majoritari residencial compacte d'alta densitat, en la majoria dels municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona, amb excepció dels municipis de Barcelona, Badalona i l'Hospitalet, on hi ha extenses zones industrials. A Barcelona, la part central està força consolidada, a ponent i llevant existeixen buits a la Diagonal, tant a l'entrada des del Llobregat com a la zona del Besòs.

A grans trets, els nuclis urbans de l'àrea metropolitana perfilaven dos models d'ocupació territorial:

→Teixits compactes als nuclis urbans, amb un model de creixement que prolongava les trames urbanes preexistents, com ara Barcelona, l'Hospitalet, Sabadell, Terrassa, Granollers o Badalona, però també uns altres de més petits com Gavà, el Prat, Sant Boi o San Feliu de Llobregat.

→Nuclis que s'organitzaven estenent els assentaments urbans al llarg de les carreteres, com podia ser el cas de Sant Vicenç dels Horts, Pallejà, Corbera, Cervelló, Vallirana, Tiana, Sant Fost o Martorelles. (Carreras; Otero; Ruiz. (2013a:5). L'ocupació del territori a l'àrea i regió metropolitana de Barcelona, 1956-2006.)

"Les limitacions de la mobilitat de les persones de la primera meitat de segle XX, quan els desplaçaments es feien majoritàriament a peu o amb transport públic, contenia les ciutats dins d'una geometria de distàncies curtes. Els creixements urbans s'organitzaven a la rodalia dels nuclis preexistents, la qual cosa donava espontàniament com a resultat una ciutat compacta. No hi havia cap plantejament teòric o polític al respecte, sinó que la ciutat era així perquè les regles de la mobilitat de l'època no permetien altra cosa." (Carreras; Otero; Ruiz. (2013a:5)

Hi ha pocs assentaments de baixa densitat, que es perceben en llocs de platja (Castelldefels) com a les estacions vinculades als Ferrocarrils Catalans (Valldoreix, Bellaterra), tanmateix a Sant Cugat i Cerdanyola.

Respecte a les àrees d'ús industrial, s'observen dues àrees, situades a la perifèria del municipi de Barcelona, una a llevant, fonamentalment al Poble Nou, als polígons de la Sagrera i Sant Andreu i més a llevant, a les dues ribes del Besòs, a Sant Adrià i Badalona. L'àrea de ponent de Barcelona, les indústries s'han localitzat sobre dues travesseres, la carretera de l'Hospitalet de Llobregat a Cornellà i la Gran Via, tant al terme de Barcelona com al de l'Hospitalet. Aquestes àrees industrials, són les que, entre els buits, deixaran lloc als nous polígons d'habitatges (a llevant i ponent de Barcelona) que es construiran entre els anys 60 i 70, classificant socialment el llevant i el ponent de la plana travessera, de manera semblant a com ho preveïen en el concurs d'habitatge modest de 1949.

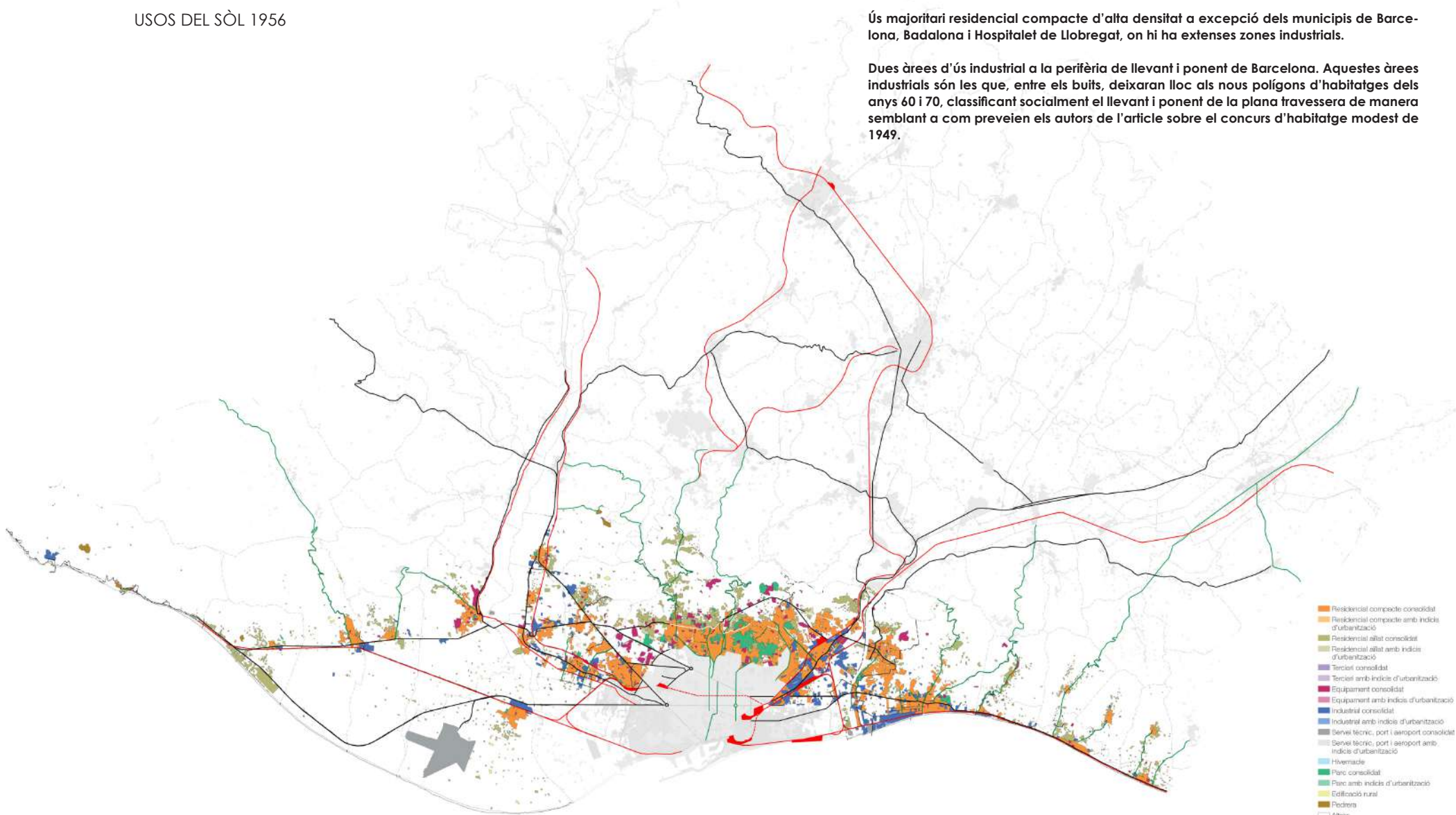
En relació a les infraestructures de transport, les grans infraestructures com el port i l'aeroport del Prat, tenen unes dimensions contingudes sense tenir un paper rellevant. L'obra més rellevant, en un context territorial que es manté pràcticament, (tot i el creixement relatiu), molt semblant al model d'ocupació dels inicis del segle XX, és l'autovia de Castelldefels (projecte o idea del primer terç del segle XX). Aquesta autovia, construïda al 1954, un element que a nivell d'infraestructura de transports, és el més significatiu, està vinculat o relacionat, amb la idea de principis de segle XX, de prolongació de la travessera central (la Gran Via) del Pla de Barcelona.

És el període, en el que s'incrementa la construcció i ocupació dels municipis del voltant de Barcelona, els de llevant, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià i, els de ponent, Cornellà, fins a Sant Joan d'Espí; Sant Just Desvern i Esplugues fins a l'Hospitalet de Llobregat, produint les primeres continuïtats urbanes de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, amb teixits residencials, però també industrials, especialment a llevant de Barcelona a l'altra banda del riu Besòs.

USOS DEL SÒL 1956

Ús majoritari residencial compacte d'alta densitat a excepció dels municipis de Barcelona, Badalona i Hospitalet de Llobregat, on hi ha extenses zones industrials.

Dues àrees d'ús industrial a la perifèria de llevant i ponent de Barcelona. Aquestes àrees industrials són les que, entre els buïts, deixaran lloc als nous polígons d'habitatges dels anys 60 i 70, classificant socialment el llevant i ponent de la plana travessera de manera semblant a com preveïen els autors de l'article sobre el concurs d'habitatge modest de 1949.



- Residencial compacte consolidat
- Residencial compacte amb índex d'urbanització
- Residencial mitjà consolidat
- Residencial mitjà amb índex d'urbanització
- Terciari consolidat
- Terciari amb índex d'urbanització
- Equipament consolidat
- Equipament amb índex d'urbanització
- Industrial consolidat
- Industrial amb índex d'urbanització
- Servei tècnic, port i aeroport consolidat
- Servei tècnic, port i aeroport amb índex d'urbanització
- Hivernacle
- Parc consolidat
- Parc amb índex d'urbanització
- Edificació rural
- Pedregal
- Altres
- Sistemes viaris i ferroviari
- Limites municipals

06.43. Il·lustració de l'autor en base a, *Usos del sòl 1956*. Fragment, a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz., (2013a)



Al període 1956-1977, es produeix un creixement molt significatiu del sòl residencial. A l'Àrea Metropolitana de Barcelona, de l'ordre del 69% (4.431 Ha) i, a la Regió Metropolitana de Barcelona de l'ordre del 132% (15.687 Ha), aquest creixement és produït, en percentatges, tot i que alts, més baixos en teixits residencials compactes, de l'ordre del 54% (2.232 Ha) a l'AMB i de l'ordre del 60% (4.230 Ha) a la RMB, omplint intersticis urbans, fent servir dos models d'ocupació; (a) *polígons residencials unitaris d'alta densitat* (en certa forma aïllats i amb manca de dotacions) destinats a l'ubicació de la classe obrera i (b) *amb continuïtat de la trama viària i/o urbana consolidada*, que cobreix una demanda residencial diversa.

Aquests creixements es van dur a terme en diferents configuracions, que els autors de l'estudi classifiquen en els següents tipus, (1) *Creixements dels nuclis urbans*, (2) *Reompliment dels buits de les perifèries urbanes*, (3) *Nous assentaments industrials i residencials al llarg de les terrasses fluvials*, (4) *Assentaments dispersos d'urbanitzacions de segona residència*.

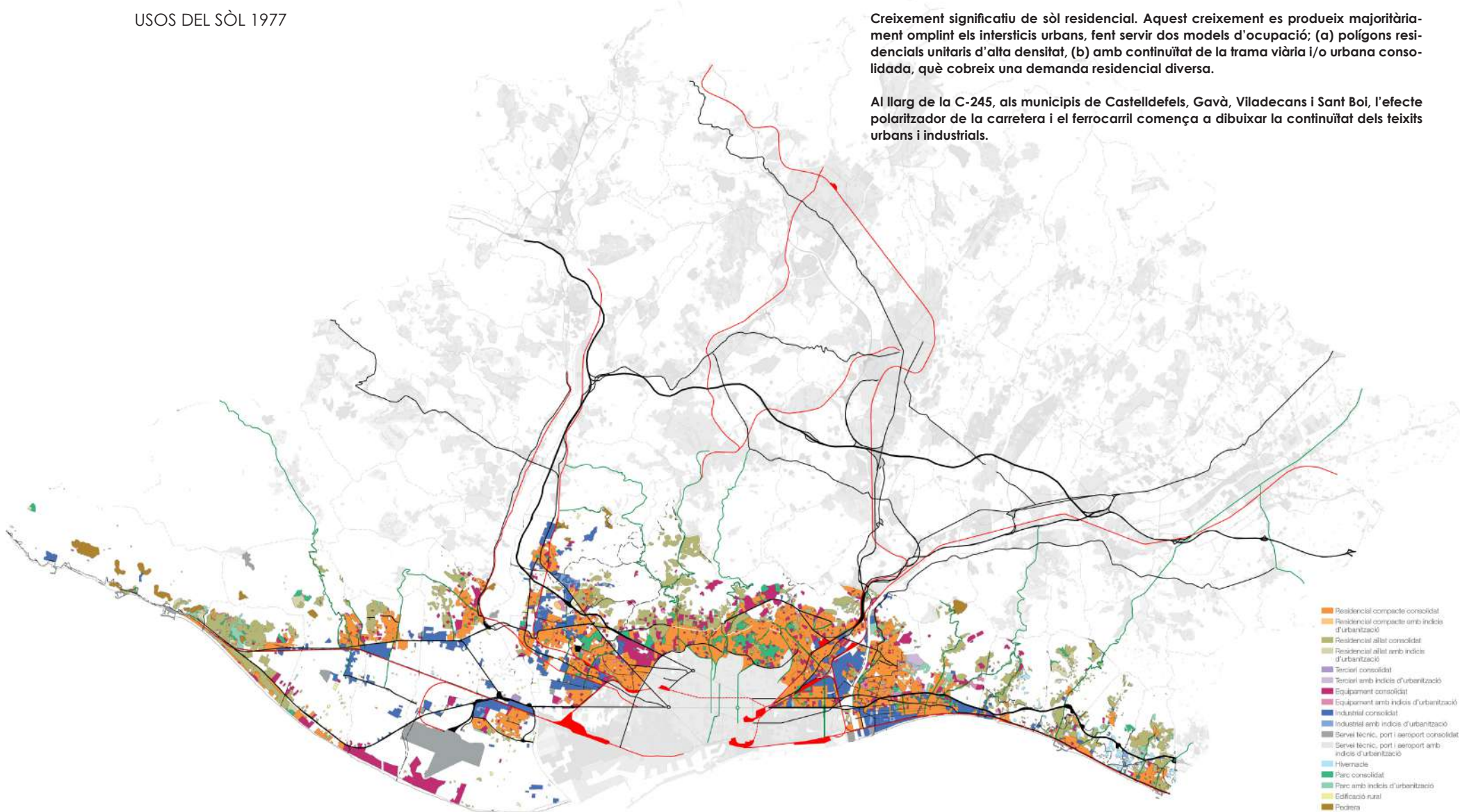
En relació a Barcelona, ens interessa especialment, la primera tipologia, que aprofitant la prolongació de la trama de l'Eixample Cerdà, provoca la "continuïtat urbana" cap al Besòs, amb altres tipologies edificatòries diferents a les tradicionals de l'Eixample. De la segona tipologia, ens interessa, la diferència, en el creixement transversal cap a ponent, respecte al de llevant, que es concentra en els barris de les Corts i Pedralbes, amb una tipologia edificatòria i d'equipament molt diferent a la de llevant, indicant o remarcant la diferència sociològica d'aquests creixements, tot i definint o construint continuïtat, amb la ciutat central, entre llevant i ponent. Tanmateix, al llarg de la carretera C-245, al peu del massís del Garraf, als municipis de Gavà, Castelldefels, Viladecans i Sant Boi, l'efecte polaritzador de la carretera i el ferrocarril, comença a dibuixar la continuïtat dels teixits urbans i industrials en aquesta travessera.

La situació a l'any 1977 (un any després de l'aprovació del PGMB) es comencen a apreciar algunes continuïtats urbanes a l'AMB (**06.44**), aquestes continuïtats, es produeixen per els creixements per agregació dels diferents nuclis històrics. Aquesta tipologia de creixement suposa el 30% de l'ocupació total produïda en aquest període, amb una superfície de 18.136 Ha. A ponent, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí, a llevant, Sant Adrià, Santa Coloma de Gramenet i Badalona, formen gairebé un continu urbà, amb algunes discontinuïtats amb Barcelona. Els municipis a ponent del Llobregat, tot i produir-se un fort creixement, queden separats de la resta. Evidentment la conca del Llobregat, tot i l'inici de consolidació com a corredor industrial i de comunicacions,

USOS DEL SÒL 1977

Creixement significatiu de sòl residencial. Aquest creixement es produeix majoritàriament omplint els intersticis urbans, fent servir dos models d'ocupació; (a) polígons residencials unitaris d'alta densitat, (b) amb continuïtat de la trama viària i/o urbana consolidada, que cobreix una demanda residencial diversa.

Al llarg de la C-245, als municipis de Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi, l'efecte polaritzador de la carretera i el ferrocarril comença a dibuixar la continuïtat dels teixits urbans i industrials.



- Residencial compacte consolidat
- Residencial compacte amb indicis d'urbanització
- Residencial mitjà consolidat
- Residencial mitjà amb indicis d'urbanització
- Terciari consolidat
- Terciari amb indicis d'urbanització
- Equipament consolidat
- Equipament amb indicis d'urbanització
- Industrial consolidat
- Industrial amb indicis d'urbanització
- Servei tècnic, port i aeroport consolidat
- Servei tècnic, port i aeroport amb indicis d'urbanització
- Hivernacle
- Parc consolidat
- Parc amb indicis d'urbanització
- Eficacació rural
- Polígons
- Altres
- Sistemes viaris i ferroviari
- Limites municipals

06.44. Il·lustració de l'autor en base a, *Usos del sòl 1977*. Fragment al entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz.. (2013a)



que probablement és el motiu d'aquesta separació, tanmateix, tot i el creixement d'aquests nuclis, presenten una certa discontinuïtat entre ells.

En el període 1956-1977, s'ha incrementat la construcció i ocupació sòl dels municipis del voltant de Barcelona, els de llevant, Badalona, Santa coloma de Gramenet, Sant Adrià i, els de ponent, Cornellà, fins a Sant Joan d'Espí; Sant Just Desvern i Esplugues fins a l'Hospitalet de Llobregat.

L'altre tipus de creixement pren com a base estructural les carreteres, dona suport a creixements per a usos industrials i comercials especialitzats. Tot i que quantitativament, aquest tipus de creixement és relativament petit (3.492 Ha. 5.8%) és qualitativament significatiu, en el sentit, que s'inicien o es reforcen localitzacions o sistemes de localització d'àrees industrials i comercials.

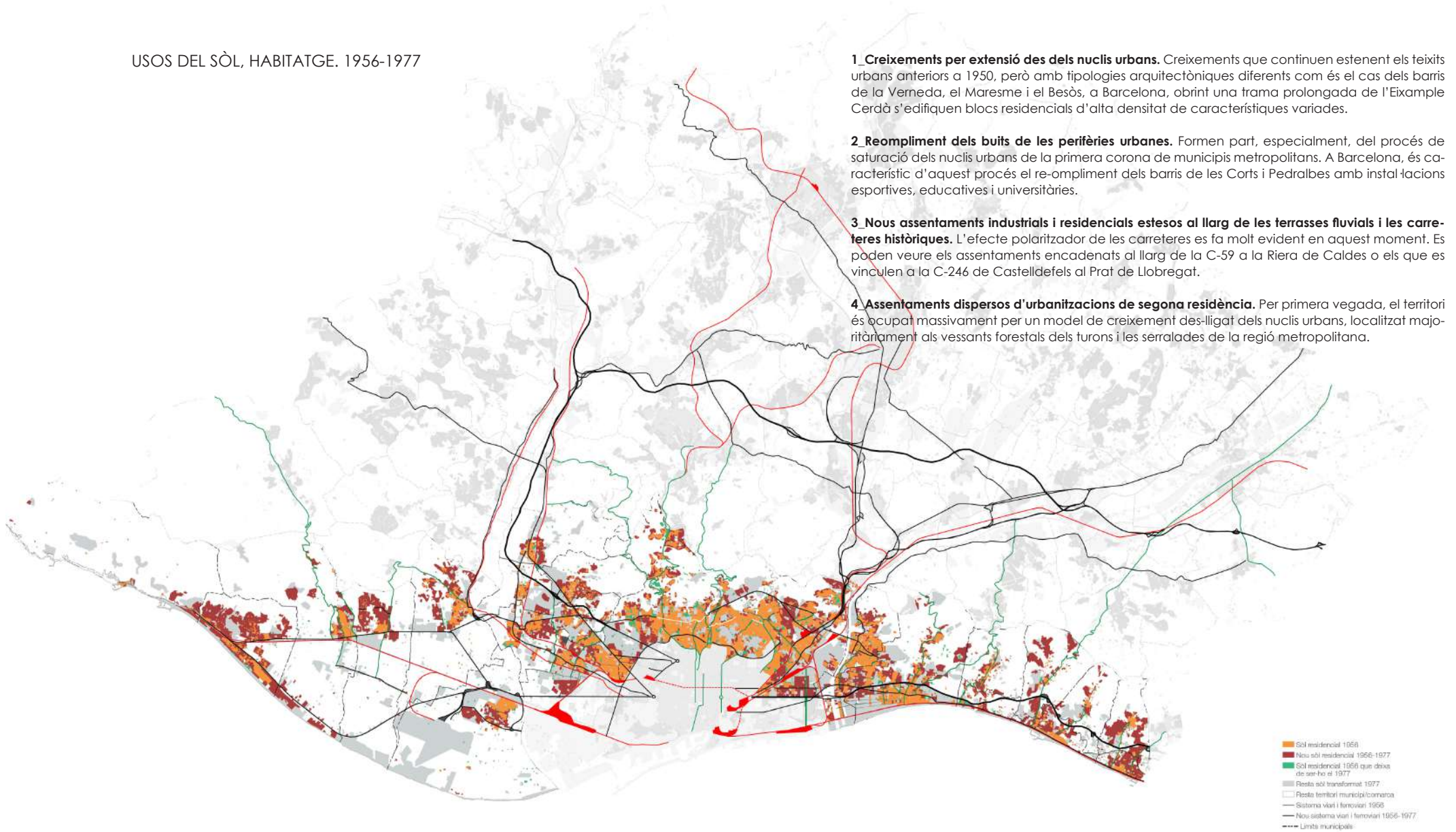
Respecte al sòl industrial, es produeix un canvi de model de localització, desplaçant-se l'activitat, que s'havia ubicat als eixamples dels nuclis, cap a polígons industrials especialitzats, situats a les perifèries urbanes. En relació al creixement a l'AMB és de l'ordre del 145% (1.869 Ha) i a la RMB de l'ordre del 279% (4.799 Ha). A Barcelona, la creació al 1953 de la Zona Franca, és un exemple d'aquest canvi de model, tot i això, el creixement a l'AMB triplica el creixement produït a Barcelona i a la RMB es multiplica per nou.

En l'àmbit del transport, es concentra l'activitat en la creació de infraestructures viàries d'alta capacitat, que al voltant del 1977, es pot considerar que formen una xarxa relativament extensa i consolidada (autopistes del Maresme, Girona, Saragossa, Lleida, Tarragona) que al període següent (1977-2006), sobretot als 80 i 90, tindran el paper de catalitzador de les migracions internes de la població de la RMB.

És en aquest període (1956-1977), quan s'inicia, de manera significativa i sistematitzada la creació de sòl per equipament i zones verdes (el PGMB s'aprova l'any 1976), les dades de l'informe² indiquen que al 1977, a l'AMB existia, respecte al total de sòl ocupat, un 6% de parcs, un 10% d'equipaments i el 53% d'habitatge, quelcom semblant a la RMB amb el 57% del sòl ocupat per ús residencial, el 7% de parcs i el 7% d'equipaments.

² Carreras, Josep Maria; Otero Vidal, Montserrat; Ruiz, Ernest. (2013b:27) *Els usos del sòl a l'Àrea i Regió Metropolitana de Barcelona, 1956-2006. Estudis Territorials. Direcció de Serveis d'Urbanisme*. Juny 2013.

USOS DEL SÒL, HABITATGE. 1956-1977

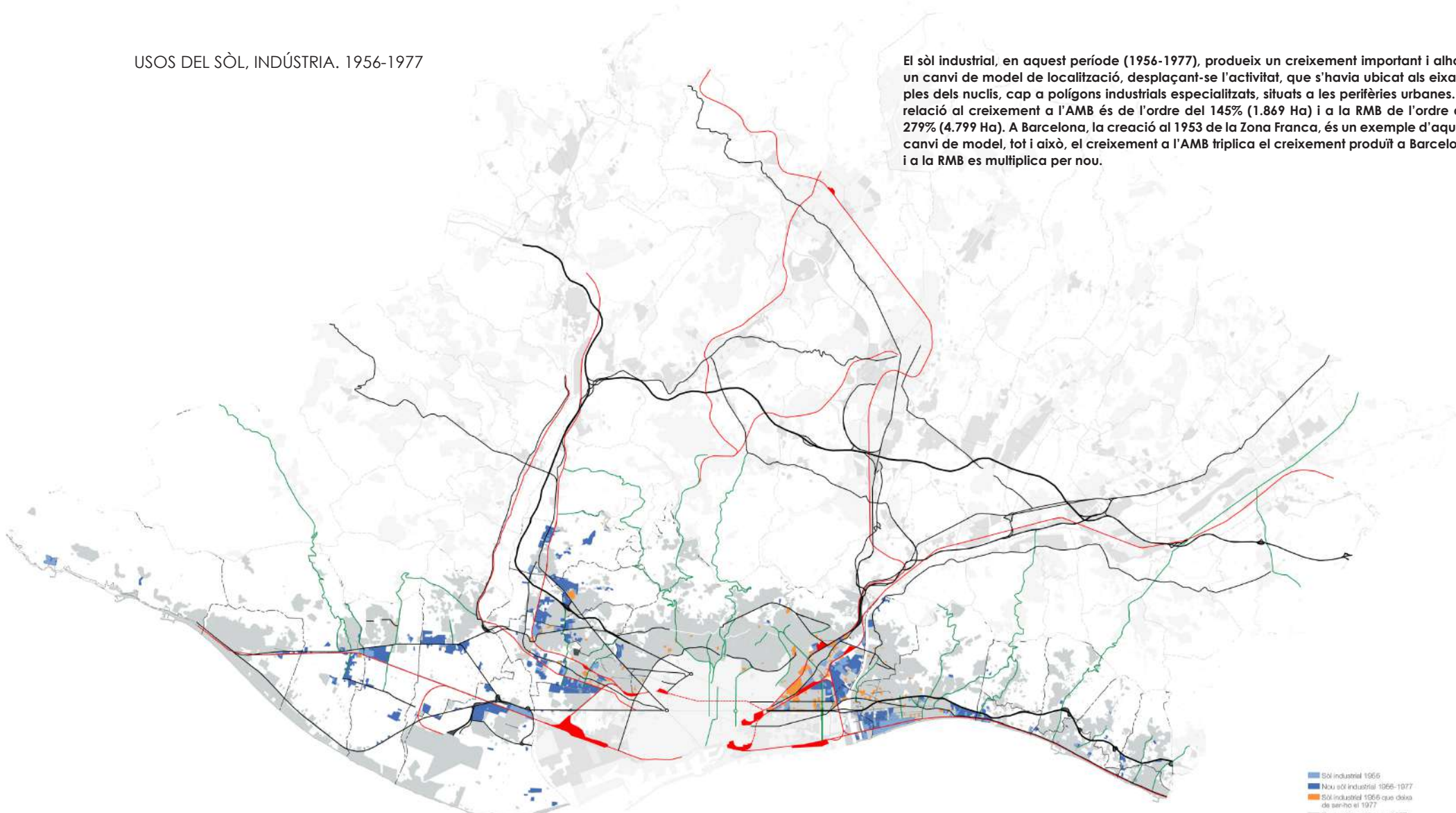


06.45. Il·lustració de l'autor en base a, *Usos del sòl. Habitatge 1956-1977*. Fragment a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz., (2013a)

0 2 4 km

USOS DEL SÒL, INDÚSTRIA. 1956-1977

El sòl industrial, en aquest període (1956-1977), produeix un creixement important i alhora un canvi de model de localització, desplaçant-se l'activitat, que s'havia ubicat als eixamplés dels nuclis, cap a polígons industrials especialitzats, situats a les perifèries urbanes. En relació al creixement a l'AMB és de l'ordre del 145% (1.869 Ha) i a la RMB de l'ordre del 279% (4.799 Ha). A Barcelona, la creació al 1953 de la Zona Franca, és un exemple d'aquest canvi de model, tot i això, el creixement a l'AMB triplica el creixement produït a Barcelona i a la RMB es multiplica per nou.



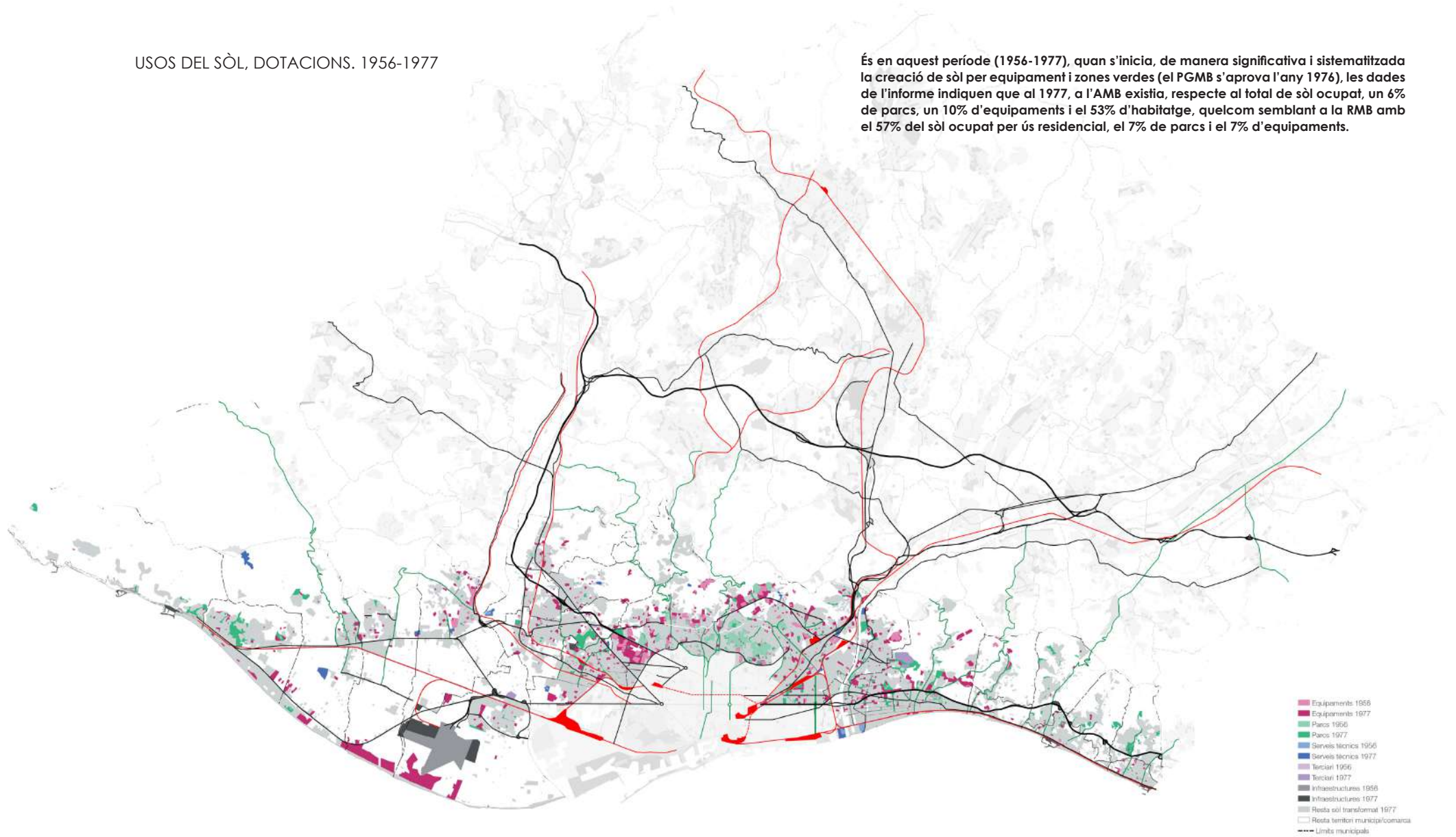
- Sòl industrial 1956
- Nou sòl industrial 1956-1977
- Sòl industrial 1956 que deixa de ser-ho el 1977
- Restes sòl transformat 1977
- Restes territori municipal/comarca
- Sistema viari i ferroviari 1956
- Nou sistema viari i ferroviari 1956-1977
- Limites municipals

0 2 4 km

06.46. Il·lustració de l'autor en base a, *Usos del sòl, Indústria 1956-1977*. Fragment a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz., (2013a)

USOS DEL SÒL, DOTACIONS. 1956-1977

És en aquest període (1956-1977), quan s'inicia, de manera significativa i sistemàtica la creació de sòl per equipament i zones verdes (el PGMB s'aprova l'any 1976), les dades de l'informe indiquen que al 1977, a l'AMB existia, respecte al total de sòl ocupat, un 6% de parcs, un 10% d'equipaments i el 53% d'habitatge, quelcom semblant a la RMB amb el 57% del sòl ocupat per ús residencial, el 7% de parcs i el 7% d'equipaments.



06.47. Il·lustració de l'autor en base a, *Usos del sòl. Dotacions 1956-1977*. Fragment a l'entron de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz., (2013a)

0 2 4 km
| | |

Al període 1977-2006, tot i que el creixement continua, en proporcions molt més reduïdes, en un creixement relatiu del 38%, aquests creixements, es basen en una compactació dels espais buits que l'estructura de creixements, produïda en el període precedent (1956-1977), havia configurat.

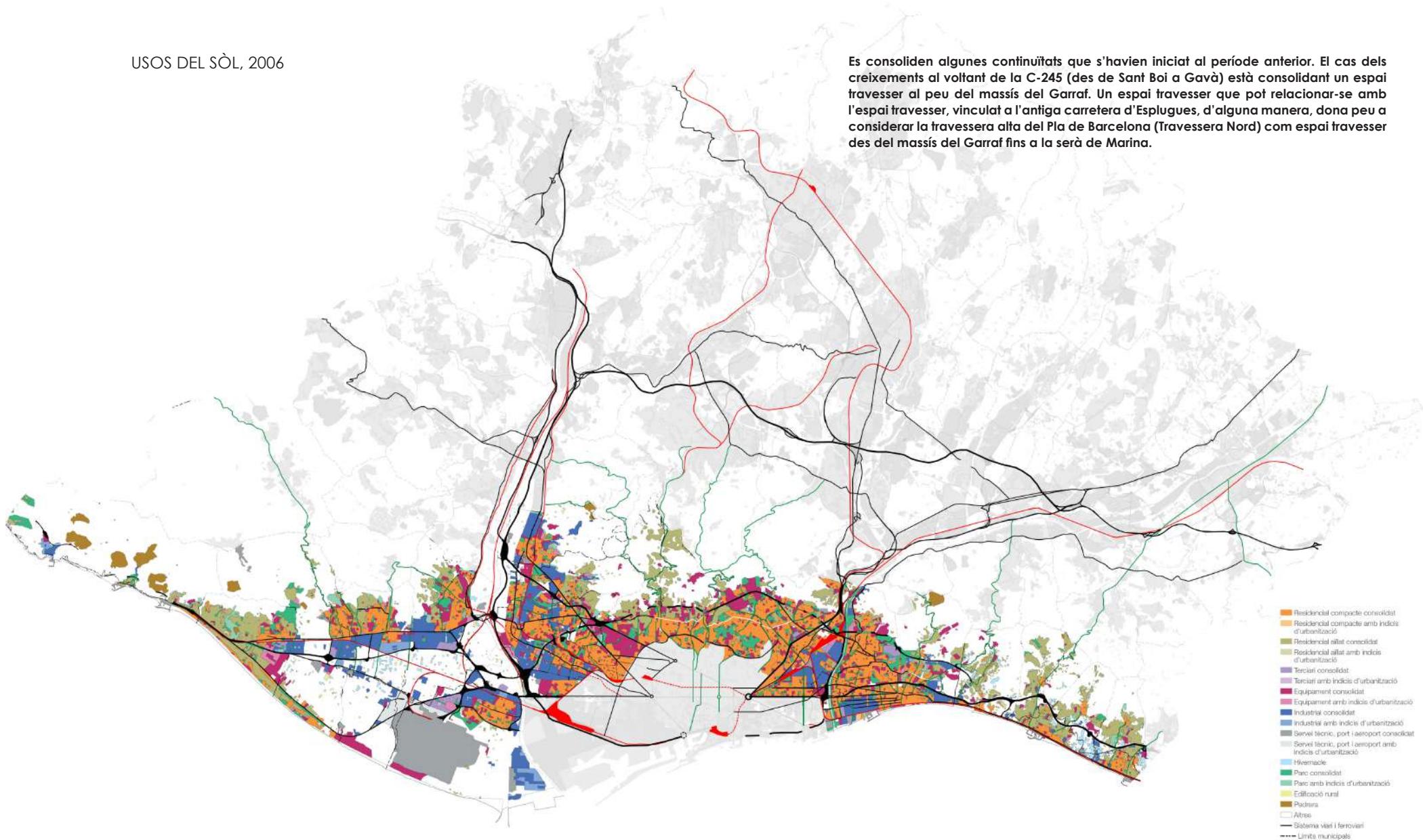
Es consoliden algunes continuïtats que s'havien iniciat al període anterior. El cas dels creixements al voltant de la carretera C-245, des de Sant Boi de Llobregat fins a Gavà, està consolidant un espai travesser al peu del massís del Garraf, que en relació a l'esquema travesser litoral, comença a confirmar i conformar, un espai travesser que pot relacionar-se amb l'espai travesser, vinculat, a l'antiga carretera d'Esplugues, que d'alguna manera, dona peu a considerar la travessera alta del Pla de Barcelona (Travessera Nord), com a travessera o espai travesser des del massís del Garraf fins a la serra de Marina.

"Des de Molins de Rei fins a Cornellà, es consoliden definitivament les continuïtats urbanes que inicialment estaven vinculades a la carretera N-340, així com les que des de Sant Boi de Llobregat fins a Gavà estaven vinculades a la carretera C-245. En el mateix sentit, es consolida la continuïtat dels sectors de la Riera de Caldes, que finalment s'allarga des de Palau Solità i Plegamans, passant per Santa Perpètua de Mogoda, fins a Mollet." (Carreras; Otero Vidal; Ruiz. 2013a:19)

Qualitativa i quantitativament, en aquest període, es important l'ampliació de grans infraestructures de transport (l'aeroport del Prat, el port de Barcelona, la construcció de la depuradora del Llobregat), amb els equipaments vinculats a l'aeroport (Mas Blau), ampliacions de la Zona Franca (polígon Pratenc) al Part de Llobregat, tots ells, vinculats amb el port. S'atura el creixement de noves urbanitzacions de segona residència, tot i que es segueix edificant, amb menor quantitat, els espais urbanitzats al període anterior. El mètode de creixement està vinculat a la prolongació d'eixos bàsics i en teixits, formant continuïtat a nuclis urbans. No es troben, o molt rarament es troben, assentaments desvinculats a la ciutat o entorns urbans consolidats.

"[...] en els nous creixements s'observa un criteri de localització per continuïtat amb els nuclis urbans. La quasi totalitat d'aquests creixements es planeja prolongant els eixos bàsics o els teixits pre-existents. A la regió de Barcelona, en aquest període, es troben molt rarament nous assentaments desvinculats de la ciutat." (Carreras; Otero Vidal; Ruiz. 2013a:19)

Es consoliden algunes continuïtats que s'havien iniciat al període anterior. El cas dels creixements al voltant de la C-245 (des de Sant Boi a Gavà) està consolidant un espai travesser al peu del massís del Garraf. Un espai travesser que pot relacionar-se amb l'espai travesser, vinculat a l'antiga carretera d'Esplugues, d'alguna manera, dona peu a considerar la travessera alta del Pla de Barcelona (Travessera Nord) com espai travesser des del massís del Garraf fins a la serà de Marina.



- Residencial compacte consolidat
- Residencial compacte amb índexs d'urbanització
- Residencial aïllat consolidat
- Residencial aïllat amb índexs d'urbanització
- Terciari consolidat
- Terciari amb índexs d'urbanització
- Equipament consolidat
- Equipament amb índexs d'urbanització
- Indústries consolidat
- Indústries amb índexs d'urbanització
- Servei tècnic, port i aeroport consolidat
- Servei tècnic, port i aeroport amb índexs d'urbanització
- Hivernacle
- Parc consolidat
- Parc amb índexs d'urbanització
- Edificació rural
- Pedraera
- Aïres
- Sistema viari i ferroviari
- Límits municipals

06.48. Il·lustració de l'autor en base a, *Usos del sòl*, 2006. Fragment a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz., (2013a)



L'ocupació urbanitzadora, en aquest període (1977-2006), es redueix a valors de l'ordre del 7-8% a la RMB i de l'ordre del 6-7% a l'AMB, aquesta dada indica que la major part de les edificacions es situen en els espais urbanitzats al període anterior, tanmateix, s'inverteix, lleugerament, la tendència de localització de les accions urbanitzadores, essent, lleugerament superior a l'AMB.

"La intensitat de l'ocupació urbanitzadora durant els anys 2000-2006 es redueix lleugerament respecte al període anterior. El creixement durant el sexenni 2000-2006 ha estat del 7% a la regió de Barcelona i del 6% a l'àrea metropolitana, mentre que entre els anys 1977 i 2000 va ser del 8,7% i del 6,7%, respectivament." (Carreras; Otero Vidal; Ruiz. 2013a:19)

En aquest darrer període (1977-2006) que estudia l'informe al que estem fent referència, "s'aprecia una consolidació dels sectors de sòl urbanitzable d'ús residencial, un reompliment dels buits urbans existents l'any 1977 i un procés de substitució d'usos industrials per nous usos residencials a Barcelona, amb la gran operació urbanística de la Vila Olímpica, i també a Badalona, Sabadell o Terrassa amb petites operacions de transformació urbana que es van executar a les dècades dels anys vuitanta i noranta." (Carreras, Otero Vidal, Ruiz. 2013b:27).

En relació al tema de la tesi, és remarcable, la "operació urbanística de la Vila Olímpica" que formalitza i concreta, el fragment de la franja travessera de costa, idea reiterada des de principis de segle XX per CIVITAS, i recollida des d'altres pressupostos teòrics i formals, per el GATCPAC als anys trenta i per Antoni Bonet als anys seixanta, que en la proposta de la Vila Olímpica, Oriol Bohigas recull, actualitzant i contextualitzant a les condicions, socioeconòmiques, polítiques i urbanes de finals de segle XX.

USOS DEL SÒL, HABITATGE. 1977-2006

La variació de l'ús residencial en el període 1977-2006

COMPACTE

→AMB creixement de 991 hectàrees. 23%

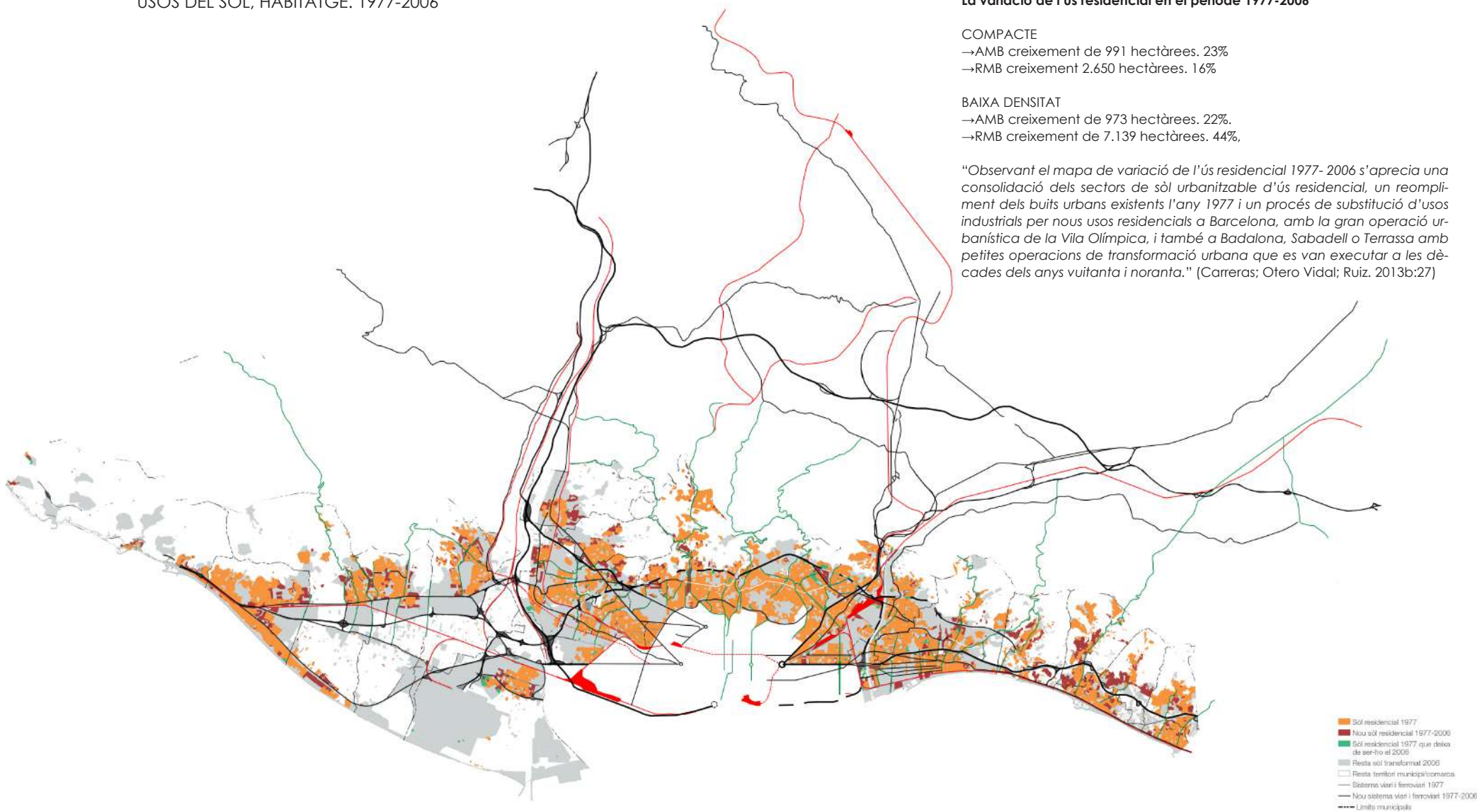
→RMB creixement 2.650 hectàrees. 16%

BAIXA DENSITAT

→AMB creixement de 973 hectàrees. 22%.

→RMB creixement de 7.139 hectàrees. 44%.

"Observant el mapa de variació de l'ús residencial 1977- 2006 s'aprecia una consolidació dels sectors de sòl urbanitzable d'ús residencial, un reompliment dels buits urbans existents l'any 1977 i un procés de substitució d'usos industrials per nous usos residencials a Barcelona, amb la gran operació urbanística de la Vila Olímpica, i també a Badalona, Sabadell o Terrassa amb petites operacions de transformació urbana que es van executar a les dècades dels anys vuitanta i noranta." (Carreras; Otero Vidal; Ruiz. 2013b:27)



06.49. Il·lustració de l'autor en base a, *Usos del sòl. Habitatge 1977-2006*. Fragment a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz., (2013a)

En relació al sòl industrial, es detecta un creixement percentual i quantitatiu més alt a la RMB que a l'AMB, de l'ordre del 60% (4.506 Ha) a la RMB i del 40% (1.280 Ha) a l'AMB, que denota l'externalització de sòl industrial de Barcelona cap a l'AMB i la RMB, polaritzant-se a l'entorn de diverses zones amb alt grau de comunicació o en llocs, on al període anterior s'havia iniciat una certa concentració de sòl industrial, a l'AMB, a l'antiga carretera C-245, així com al marge esquerre del Llobregat entre Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei. Tanmateix a les comarques del Vallès Occidental i l'Alt Penedès, dos sectors per el que passarà la AP-7, es produeix un augment significatiu, passant del 20% al període anterior, al 35% en aquest període.

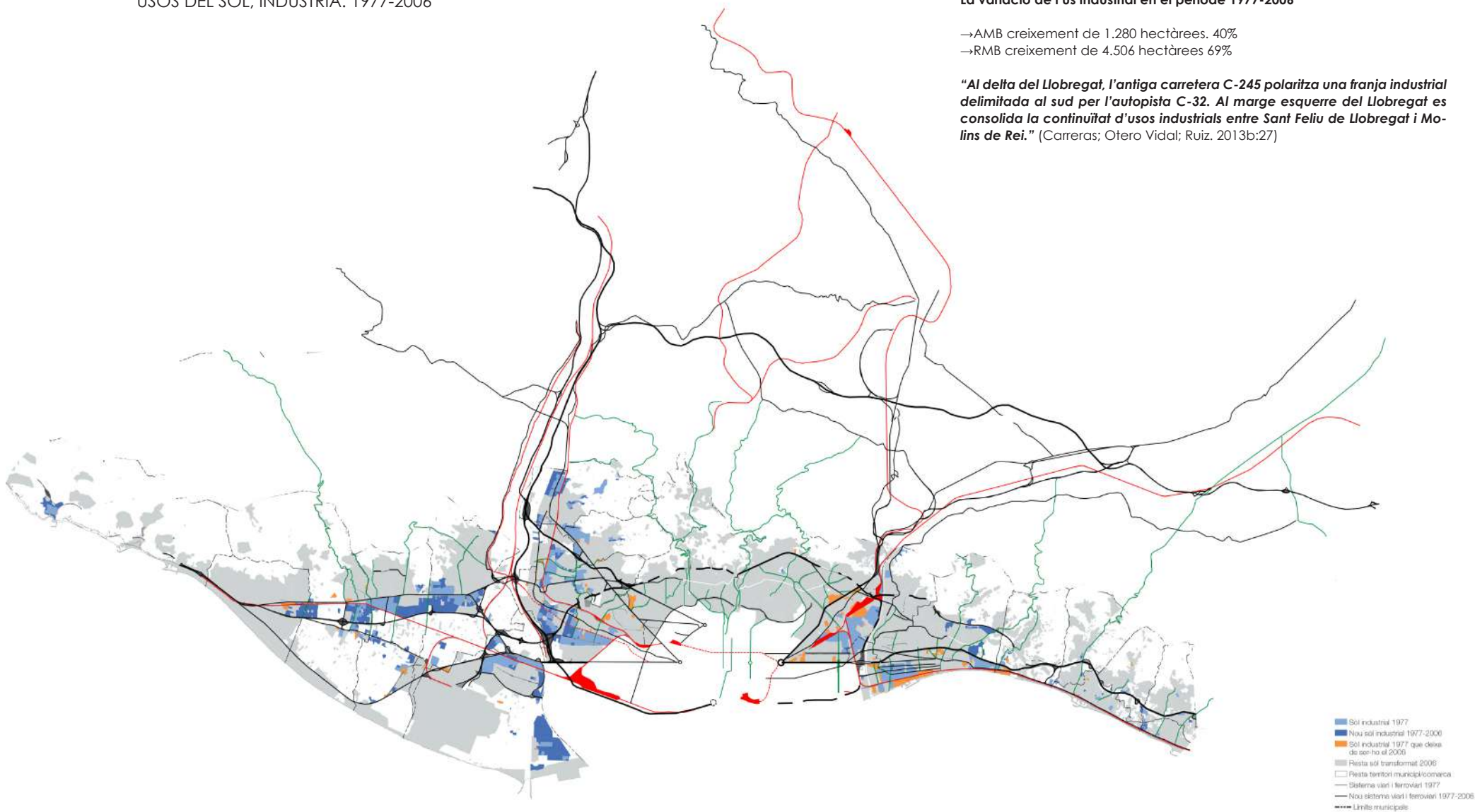
Ens interessa remarcar, especialment, el fenomen de polarització de la C-245, via travessera al peu del massís del Garraf, que al nostre entendre, pot considerar-se com un fragment de travessera amb certa continuïtat des de Castelldefels fins a Tiana, que en aquest període, segons els autors de l'estudi, la *"carretera C-245 polaritza una franja industrial delimitada al sud per l'autopista C-32"* (Carreras; Otero Vidal; Ruiz. 2013b:27), seguint els patrons de formalització i transformació de les travesseres, organitzant un sector travesser en el territori, prèviament ocupat per nuclis, amb major o menor grau d'urbanització. En aquest cas, la polarització es produeix per una deslocalització d'usos d'un altre sector i per la reorganització de la qualificació del sòl, però, en qualsevol cas, fent servir "traces" existents, que puntualment havien generat elements de referència en la via travessera.

USOS DEL SÒL, INDÚSTRIA. 1977-2006

La variació de l'ús industrial en el període 1977-2006

- AMB creixement de 1.280 hectàrees. 40%
- RMB creixement de 4.506 hectàrees 69%

“Al delta del Llobregat, l'antiga carretera C-245 polaritza una franja industrial delimitada al sud per l'autopista C-32. Al marge esquerre del Llobregat es consolida la continuïtat d'usos industrials entre Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei.” (Carreras; Otero Vidal; Ruiz. 2013b:27)



06.50. Il·lustració de l'autor en base a, *Usos del sòl. Indústria 1977-2006*. Fragment a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz., (2013a)

0 2 4 km

Un altre factor important, en aquest període, és l'augment significatiu de dotacions (equipaments i zones verdes) arreu de la RMB i l'AMB, en el primer, de l'ordre del 64% (9.168 Ha) i en el segon, de l'ordre del 74% (4.802 Ha).

A l'AMB, es produeix un augment del 98% (1.508 Ha) i a la RMB, tot i que més baix, percentualment significatiu, de l'ordre del 60% (2.865 Ha). En una dinàmica similar, però en valors més baixos, és l'augment dels equipaments, de l'ordre del 61% (2.326 Ha) a l'AMB i de l'ordre del 79% (3.350 Ha) a la RMB.

Aquesta dinàmica o aquestes variacions, possiblement, produïdes, des de l'àmbit normatiu, amb l'aprovació i les diverses modificacions del PGMB 76, tanmateix, el canvi o l'evolució sociopolítica i econòmica, són factors, que activaren aquest creixement, relativament alt, dels equipaments i els parcs en aquest període. La política urbanística, dels primers anys de democràcia, la reactivació econòmica i els esdeveniments esportius (Mundial de Futbol 1982, Jocs Olímpics 1992).

Es produeix, també, en la dècada dels 90, el creixement de diferents universitats, que fan augmentar la urbanització de sòl d'equipaments, algunes vegades vinculades a espais de parc i oci, com el cas de la UPC, amb la seu del Campus del Baix Llobregat, que es situa al costat o en relació a les instal·lacions del Canal Olímpic, entre la C-31 i la C-32, reconeixent la franja travessera del delta del Llobregat.

Independentment dels casos concrets, tot i que significatius, en aquest període, es produeix un canvi significatiu en la proporció d'equipaments/parcs i residència, que tot i ser percentualment baixos, el 9.1% parcs/residència i el 15.6% equipaments/residència, respecte al període anterior, suposa un augment de més del 100% en la relació parcs/residència i de més del 50% en la relació equipaments/residència, passant d'una relació parcs/residència del 5.4% en 1977 al 9.1% al 2006 i de la relació equipaments/residència del 10.9% en 1977 al 15.6% en 2006.

A les il·lustracions de les dues pàgines 6_80 i 6_81, hem intentat sintetitzar les dades analitzades, que al nostre entendre, mostren que en el període de la segona meitat del segle XX, els processos d'urbanització del territori de la costa central (Delta del Llobregat, Barcelona, Maresme) a seguit un esquema travesser, que basat en les preexistències urbanes i territorials, han remarcat l'esquema travesser que estem desenvolupant a la tesi.

USOS DEL SÒL, DOTACIONS. 1977-2006

La variació de les dotacions urbanístiques en el període 1977-2006

→AMB increment de 4.802 hectàrees, 74%.
 →RMB increment de 9.168 hectàrees, 64%.

ZONA VERDA
 →AMB increment 1.508 hectàrees, 98%.
 →RMB increment 2.865 hectàrees, 60%.

EQUIPAMENTS
 →AMB increment 2.326 hectàrees, 61%.
 →RMB increment 3.350 hectàrees, 79%.

PARCS/RESIDÈNCIA
 PARCS →1977 5,4%
 →2006 9,1%
 EQUIPAMENTS → 1977 10,9%
 → 2006 15,6%



- Equipaments 1977
- Equipaments 2006
- Parcs 1977
- Parcs 2006
- Serveis tècnics 1977
- Serveis tècnics 2006
- Terciari 1977
- Terciari 2006
- Infraestructures 1977
- Infraestructures 2006
- Roads soil transform 2006
- Reste territori municipi/comarca
- Limits municipals

06.51. Il·lustració de l'autor en base a, Usos del sòl. Dotacions 1977-2006. Fragment. Carreras; Otero; Ruiz., (2013a)

0 2 4 km

El creixement dels espais urbanitzats i la definició de les infraestructures de transport s'han consolidat seguint aquest esquema, tanmateix, la franja travessera del peu de la serra costanera, ha condicionat, històricament (en el temps) l'esmentat esquema travesser, que iniciat a diverses zones, separatament i per motius diferents, s'han anat ajustant a l'esquema travesser, configurant la franja travessera des de ponent (Castelldefels) fins a llevant (Mataró), que podem emmarcar en cinc punts o característiques:

1_ Ocupació i intensificació de l'espai travesser entre la serra costanera i el mar.

2_ Prenent com a referència els nuclis històrics urbanitzats.

3_ Suportada per les vies de comunicació històriques, condicionades per la morfologia del territori.

4_ La creació de noves infraestructures de comunicació que han reforçat l'esquema travesser, prèviament "qualificat" per la localització de nuclis urbans.

5_ Prenent com a referència o motor de transformació, en l'organització, espacial, socioeconòmica, política, la ciutat de Barcelona i la seva comunicació a la resta del territori.

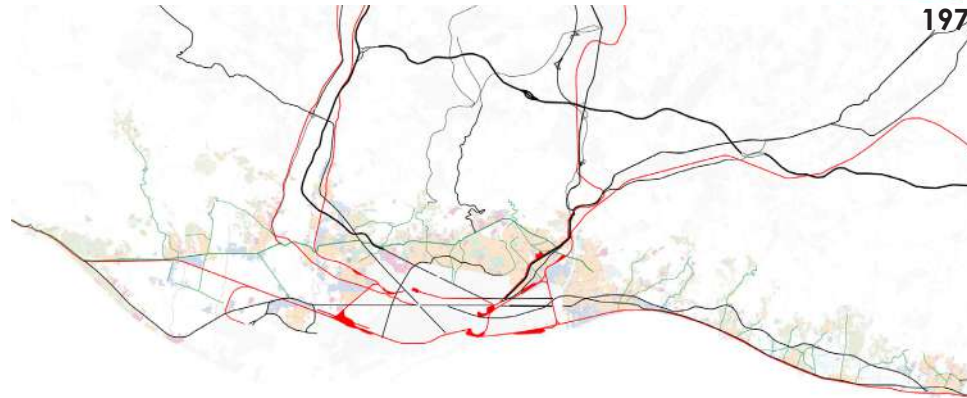
En aquest procés, són claus, a més de les necessitats de creixement de la ciutat de Barcelona, la morfologia del territori, la situació i traçat de la xarxa de comunicació (per altra banda condicionada per la morfologia del territori) que a mesura que ha anat creixent, en quantitat i complexitat, ha anat incidint i potenciant l'efecte travesser iniciat des dels primers creixements i desenvolupaments de la ciutat històrica de Barcelona.

USOS DEL SÒL I INFRAESTRUCTURES DE COMUNICACIÓ

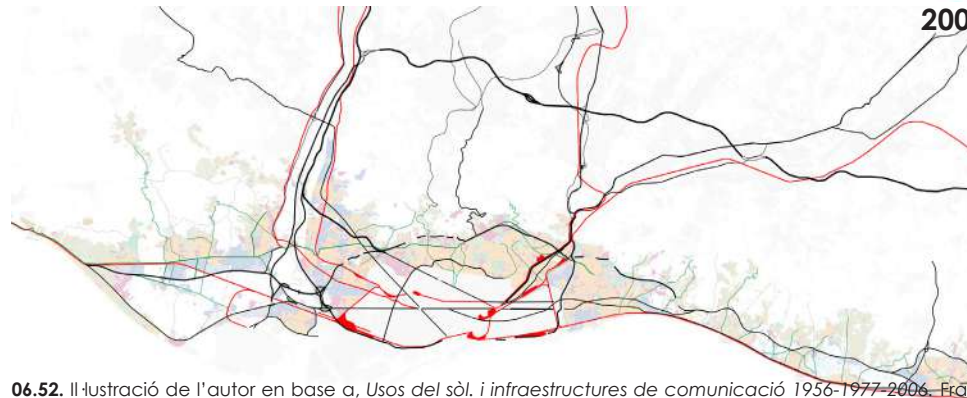
1956



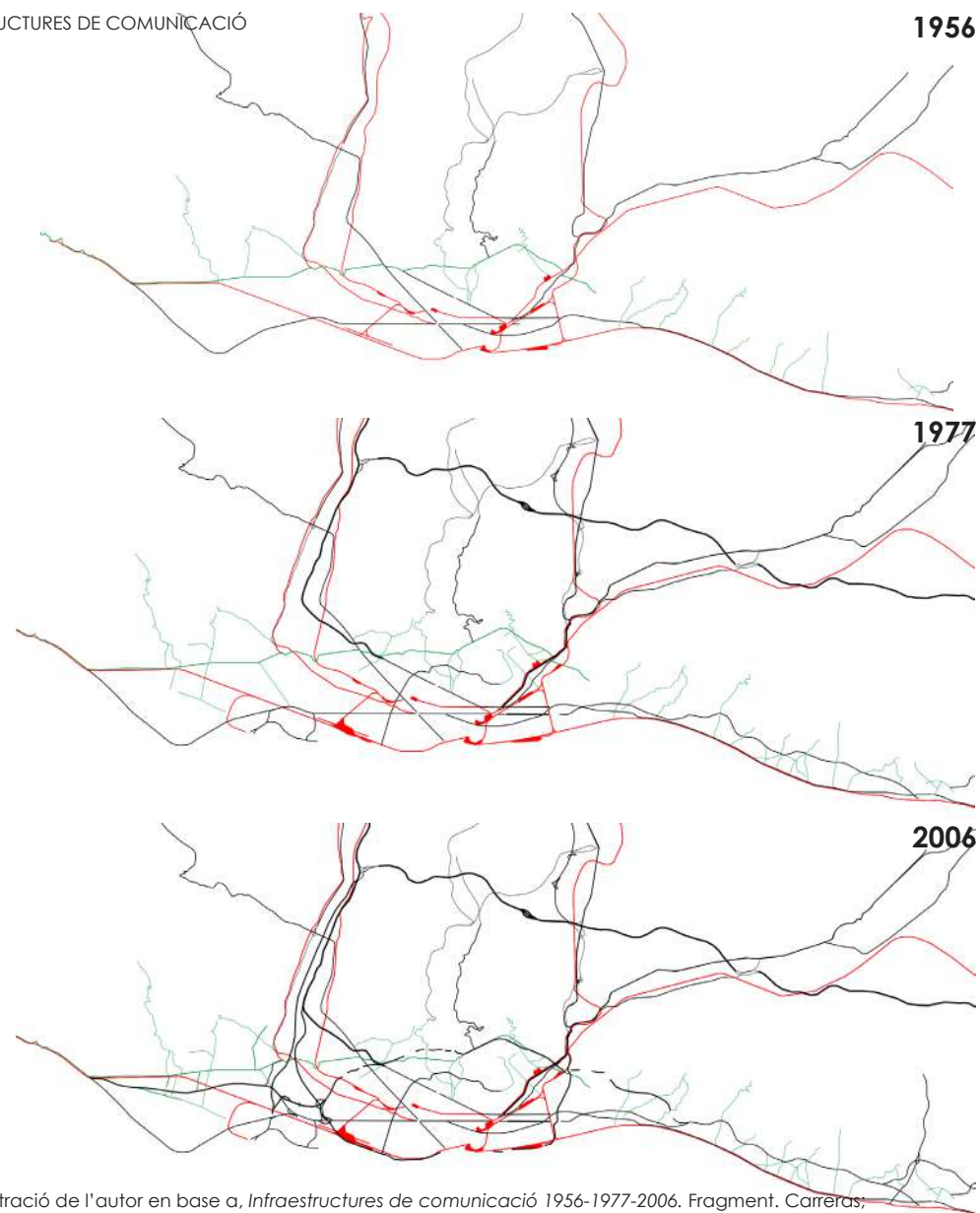
1977



2006



06.52. Il·lustració de l'autor en base a, Usos del sòl i infraestructures de comunicació 1956-1977-2006. Fragment. Carreras; Otero; Ruiz.. (2013a; 2013b)



L'esquema de les infraestructures de comunicació, en la seva evolució, evidencien, la insistència en la reconsideració de l'esquema travesser. Al plànol de 1956, l'esquema travesser, s'adverteix a la zona central (Barcelona i Rere-Eixample) i la continuïtat de la carretera d'Esplugues fins a Castelldefels. Al plànol de 1977, la prolongació de la Gran Via cap a ponent i llevant, insisteixen en l'esquema travesser de la costa, tanmateix, la B-30 i l'AP7, "repeteixen" o insisteixen amb l'esquema travesser per darrere de la serra litoral. I a final dels segle XX i principis del XXI, les autopistes a Mataró (llevant) i la del Garraf (ponent), així com les rondes de Dalt i de Baix a Barcelona, remarquen, reforcen, l'esquema travesser de la costa, amb una certa continuïtat i vinculant-se als creixements urbans, des del Garraf fins al Maresme.

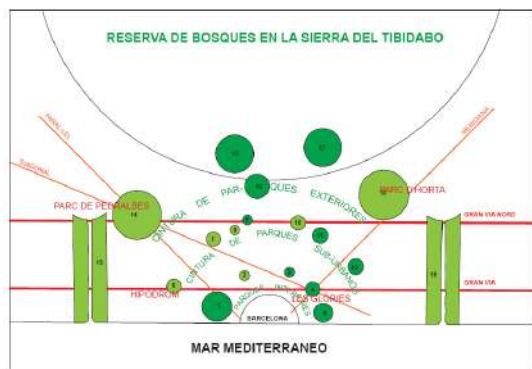
Possiblement, acabant el primer cinquè del segle XXI, i per el futur, caldria reconsiderar, en base a l'esquema travesser, (majoritàriament evidenciat per les xarxes de comunicació viària i ferroviària), el paper que poden tenir com elements estructurals de l'espai urbà i paisatgístic, en un moment en que el paradigma de la ciutat s'està transformant, on els valors de les infraestructures de comunicació poden tenir altres consideracions, en el seu paper estructurant, més enllà del seu valor de comunicació territorial, caldria considerar, com ja està passant en alguns casos aïllats, el seu potencial estructurador en els espais urbanitzats.

En relació al tema de la tesi, la posició de la Serra de Collserola (la serra travessera, com l'anomena, Manuel de Solà-Morales¹) i dels deltes del Besòs i el Llobregat (especialment aquest darrer, que per defensa del patrimoni agrícola i per la dificultat constructiva en terrenys de formació deltaica) han fet, si més no, de manera latent, la pertinença de plantejar, en altres moments (ESQUEMA DEL SISTEMA D'ESPAYS LLIURES DE LA CIUTAT DE BARCELONA. N. M. Rubió i Tudurí 1926, Pla de la Barcelona Futura. N. M. Rubió i Tudurí i R. Argilés. 1929, la Urbanització de la Barcelona Futura, 1931, GATCPAC, Ciutat de Repòs i Vacances, GATCPAC 1932, Aplicació a l'àrea de Barcelona, dins del Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. Aut: Nicolau M. i Santiago Rubió i Tudurí. 1932 el Pla Macià, GATCPAC, 1934) i actualment, segons el nostre parer, la possibilitat d'una lectura travessera de les perifèries entre l'Eixample i la Serra de Collserola i de les poblacions situades a la cota més baixa del macís del Garraf al delta del Llobregat, així com "l'ampliació" d'aquesta transversalitat a la zona del Maresme.

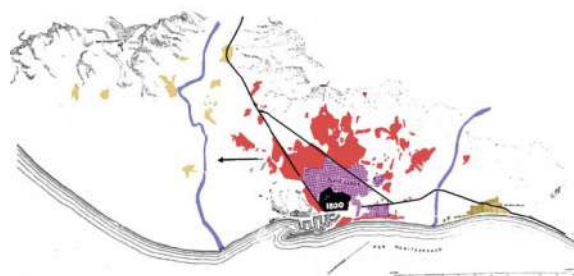
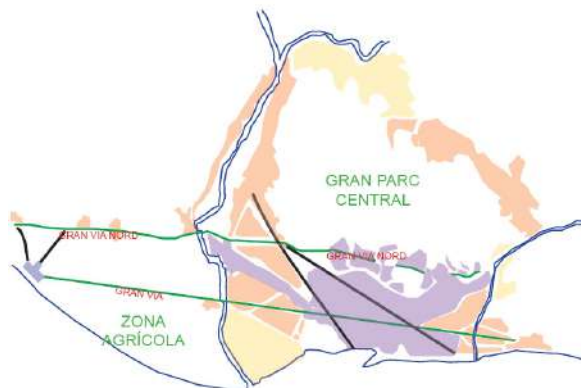
Les propostes esmentades al paràgraf anterior es plantegen a principis del segle XX, un moment en que sembla pertinent plantejar-se l'estructura de la "Gran Ciutat", hereva de la ciutat del segle XIX. Tot i que des de plantejaments urbanístics diferents, Rubió i Tudurí des de la idea de ciutat jardí i de les influències anglosaxones del Regional Planning, i el GATCPAC, des de l'urbanisme d'influència del Moviment Modern, recorren a un esquema similar, la reconsideració i ampliació de la transversalitat com element ordenador de l'estructura urbana de la ciutat.

Aquesta franja travessera, segons el nostre parer, s'ha anat configurant, des de la morfologia del territori, des de l'ús i condicionants sociològics i culturals. Tanmateix, les propostes urbanístiques o d'infraestructura, al segle XIX, per omissió i, a principis del segle XX, per la consideració d'integració al creixement de la ciutat, per absorció del territori, per les necessitats de la ciutat (sota el paradigma del creixement econòmic i progrés) i a finals del segle XX i principis del XXI, sota la necessitat de "regeneració" urbana i integració dels espais naturals a l'àmbit urbà, és un espai (com altres de la ciutat) que es pot i cal revisar, visitar, sota altres punts de vista, sota altre paradigma, que amb totes les contradiccions inherents al mateix procés de configuració (dialèctica entre característiques territorials, cultura, necessitats econòmiques...), és un lloc, en l'àmbit metropolità de Barcelona, en el que es poden assajar propostes, que considerant, els diferents condicionants, pot servir de "banc de prova", tot considerant, la idea de transversalitat (de travessera) com idea subjacent que faciliti la comprensió del lloc.

¹ de Solà-Morales, Manuel (2008:351)

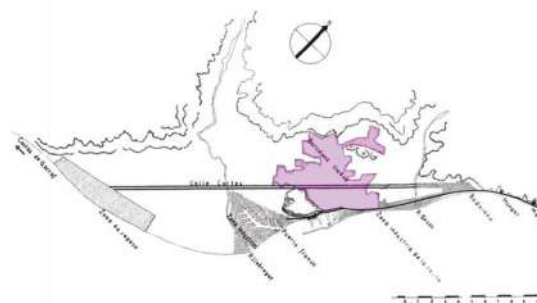


1 Parc de Mestrià; 2 Plaça Llatzeret; 3 Sagrada Família; 4 Plaça de les Glòries; 5 Parc de la Ciutadella; 6 República; 7 Turó Park; 8 Turó de
 9 Parc del Besòs; 10 Vallcarlos; 11 Parc Guàrdia; 12 Parc del Guinard; 13 Parc del Llotjenc; 14 Parc de Pedralbes; 15 Parc de Vallcarlos
 16 Parc de l'Estació; 17 Parc d'Ortiga; 18 Parc del Tossal



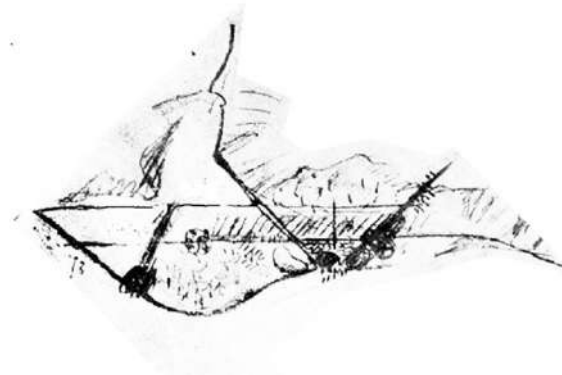
06.54. A l'esquerra. Dibuix de l'autor en base al ESQUEMA DEL SISTEMA D'ESPAYS LLIURES DE LA CIUTAT DE BARCELONA. N. M. Rubió i Tudurí 1926.

06.55. A la dreta. Dibuix de l'autor en base al plànol que acompanya l'article "La urbanización de la Barcelona futura" a la revista AC n.1, 1931.



06.56. A l'esquerra. Dibuix de l'autor en base al Pla de la Barcelona Futura. Exposició Universal de 1929 de N. M. Rubió i Tudurí i R. Argilés.

06.57. A la dreta. Dibuix de l'autor en base al plànol d'ubicació de la CRV publicada a la revista AC n.7, 1932.



06.58. A l'esquerra. Dibuix de l'autor a partir del plànol d'aplicació a l'àrea de Barcelona, dins del Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. Aut: Nicolau M. i Santiago Rubió i Tudurí. 1932.

06.59. A la dreta. Esquema Pla Macià. 1932. Segons Sauquet (2012:243) GATCPAC i Le Corbusier. Croquis sobre el Pla Macià elaborat durant la reunió del CIRPAC a Barcelona el 1932 i que Le Corbusier reproduí al llibre de la Ville Radieuse el 1935 després de demanar-li per carta a J. L. Sert (a Le Corbusier, [1935] 1964, 308)

6.5. Omissió de la Travessera Nord 1992.

El Pla¹ *Estratègic Econòmic i Social, Barcelona 2000*, publicat el 19 de març de 1990, on es va promoure, segons l'alcalde Maragall (President del Consell General), una estratègia consensuada per a la ciutat de Barcelona als vespres de la celebració dels Jocs Olímpics i, que pretenia, situar la ciutat en el context europeu modern a la mediterrània, és a dir, una proposta, amb visió estructural o estructuralista, de la ciutat com a metròpoli europea, tot i que plantejada fragmentàriament o per sectors. En aquest *Pla Estratègic Econòmic i Social*, es presenten dos esquemes, on la pretensió de definir l'estructura de la ciutat és evident², apareixen elements estructurals (*descendens* i *transversa descendens*) clarament definits i, per enèsima vegada, l'element estructural travesser (en aquest cas les noves rondes de Dalt i del Litoral), com elements essencials de l'estructura urbana.

El Pla³, tenia per objecte millorar les condicions (econòmiques, socials, materials) de la ciutat, intentava donar valor jurídic i de gestió a l'Àrea Metropolitana i, situar aquesta, en un lloc preeminent de la macroregió del sud-oest d'Europa, tot aprofitant la circumstància de la celebració dels JJOO l'any 1992, que podia facilitar, a més de les inversions de les diverses administracions (municipals, autonòmica, estatal) el reconeixement de la realitat de la ciutat de Barcelona i el seu entorn immediat.

El text, recorda, actualitzat, la forma del pla *Barcelona 2000* dels anys 70, en quan a la voluntat de modernitzar i actualitzar o reconèixer els valors de la ciutat en el context físic, econòmic i polític del moment i, en aquest sentit, la proposta és estructural, o dit d'una altra manera, tot i que les actuacions previstes eren localitzades, s'emmarquen en unes intencions estructuralistes, tot ampliant l'estructura a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana.

1 Curiosament el Pla Estratègic a més de la indicació de la voluntat de ser econòmic i social, té el mateix nom (en segon terme) que el pla presentat l'any 1972, a finals de la Dictadura i, en certa forma recull alguns elements o característiques estructurals de la proposta de ciutat (veure Capítol 6 pàgines 6_56 a 6_59). Com hem anat insistint als diferents capítols, sembla que el pla de l'any 1972, havent recollit, alguns referents anteriors, entra a formar part del substrat cultural que alimentarà propostes posteriors.

2 O si més no, més evident que en el període anterior, on el que prenia importància eren les "àrees de nova centralitat" que es localitzaven en llocs estratègics de la ciutat sense evidenciar una voluntat de definició o concreció estructural de la mateixa.

3 El dia 25 de maig de 1988. *L'Ajuntament de Barcelona, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, el Cercle d'Economia, Comissions Obreres, el Consorci de la Zona Franca, la Fira de Barcelona, el Foment del Treball Nacional, el Port Autònom de Barcelona, la Unió General de Treballadors i la Universitat de Barcelona, vàrem convenir en la necessitat d'iniciar l'elaboració d'un Pla Estratègic Econòmic i Social per a la ciutat de Barcelona.* (PEEISB 2000:19)

Les motivacions que descriu el document evidencien aquesta voluntat:

1_preocupació de totes i cada una de les institucions, per la ciutat de Barcelona.

1_a. el fenomen urbà té una dimensió especial com habitat d'una bona part de la població.

1_b. la mobilització tecnològica, econòmica i cultural que exerceix el món actual.

1_c. un dels reptes de futur, dimensionar la seva realitat a un àmbit territorial de nivell metropolità.

2_El significatiu nivell d'expansió econòmica que presenta Barcelona en aquests darrers anys, comporta altrament, notables canvis de tot ordre, en la base econòmica i en la configuració i la interconnexió en el territori de la mateixa ciutat i el seu entorn. Els JJOO → dinamització d'altres inversions induïdes i la disponibilitat de noves infraestructures bàsiques per al desenvolupament de la ciutat.

Aquestes dues motivacions del pla, tenen com a referent la constatació de la generació de macroregions internacionals, on les ciutats esdevenen nuclis focals en un marc de cooperació, l'Acta Única Europea 1993 ofereix nous paràmetres vers la consolidació d'aquestes regions i ciutats d'Europa.

"Creiem que totes aquestes consideracions són prou importants com per endegar un Pla Estratègic que, a partir del compromís ciutadà en aquest Pla, ofereixi i proposi aquelles accions necessàries per tal que el territori metropolità i els seus habitants disposin en el futur d'un major benestar i una major aptitud per als canvis que s'esdevindran properament." (PEEISB 2000:20)

Per assolir aquests objectius, el Pla planteja tres estratègies:

1_Assolir una major interconnexió de la ciutat amb la seva àrea d'influència i dins ella mateixa.

2_Afavorir el progrés de les persones, augmentant les oportunitats formatives, culturals i de qualitat de vida.

3_Afavorir el progrés econòmic, tot promocionant la modernització del teixit industrial i una oferta de serveis adequada als nous requeriments de l'economia moderna.

De les tres línies estratègiques plantejades, la primera, s'estructura en dos objectius fonamentals: 1_Inserir Barcelona en la xarxa d'eurociutats i aglomeracions metropolitanes d'arreu del món i, 2_Vertebració de l'entorn metropolità; aquest segon objectiu és el que fa referència a actuacions en l'estructura urbana i metropolitana, amb diferents sub-objectius:

1_Subobjectiu: **Millorar l'accessibilitat interna del territori**

2_Subobjectiu: *Crear una infraestructura d'informació i de telecomunicació adequada a la demanda de l'any 2000*

3_Subobjectiu: **Equilibrar el territori metropolità.**

4_Subobjectiu: *Recomanacions per el Pla Territorial de la Regió I*

D'aquests quatre subobjectius, el primer i el tercer, incideixen directament en l'estructura urbana i metropolitana i el quart, tot i que també, queda en l'àmbit de les recomanacions al Pla Territorial d'àmbit territorial superior, que depèn en primera instància de l'administració autonòmica i estatal. El primer sub-objectiu (*Millorar l'accessibilitat interna del territori*) incideix en la demanda de millorar el transport públic a nivell urbà, metropolità i regional.

Ens interessa remarcar especialment el punt 2.2. del subobjectiu 1, que fa explícita la idea d'estructura travessera per l'organització o reorganització del transport públic de superfície, indicant la necessitat de reforçar el "seu caràcter ortogonal i aprofitar les noves infraestructures viàries dels cinturons per establir recorreguts d'autobusos" (PEEIS 2000:60). Aquest reconeixement explícit, es fa a dos nivells, l'urbà, acceptant l'estructura urbana existent (l'eixample i el Rere-Rixample) i a nivell metropolità, reconeixent les noves infraestructures viàries com elements de connectivitat i vertebració del territori. El punt 2.5. del sub-objectiu de vertebració de l'entorn metropolità, en el seu redactat, evidencia aquesta voluntat "Millorar les autopistes i autovies d'accés, amb especial atenció a la seva connectivitat, de tal manera que actuin com a veritables vies urbanes de l'àrea metropolitana i augmentin la capacitat de les entrades a la ciutat." (PEEIS 2000:60).

No ens estenem més en aquestes referències, només tenen la intenció de mostrar la coincidència, en el temps, de les dues "visions" sobre la ciutat, la estructuralista i la fragmentària i, que d'alguna manera, tot i que en la proposta i en la conceptualització de la ciutat, parteixen de premisses i interessos diferents, es poden complementar.

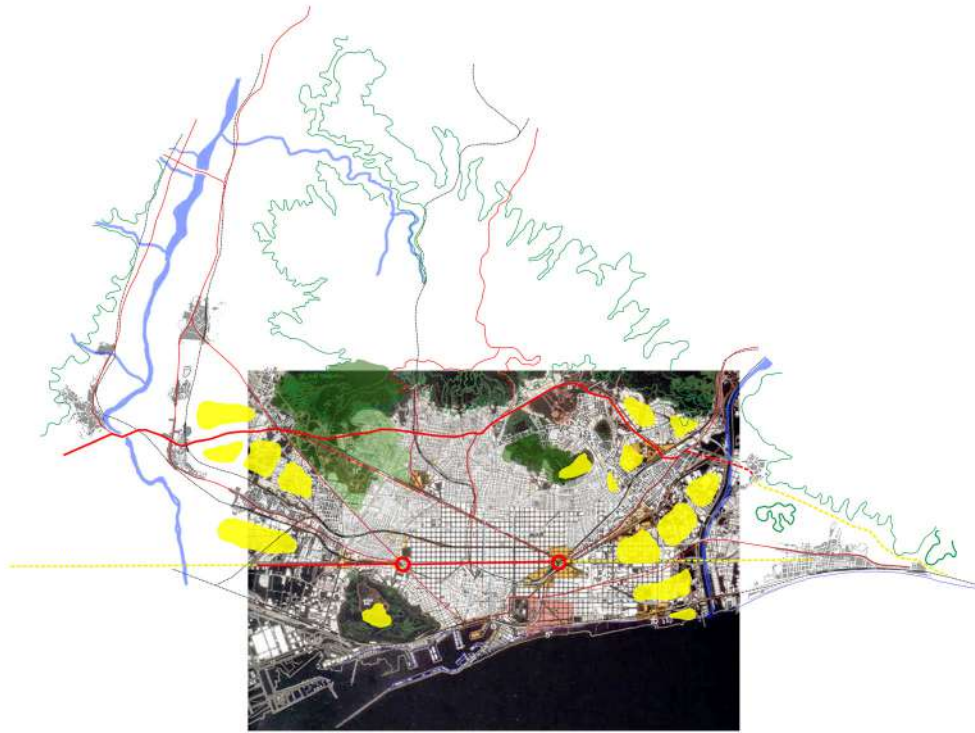


Abans d'entrar en el següent capítol, ens interessa fer referència a dos moments, dues propostes que tenen en comú la ciutat i "l'autor" de les propostes, ens referim a la "proposta" de localització de zones per habitatge modest⁴ (1949-1953) que hem comentat a l'apartat 6.2 i a la proposta d'actuacions (1983-1992) d'àrees de nova centralitat, dues propostes amb una diferència de 30 anys, que es plantegen amb una metodologia similar, des d'una visió "fragmentària-estructurada", que al nostre entendre, ha estat una manera de fer recurrent en l'urbanisme de la ciutat, si no des dels anys cinquanta del segle XX, en el darrer quart de segle XX i principis del XXI. Tanmateix, com hem vist a l'apartat 6.2 (*La manca d'habitatge modest*), en tots dos casos, les propostes surten de la necessitat de resoldre una mancança (l'habitatge modest a 1949 i els equipaments 1983-1992) i, en tots dos casos es recorre a "cercar", en la ciutat construïda, els espais idonis per resoldre la mancança, tenint com a referents, l'espai construït, però també el substrat, cultural, social, econòmic, polític. És a dir, d'alguna manera, l'estructura material i virtual de la ciutat està present a les dues propostes. En aquesta estructura (material i virtual) les travesseres, l'esquema travesser de la ciutat i el territori ha estat present. No sabem si de manera conscient o inconscient, però en qualsevol cas, com volen mostrar les il·lustracions de la pàgina següent, és evident la relació entre les propostes i l'estructura travessera de la ciutat.

06.60. A dalt a l'esquerre, Barcelona abans de 1992. Il·lustració de la pàgina 34-35, del Pla Estratègic Econòmic i Social, Barcelona 2000.

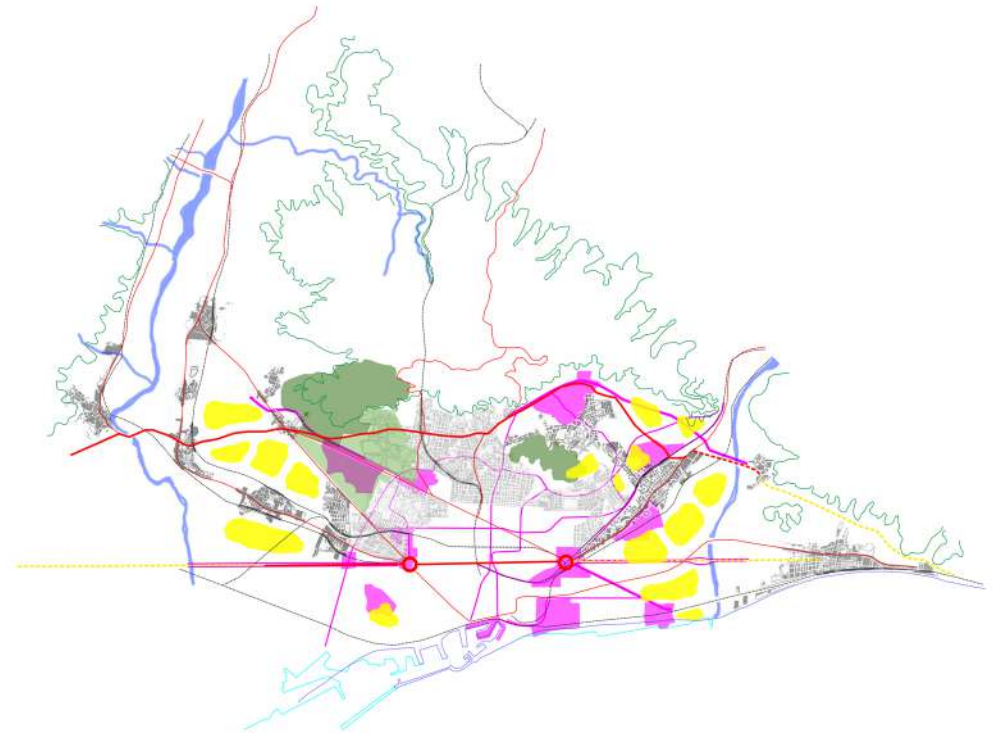
06.61. A dalt a la dreta, Barcelona després de 1992. Il·lustració de la pàgina 36-37 del Pla Estratègic Econòmic i Social, Barcelona 2000.

⁴ Bassó Birulès, Francesc; Buxó, J.M.; Bohigas, Oriol. "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura [en línia], 1953, Núm. 15, p. 1-40. <https://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/108163> [Consulta: 24-11-16]



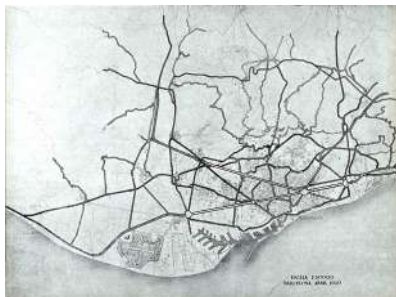
06.62. Plànol redibuixat per l'autor del plànol publicat a l'article "El problema de la vivienda" de Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. Cuadernos de arquitectura, 1953, Núm. 15-16, p. 16.

Es fa èmfasi en les vies travesseres que emmarquen i estructuren l'esquema travesser definit per els nuclis existents, les vies de comunicació territorials i els "buits" on es preveu la localització dels nous habitatges modestos, s'ha sobreposat el plànol d'Àrees de nova centralitat programa d'actuacions 1983-1992.

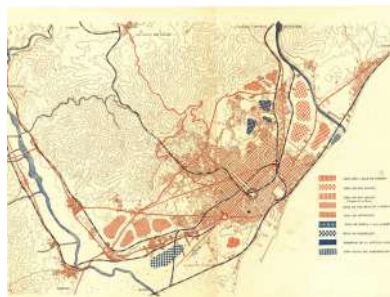


06.63. Plànol redibuixat per l'autor a partir del plànol de la figura 06.64, es fa èmfasi en l'estructura viària i les 12 àrees (en color magenta) de nova centralitat proposades.

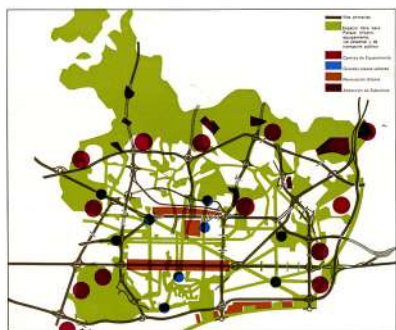
És interessant remarcar com, les àrees de nova centralitat, es situen "estratègicament" en els "intersticis" de l'espai urbanitzat i la proposta de situació d'àrees per habitatge modest (1949-1953), tanmateix es remarca la idea travessera de la ciutat, la situació de les àrees de nova centralitat respecte a la xarxa viària, l'existent i la proposada. Clarament en les àrees centrals (plaça Cerdà, plaça d'Espanya, plaça de les Glòries), en la franja nord (Vall d'Hebron, Sant Andreu), Diagonal nord i sud i, a la costa, el port la futura Vila Olímpica, el futur Fòrum.



(1) Plan de accesos 1950



(2) Localització habitatge modest 1949-1953



(3) Barcelona 2000 (1972)



(4) Àrees de nova centralitat 1983-1992



(5) Barcelona 2000 (1992)

En un sentit similar al veure i relacionar les propostes, el (1) Plan de Accesos (1950), (2) la localització de *La manca d'habitatge modest* (1949-1953), (3) *Barcelona 2000* (1972), (4) les *Àrees de Nova centralitat* (1983-1992) i (5) *Barcelona 2000* (1992), s'adverteix que, en els darrers cinquanta anys del segle passat, tant si han estat plantejades des d'una visió fragmentària com estructural, ha estat present l'estructura travessera de la ciutat i la diferència de les franjes travesseres (Eixample/Ciutat Vella i Rere-Eixample). Al veure-les simultàniament i comparades, es fa present la reflexió de Manuel Solà-Morales sobre la manca de claredat en fer evident l'estructura travessera de la ciutat:

"Si, en comptes d'una supeditació simplista de la forma urbana a la miopia circulatòria, hom potencies la jerarquia formal i topogràfica de les grans travesseres estructurals, [...] s'hauria produït [la comunicació entre llevant i ponent] amb una estructura metropolitana més clara i forta. Sobretot, si el que avui és la Ronda de Dalt fos reconeguda com a veritable nova espina del territori perifèric, donant lloc a una nova Gran Vía des de Sant Boi fins a Tiana." (Solà Morales, Manuel, 2008:87)

Reflexió, què ha estat una de les motivacions de la tesi i, que en aquest punt ens interessa remarcar. Probablement, la reflexió de Solà-Morales, és una reacció a la proposta de les Rondes (1992), en la que es va perdre l'oportunitat d'evidenciar i potenciar *"la jerarquia formal i topogràfica de les grans travesseres estructurals"*, que el plànol del Plan de Accesos (1950) mostrava amb molta claredat. Solà-Morales fa referència explícita a la Ronda de Dalt, què hagués pogut estar la *veritable nova espina del territori perifèric*.

Possiblement, la urgència, la manca d'acord entre administracions i municipis, el paradigma urbanístic del moment, les necessitats sociològiques, econòmiques, han estat la causa d'aquesta mancança. Malgrat això, pensem, (i aquest pensament és un dels que ha motivat la tesi) que actualment hi ha la possibilitat de plantejar aquesta *"nova espina del territori perifèric"*, allò que hem estat nomenant reiteradament la Travessera Nord, que ara és viable, amb el canvi de paradigma envers al disseny de la ciutat, tal i com anirem veient en el capítol següent.

SITUACIÓ HABITATGE MODEST 1949 (1953)
ÀREES DE NOVA CENTRALITAT (1983-1992)



PLA D'ACCESSOS (1950)
SITUACIÓ HABITATGES MODEST 1949 (1953)
ÀREES DE NOVA CENTRALITAT (1983-1992)



BARCELONA 2000 (1972)



BARCELONA 2000 (1992)



BARCELONA 2000 (1992)
ESQUEMA PROPOSTA RONDA DE DALI

Soleras. Plan de accesos a Barcelona por carretera 1950
TRAVESSERA DEL VALLÉS
TRAVESSERA NORD
TRAVESSERA CENTRAL
ACCESOS: PONENT 1 i 2, LLEVANT 1 i 2

BARCELONA 2000 (1992)
RONDA DE DALI
RONDA DE BAIX
ACCESOS: PONENT 2, (Aeroport)
Barcelona després del 92:
1_ Ampliació de l'Aeroport
2_ Poligon Pedrosa
3_ Poligon Badalona-Montigala
4_ Parc Auditori, teatre Nacional
5_ Parc de Mar, Port esportiu, Vila Olimpica
6_ Àrea Olimpica Vall d'Hebron



BARCELONA 2000 (1992)
ESQUEMA OPCIO TRAVESSERA
Segons l'autor, a partir del comentari de Manuel Solà-Morales

BARCELONA 2000 (1992) POSSIBLE OPCIO TRAVESSERA
RONDA DE DALT
RONDA DE BAIX
TRAVESSERA NORD (VIA CÍVICA)
ACCESOS: PONENT 1, 2 i 3. LLEVANT 1, 2 i 3



O possiblement, com indica Josep Parcerisa⁵, és conseqüència de la proposta del MOP de 1966, que el PGM de 1976 no va ser capaç de modificar, i que en 1992, és va assumir, tot i haver reflexionat, sobre el que significaria a nivell d'estructura de la ciutat.

06.64. Noves vies proposades a la Red Arterial MOP 1966. Figura 9 (pàg. 43) que acompanya a l'article EL PGM EN PERSPECTIVA. QUADERNS PDU METROPOLITÀ_01 CAP A LA REDACCIÓ DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ (Parcerisa i Bundó, Josep.), la imatge va acompanyada del text següent:

"Aquest document s'ha elaborat destacant les vies arterials que proposa el Ministeri d'Obres Públiques (MOP). El major impacte conceptual és considerar la qüestió viària des de la perspectiva territorial i no des de la perspectiva del desenvolupament de l'ordre urbà de la ciutat mateixa. Un cop establert que els nous i principals accessos a la ciutat hauran de ser vies segregades, autopistes, la qüestió es concentra a plantejar el problema des de la perspectiva d'oferir a la ciutat un conjunt de vies que, combinades, permetin connectar-hi de forma suficient la xarxa interior, sobre la qual les indicacions del Ministeri, lògicament, seran menors. Aquesta idea es concreta definint un cercle d'autopistes de primer nivell. Òbviament, aquest cercle serà imperfecte en l'aspecte geomètric, ja que Barcelona és una ciutat litoral i, per tant, tendeix a comportar-se com una taca ajaguda que es resisteix a la figura circular. Però al capdavall, es proposa un cercle que implica per primer cop una reserva viària contínua que ressegueix el litoral i gira per sorpresa pel Besòs amb un colze a noranta graus, per tal d'apuntar el coll de Montcada i Reixac. El túnel que travessa Collserola del Pla Comarcal 1953 es confirma, així com el seu ancoratge interior a Lesseps, però al Vallès Occidental opta per bascular cap a Cerdanyola. / Elaboració a partir d'original MOPU, "Plan de Accesos y Red Arterial", 1966"



⁵ Parcerisa i Bundó, Josep (EL PGM EN PERSPECTIVA. QUADERNS PDU METROPOLITÀ_01 CAP A LA REDACCIÓ DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ.

El comentari d'Oriol Bohigas⁶ en "Reconstrucció de Barcelona" l'any 1985 és una evidència:

"Les grans línies circulatòries constitueixen un tema crucial, que cal revisar a partir de les propostes del PGM que, en termes generals les estructura en un sistema de cinturons. Les propostes semblen equivocades en el cas de Barcelona, que, per la seva condició de ciutat litoral i per l'estructura que li han anat donant els successius plans, des del de Cerdà, és un conjunt urbà de caràcter predominantment lineal, tal com mantenia el Pla Macià del GATCPAC i com ha reiterat el Grup 2C en temptejar l'anomenat Pla Torres Clavé. Cal, per tant, reconduir les propostes circulatòries del PGM cap a un esquema lineal amb organització ortogonal, aprofitant -però modificant- els traçats ja existents o en vies de realització. En aquestes línies que tenen prioritàriament una funció metropolitana cal també aplicar-hi la visió local; no és pas indispensable que trenquin la integritat dels barris que travessen i més aviat s'han d'esforçar a servir i complementar les xarxes locals existents o en realització." Bohigas, Oriol (1985:28) Reconstrucció de Barcelona.

07 _ Viabilitat de la Travessera Nord [conclusió]

Què està passant en l'actualitat?

Situacionisme. Sota les llambordes, la platja

“La tercera revolución urbana no da lugar entonces a una ciudad virtual, inmóvil e introvertida, sino a una ciudad que se mueve y se comunica, que parte de nuevos compromisos entre los desplazamientos de personas, bienes e información, animada por acontecimientos en los que hay que estar presente, y en la que la calidad de los lugares despierta todos los sentidos, tacto, gusto y olfato incluidos.” (Ascher, François (2016:60)

Situacionisme. Sota les llambordes, la platja.

En aquest capítol s'analitza la viabilitat de la Travessera Nord i es constata com des d'un plantejament proper a la “mirada” situacionista sobre la ciutat i el territori, ja s'està executant. Una mirada que recorda el que planteja Lefebvre en la *“Revolución Urbana”* a través de la crítica de la vida quotidiana, una revolució que es planteja des de l'individu i les relacions, no des de l'estructura social sinó de les capacitats individuals d'establir relacions des del fragment, des de la situació concreta i tangible.

“ Esto debe traducirse en una mayor diversidad funcional de las zonas urbanas, en una multacentralidad, en la polivalencia de una parte de los equipos y servicios y en el refuerzo de los transportes y de las diversas redes que, más que nunca, garantizan la eficacia de conjunto de los sistemas urbanos metropolitanos. Los puntos de conexión entre las diferentes redes asumen una importancia creciente y hacen de la intermodalidad en los transportes un envite fundamental para las dinámicas urbanas.” (Ascher, François (2016:75)

7.1. Visió estructuralista i visió fragmentària.

Ens fixem en dues reflexions actuals, des de l'àmbit acadèmic, i una proposta, al voltant de la idea de travessera. Les dues reflexions teòriques prenen com a referència dos espais de la franja travessera de la costa central un a llevant i l'altre a ponent de Barcelona.

El primer cas, és la reflexió que Noemi Nuñez fa en la seva tesina¹ de màster, en la que reflexiona sobre el valor de les preexistències, l'estat actual del lloc i com actuar en ell, a partir de la consideració dels diversos elements materials existents i propostes prèvies, cercant aconseguir donar sentit al lloc.

"Però del que estem parlant no és tan sols un tema d'entendre capes o ordres, importants per conèixer a què ens enfrontem. Sinó que ho és també l'interès en aquesta perifèria, que a més radica en el seu potencial com a pulmó metropolità i que cada cop pateix més la pressió urbanística." (Núñez Veciana. N. 2016:88)

Núñez Veciana, recorre a la metodologia d'anàlisi del lloc, des de diferents vessants (capes materials i conceptuals), articulant la proposta o l'estratègia de proposta, recorrent a la idea de travessera, de itinerari, per donar sentit a la mateixa.

"L'activitat succeeix en els encreuaments o en els llocs de connexió on passen coses diferents, ja sigui al mateix nivell o no, o de forma dual (en un lloc proper), i aquests trobaments poden ser de diferents intensitats. Cal reforçar-los dotant-los d'interès, afegint la porositat de la que parla Sennet entre territori i ciutat." (Núñez Veciana. N. 2016:89)

Una idea de travessera, en la que s'intenta posar en valor el "teixit" preexistent, intentant "re-teixir", pensar en els creuaments del teixit, en la prevalença de la trama o l'ordit, a partir de reconstruir itineraris (*descendens i/o transversa descendens*), que en el teixit, en els seus creuaments (llocs estratègics) relacionen llocs amb un cert interès. Interès que ve determinat, per el valor de la preexistència i per la intenció de la re-lectura del lloc, considerant i aprofitant els elements materials i conceptuals del mateix.

¹ Núñez Veciana, N. (2016). *Les veus del Delta: l'origen i evolució d'un territori fràgil; el Delta del Llobregat* (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).



07.01. Fig. 75. Punts i encreuaments a l'eix Murtra-Pi Tort que comença al municipi de Gavà. (Núñez Veciana, N 2016:88)

"Aquests punts d'interès, però, cal que es produeixin amb un cert ritme i intensitat. Característiques que unides a la distància interessant ens proporcionen un itinerari produïble en un espai atzarós gràcies a la seva condició privilegiada on la infraestructura ja està construïda (els camins del Delta). En aquest itinerari podríem trobar llocs, per exemple, on conèixer la cultura local (cooperatives de productes locals, centres d'interpretació, etc). Així, afegint la diversitat d'itineraris i acurtant les distàncies produïm també multiplicació de possibilitats i, per tant, oportunitats per descobrir alternatives, tot esperant fer interessant allò que ara és oblidat." (Núñez Veciana. N. 2016:89)

Ens interessa remarcar el fet, que es planteja com estratègia extrapolable a altres situacions similars, tal i com hem anat apuntant al llarg de la tesi, Núñez Veciana, ho planteja per altres itineraris semblants al Delta² del Llobregat, però com hem vist, aquesta estratègia travessera (i entremaliada) es pot extrapolar a altres situacions en altres indrets. Ho veurem en aquest apartat, amb el cas que analitza i estudia Arteaga (*El itinerario montaña – mar de Karl Marx al paseo Litoral.*) en un entorn diferent, així com ho hem vist, en diversos capítols de la tesi, en la interpretació en diferents temps històrics i diferents contextos urbans, que tot i partir de materials conceptuals i físics diferents (significativament diferents) la idea de travessera ha facilitat la comprensió de les estructures urbanes i/o paisatgístiques, estudiades o interpretades, tant des de la visió estructuralista, com des de la visió fragmentària.

Hem escollit aquest exemple i el que veurem tot seguit perquè es plantegen al territori de la franja travessera de l'àrea metropolitana de Barcelona, per la proximitat o coincidència del territori que hem pres de referència a la tesi i, perquè, al nostre entendre, exemplifiquen el que la tesi vol indicar en relació a la idea de travessera, com idea que pot servir per l'anàlisi i proposta d'estructures urbanes o paisatgístiques, tanmateix, ens interessa perquè es plantegen contemporàniament a la redacció de la tesi (2014-2019) i, al nostre entendre, denota una clara sintonia amb el que planteja la tesi, tanmateix, clarifica la independència de la idea respecte a l'enfoc estructuralista o fragmentari, indicant el que d'alguna manera es pretén, que més enllà d'entendre la idea (de travessera i la seva relació amb la metàfora tèxtil) com un referent formal determinista, es planteja com una estratègia d'anàlisi i proposta (o anàlisi propositiu) o com un patró d'anàlisi o proposta.

² "Aquest no és un cas aïllat i el que trobem aquí pot generalitzar-se a d'altres itineraris semblants al Delta. Un cop ens endinsem en aquests eixos muntanya-mar, que solien ser les rieres principals de desguàs territorial, trobem diverses franges al llarg d'aquests recorreguts." (Núñez Veciana. N. 2016:89)

El segon exemple, les reflexions d'Isabel Arteaga³, prenen com a referència les experiències urbanístiques a Barcelona en el darrer quart de segle XX, que d'alguna manera, han estat referents en la construcció de la ciutat. Ens interessa veure quines han estat les estratègies (tot i que sense aprofundir), que partint de la idea "no estructuralista" han generat propostes parcials sobre l'estructura urbana de la ciutat i, que al fer una re-lectura conjunta i continuada, es poden entendre com un "projecte urbanístic no explícit" en el que el resultat es pot emmarcar en una "estructura explícita" de la ciutat. El referent teòric per Arteaga, entre altres, torna a ser, com en altres moments, Oriol Bohigas, cal recordar el article sobre de 1953 a *Cuadernos de Arquitectura*, sobre el concurs de la "Vivienda Modesta", i ara, per la seva tasca a la ciutat de Barcelona, en el darrer quart de segle XX.

"La ciutat no és una idea sistemàtica, sinó un conjunt de petites idees sobre problemes d'una certa autonomia abastable, que acaben sumant una totalitat a vegades imprevisible". Bohigas, Oriol 1985. Reconstrucció de Barcelona, (Citat a Arteaga Arredondo, Isabel. 2013:9)

Als primers anys de democràcia, la política urbana, a Barcelona, es centra en qualificar els teixits urbans consolidats, per arribar a la homogeneïtzació urbanística dels sectors marginats, adquirint sòl per noves intervencions que poguessin millorar la qualitat urbanística d'aquests sectors.

Paral·lelament el Laboratori d'Urbanisme de Barcelona⁴ (LUB) porta a terme diverses investigacions sobre el reconeixement morfo-tipològic de la ciutat a partir del reconeixement de parts homogènies amb lògica pròpia, partint de la realitat urbana, que foren l'inici d'un camp teòric i d'intervenció que revisava la ciutat des del fragment. Tanmateix, coincideix amb les reivindicacions dels moviments socials urbans amb voluntat d'intervenció en la modificació del seu entorn urbà, des de la lògica dels barris.

Les propostes a la ciutat de Barcelona, entre 1979 i 1992, tenien com a referent normatiu el PGM, però en les diverses actuacions provocaren canvis en el mateix (una metodologia semblant a la que es va produir en el Pla comarcal 1953, des d'una altra visió socio-política-econòmica) a través



07.02. Àrees de nova centralitat programa d'actuacions 1983-1992

³ **Arteaga** Arredondo, Isabel. (2013) *Construir ciudad en territorios urbanizados: análisis de la transformación urbanística de la primera periferia de Barcelona durante el último cuarto del siglo XX*. "QRU: Cuadernos de Recerca en Urbanisme", 2013, núm. 3, p. 8-25. URL <http://hdl.handle.net/2099/15569> ISSN2014-9689

⁴ Algunos ejemplos de ello son: *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental* (1974), *Las formas de crecimiento urbano* (1974), *Las coreas de Barcelona. Estudio sobre la urbanización marginal* (1974), *Los polígonos de Barcelona* (1982), *Instrumentos de proyectación urbanística de la Barcelona Suburbana* (1983), *Evaluación de las necesidades de rehabilitación* (1985). Exemples que refereix l'autora de l'article.

Oriol Bohigas descriu els criteris en set punts en *Reconstrucció de Barcelona* (1985: 28-31)

1_*Caràcter de projecte dels Plans, és a dir, compromís amb les solucions formals i el programa de realització a termini curt o mitjà, [...]*

2_*Prioritat per a les solucions de detall com a matrius indispensables per a les solucions generals.*

3_*Actuacions puntuals fonamentals referides a la dotació d'equipaments i a la reconsideració de l'espai públic com element en la qualitat del qual pot generar-se una rehabilitació i requalificació de tot un sector, fins i tot en els seus elements privatitzats.*

4_*Homogeneïtzació quantitativa i qualitativa de la ciutat, acceptant, però, les bases històriques de la dualitat centre-perifèria i llurs dependències i diferències. [...] però subratllant també la representació unitària de la ciutat en els mateixos sediments històrics.*

5_*Comprensió de la ciutat com una suma de realitats, com una juxtaposició de trossos de certa autonomia i no com un sistema global apriorísticament racionalitzat i asèpticament coherent i incontrovertible.*

6_*Eliminació o suavització dels traçats d'autopistes de circulació ràpida i segregada, utilitzant les afectacions en curs per reduir densitats i per assolir un traçat urbà dins de la tradició de la plaça, el carrer, el passeig i el jardí.*

7_*Respecte absolut als traçats històrics i tendència a corregir la manca de qualitat urbana de la perifèria i els barris que foren projectats segons l'urbanisme dels "polígons" i dels blocs aïllats, irrespectuosos amb la forma urbana, accelerant així el retorn a una ciutat formalitzada a partir de l'espai públic com a resultat de l'arquitectura.*

del que s'anomenava "programes d'actuació urbanística"⁵. Arteaga, classifica les actuacions en tres períodes (a) 1980-1983, "buscar una homogenització de la Ciudad a partir de fragmentos" (b) 1983-1992, "perseguir el equilibrio de la Ciudad en su conjunto" (c) "procurar la recentralización de la Ciudad en el territorio", aquestes actuacions denoten o donen a entendre que la transformació de la ciutat, en el darrer quart del segle XX, entenia la mateixa, com un laboratori d'experimentació pragmàtica, que basa la seva lògica en actuacions fragmentàries a curt i mig termini, respostes per un moment específic i a uns objectius imposats pel moment, que aparentment no s'estructuren per decisions lineals en una seqüència preestablerta.

Més que un pla, el que es va desenvolupar va ser un "model", el que s'ha arribat a nomenar el "Model Barcelona", que Arteaga, relaciona amb el que a principis dels anys 80 planteja Bernardo Secchi⁶, on les transformacions de les ciutats es realitza, a partir del creixement interior, prenent com a instrument el projecte, des d'un enfocament fragmentari de la ciutat.

És en aquest sentit, una experiència remarcable, perquè d'alguna manera, canvia el paradigma del plantejament urbanístic de la ciutat, que no basa la seva organització en referents estructural globals, ni en el pla global, com a previsualització de les estratègies, més o menys encadenades jeràrquicament fins la consecució dels diferents graus de concreció.

De l'anàlisi d'Arteaga ens interessa, l'intent mostrar que per sota del procés fragmentari, existeix o es pot advertir, una proposta de conjunt no explícita, Arteaga proposa la següent lectura de les qualitats del projecte urbanístic no explícit:

- 1_*presencia implícita d'una escala de transició*
- 2_*aposta per unes intervencions integrades*
- 3_*tendència cap a configurar una xarxa oberta*
- 4_*predomini del caràcter col·lectiu sobre l'individual*

5 *Para el estudio de este período se utilizaron las siguientes publicaciones oficiales del ayuntamiento: Memorias de Urbanismo 1983-1987, 1987-1991, 1991-1994, 1995-1998; Plans i Projectes per Barcelona (1980-1983), Urbanisme a Barcelona: plans cap al 92 (1983-1992), Barcelona. La segona renovació (1991-1995), Urbanisme a Barcelona (1995-1999), Barcelona Progrés (2004). Referència de l'autora de l'article.*

6 *Esta idea se retoma de Secchi (1984), quien al inicio de los años ochenta anunciaba que "el espacio dentro del cual viviremos los próximos decenios ya está en gran parte construido", al tiempo que sugería un potencial de crecimiento de las ciudades desde adentro, idea opuesta al crecimiento por expansión que había dominado en el proyecto urbanístico de las décadas centrales del siglo XX. En consecuencia, se entiende como la posibilidad de transformación de las ciudades a partir de la energía que se origina en sí mismas, que no proviene de afuera y por tanto, con sus propios materiales físicos y sociales, los cuales generan una cohesión interna como base para un cambio, hacia la mejora en todos sus ámbitos. Referència de l'autora de l'article.*

Per arribar a aquesta conclusió, planteja tres lectures, la primera, analitzant els projectes realitzats, la segona, partint d'una visió de propostes com processos a l'espai, analitzats de forma sincrònica a partir dels fragments urbans, interpretant la relació i encaix de les propostes en el lloc, constatant: (a) la consolidació d'una nova identitat basada en la qualitat que adquireix el lloc en el disseny dels espais públics, (b) la configuració d'una xarxa permeable que es basa en integrar les diferents escales, (c) articula fissures intersticials, superant barreres i límits, (d) incorpora diversitat d'escales, d'espais, d'activitats.

"Identidad, permeabilidad, articulación y diversidad son atributos que en este caso conformaron una idea de urbanidad propia de la lógica de crecimiento interior en la primera periferia." (Arteaga, 2013:20)

La tercera lectura, ens interessa especialment, és en aquesta que, proposa una lectura, novament de conjunt, per poder entendre, que el resultat de les propostes, va més enllà de la suma de les mateixes, per plantejar aquesta tercera lectura, proposa:

"Para ello se recurrió al itinerario como instrumento, continuo pero errático, que permitía el desplazamiento en diferentes medios y que a su vez, incitaba a tomar otras direcciones, es decir, una secuencia de acontecimientos espaciales de interés que permitiría comprender el enlace de las partes bajo una idea de unidad." (Arteaga, 2013:20)

Dèiem, que ens interessa especialment, perquè en aquest anàlisi urbà, Arteaga, introdueix, implícitament, al nostre entendre, en l'accepció del mot "travessera", el matís o significat relacionat amb el mot "travieso" (entremaliat) i el seu significat com acció "travesear"⁷ que apuntàvem al capítol primer.

Tot i que, geogràficament, hem estat considerant que la idea de travessera està relacionada amb els elements, sectors, franges, que es desenvolupen paral·lelament a la costa i travessen els elements naturals (perpendiculars a la costa), també és pot entendre, com ho entén Arteaga, i com hem entès genèricament el mot, com **una successió d'elements** (propostes, projectes, fites, nodes, etc.) **que es poden vincular a partir de la relació que tenen amb un determinat recorregut, amb una determinada intenció, sigui el resultat de la mateixa, de les mateixes, en una o altra direcció geogràfica.** Tanmateix, el que resulta interessant és l'aplicació del concepte "travessera" (travesear)

"[...] de la mateixa manera que "pasejar" (verb) i "passeig" (nom) tenen la mateixa arrel, i passeig a passat a denominar un lloc, un element urbà, que implica una manera de fer un recorregut (tranquil·lament, de manera distreta.); "travesear" (travesear) el podríem associar a "travesser, a", com element urbà que pot donar la possibilitat de "travessejar", és a dir, fer un recorregut un camí o camins amb qualitats diferents a passejar, amb un caràcter o sentit lúdic, incert, complex, no tancat." (Capítol 1:1_78)

⁷ TRAVESEAR. Met. *Discurrir con variedad, ingenio y viveza. Mente, vel verbis ludere.* Descripció del mot "travesear" al diccionari usual de la RAE 1780



07.03. Arteaga 2013:22 Fig. 13. Una suma de relaciones. El itinerario montaña – mar de Karl Marx al paseo Litoral.

com element d'anàlisi d'unes propostes urbanes, que tot i plantejades fragmentàriament, es poden interpretar com una seqüència que, en paraules d'Arteaga, "permitiria comprendre el enlace de las partes bajo una idea de unidad".

Tot i això, pensem, que el cas que analitza Arteaga, tot i l'interès, que a partir de la interpretació dels fets, sota el concepte de travessera, pot donar una interpretació unitària i complexa d'una realitat fragmentària, es sobreposen inicialment les dues voluntats, la fragmentària, com elements de concreció i la unitària, com elements que pertanyen, es pensen o interpreten a escala diferent i que d'alguna manera es complementen i es verifiquen en la concreció a diferents escales.

El *Pla Estratègic Econòmic i Social, Barcelona 2000*, que hem vist al capítol anterior, que pretenia, situar la ciutat en el context europeu modern a la mediterrània, es presenten dos esquemes, on la pretensió de definir l'estructura de la ciutat és evident⁸, apareixen elements estructurals (*descendens* i *transversa descendens*) clarament definits i, per enèsima vegada, l'element estructural travesser (en aquest cas les noves rondes de Dalt i del Litoral), com elements essencials de l'estructura urbana, en relació a altres elements (*descendens*) coincidents amb més o menys precisió, amb el que analitza Arteaga.

Cal recordar que Oriol Bohigas, en el text comentat anteriorment, també fa referència a la visió estructural de la ciutat al esmentar els elements estructurals sobre els "TEMES METROPOLITANS" fent referència a l'esquema travesser de la ciutat:

"Però cal reconèixer que les propostes puntuals dels grans temes metropolitans exigeixen un planteig previ, uns estudis de coordinació que tenen uns mètodes diferents de la simple llista dels problemes de barri, sobretot perquè llur detecció no prové tan directament de les reclamacions veïnals o de les anàlisis immediates i perquè es relacionen amb decisions que solen afectar més enllà dels límits del municipi.

A Barcelona n'hi ha molts d'aquests temes. Potser els més globalitzadors [...] són la llarga façana al mar, la línia de contacte amb la muntanya i els dos nous centres que s'estan aglutinant al voltant de la Plaça de les Glòries Catalanes i de l'Estació de Sants." (Bohigas, Oriol 1985:97)

8 O si més no, més evident que en el període anterior, on el que prenia importància eren les "àrees de nova centralitat" que es localitzaven en llocs estratègics de la ciutat sense evidenciar una voluntat de definició o concreció estructural de la mateixa.

TRANSFORMACIÓ DE LA B-23 / DIAGONAL < > LLOBREGAT

La proposta de Batlle i Roig per la Diagonal, és una proposta que es pot considerar des de la visió estructuralista i alhora fragmentària, en funció dels paràmetres d'escala que es considerin. Hem escollit aquesta proposta, per aquesta qualitat dual i per ser un projecte que es pot vincular amb les propostes de les portes de Collserola, en la seva coincidència d'àmbit amb la porta 1. La proposta és un estudi encarregat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), amb la intenció de "prolongar" la Diagonal des del parc de Cervantes fins el Llobregat. Més, o a més d'una prolongació, es tracta de la transformació⁹ de la via per adequar el seu ús a diverses tipologies de transport i comunicació, transformant l'autopista en una via cívica capaç de teixir (o re-teixir) els diversos teixits urbans que s'han desenvolupat donant l'esquena a la via.

El projecte, més enllà de les intencions de transformació de la via, o precisament per aquesta voluntat de transformació, és al nostre entendre una proposta travessera, en el sentit que fa servir tots i cadascun dels conceptes que estem desenvolupant a la tesi com idea de travessera, com element bàsic dels teixits, ja siguin aquests urbans o territorials.

En la descripció que els autors¹⁰ de l'estudi presenten al WEB, fan servir els conceptes de travessera per explicar les intencions de la proposta. Element que al canviar el seu caràcter, definirà junt a la travessera existent (l'avinguda Diagonal), una travessera a major escala, comunicant dos llocs singulars de l'estructura urbana, en aquest cas els rius, Besòs i el Llobregat, "[...] *prolongant l'avinguda amb 5 nous quilòmetres, que se sumarien als 10,5 existents permetent anar, pràcticament, des del Besòs al Llobregat.*"

⁹ "Actualment, la B-23 és una via ràpida dedicada exclusivament a vehicles motoritzats. No té vials laterals per al trànsit local dels municipis que travessa, ni plataformes per al transport públic. Per tant, no permet l'accés a vianants i bicicletes, i impossibilita qualsevol activitat urbana i edificacions properes. També és difícil, per als habitants dels municipis de la zona, travessar la via, ja que només existeixen una dotzena de passos entre els dos costats de l'autopista, distribuïts de manera força irregular. Al seu voltant, els municipis han crescut d'esquena a l'autopista, i només es poden trobar espais urbans, consolidats però inconnexos, on existeixen vies laterals paral·leles a la via principal." (www.batlleiroig.com/landscape/restauracio-ambiental-urbana-i-social-de-lautopista-b-23-2/)

¹⁰ "Els estudis que estem realitzant per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) busquen que aquesta autopista tingui un caràcter més similar a la Diagonal, prolongant, en cert sentit, l'avinguda amb 5 nous quilòmetres, que se sumarien als 10,5 existents permetent anar, pràcticament, des del Besòs al Llobregat. Aquest nou àmbit continu, a més, posaria en contacte diversos punts d'importància cabdal en el territori metropolità, com són els dos rius esmentats, o el Parc Natural de Collserola, a través de l'ampliació del Parc Cervantes de Barcelona cap al terme municipal d'Esplugues." (www.batlleiroig.com/landscape/restauracio-ambiental-urbana-i-social-de-lautopista-b-23-2/)



07.04. Àmbit d'actuació del projecte. Il·lustració que acompanya la descripció de l'estudi.

També es troba, una altra característica de les travesseres, la capacitat d'entendre's a diferents escales, o com a consecució de diverses travesseres d'escala menor, que comuniquen (relacionen) elements singulars entre els dos que defineixen la travessera, "[...] a més, posaria en contacte diversos punts d'importància cabdal en el territori metropolità [...] el Parc Natural de Collserola, a través de l'ampliació del Parc Cervantes de Barcelona cap al terme municipal d'Esplugues."

Un altre dels aspectes de la idea de travessera és la capacitat de generar nous punts de referència¹¹, al tractar els creuaments que esdevenen en la relació de l'ordit i la trama, treballant el "creuament", afavorint la preponderància d'un sobre l'altre, tal i com fèiem referència als creuaments del teixit, definint "prens" o "deixes", en aquest cas afavorint el "pren" (sobre-posició de l'ordit sobre la trama) per el caràcter que es vol donar al creuament, com exemple, el que els autors anomenen el *Parc de la solidaritat d'Esplugues*, recorre a aquesta estratègia, tanmateix il·lustren la manera de procedir per establir els diferents "creuaments" del "fils del teixit", o dit en termes tèxtils, la manera en com la trama (via actual) queda "presa" per l'ordit.

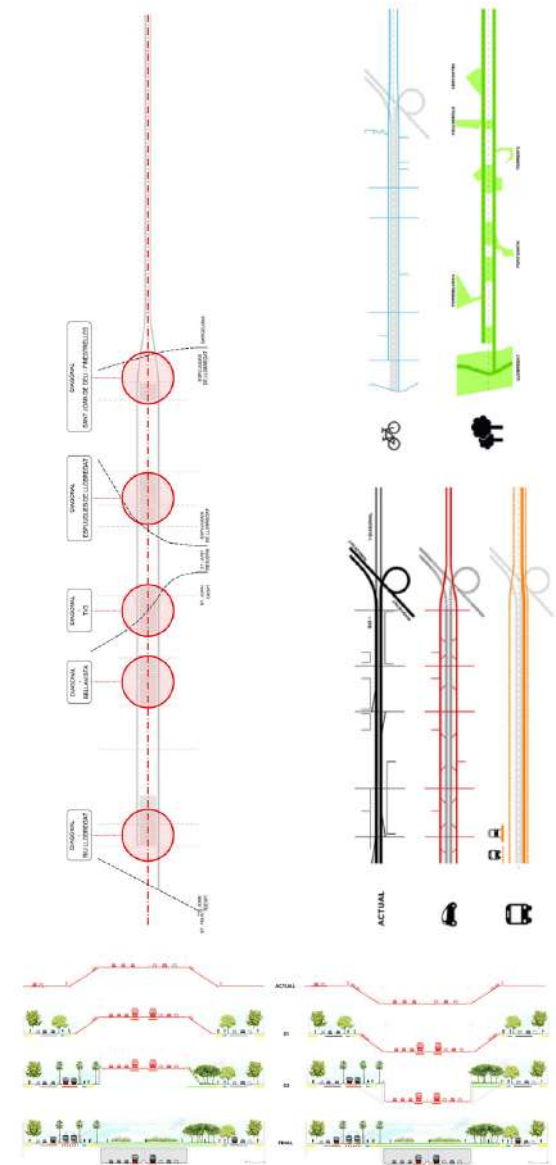
Les tres il·lustracions que acompanyen la descripció de la proposta (veure il·lustració **07.05**) són molt clares en relació a la idea de definició dels creuaments, fent prevaldre l'ordit sobre la trama, i alhora, definint elements de referència en la travessera, què defineix "petites travesseres" com elements que es poden entendre individualment (Finestrelles/Esplugues, Esplugues/TV3, TV3/Bellavista, Bellavista/Riu Llobregat) o com a fragments de la travessera, tal i com hem vist en altres capítols de la tesi al estudiar, el carrer Ferran¹² o la Gran Via.

¹¹ "També es plantegen alternatives de millora en punts específics, com ara el cobriment de la via, en alguns punts, aprofitant la diferència de cota d'aquesta amb el seu entorn. Aquests cobriments permetrien, a la llarga, crear nous espais públics de qualitat, com ara nous parcs, i facilitarien als habitants dels municipis arribar a l'altra banda a través d'un espai pacificat, millorant la seva qualitat de vida. La referència més clara, en aquests punts, és el Parc de la solidaritat d'Esplugues de Llobregat. Aquest espai, resultant del cobriment d'un tram de la Ronda de Dalt el 1998, ha esdevingut un espai públic de gran vàlua, inclòs en la Xarxa de Parcs Metropolitans." (www.batlleiroig.com/landscape/restauracio-ambiental-urbana-i-social-de-lautopista-b-23-2/)

¹² Respecte al carrer Ferran, veure, **Signes** Orovay, F. (2014:12-20). *Les travesseres en l'estructura urbana de Barcelona* (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).

Un aspecte rellevant de la proposta (de les propostes contemporànies) és la complexitat de la "trama"¹³ (entendem trama amb el significat tèxtil de fil que es creua amb l'ordit) que no s'entén com un sol fil, sinó com una sèrie de fils paral·lels de diversa qualitat, que tenen una relació diferent amb l'ordit en funció de la qualitat del fil de trama que es tracti, transport públic, transport privat, vianants, bicicletes, establint una relació complexa i acurada amb la relació entre la trama i l'ordit, definint "prens" o "deixes" en funció de l'ús de la via, és a dir, seguint amb la metàfora tèxtil, el teixit sobre el que treballa la proposta, s'aproxima més a un teixit Jacquard, amb diverses "profunditats" de trama i ordit, que al teixit pla. Un teixit que treballa a partir dels creuaments, però establint diferents nivells de creuament, diferents "profunditats" de fils de trama i d'ordit.

Les il·lustracions de la pàgina següent posen en evidència la complexitat i la riquesa de matisos als que ens estem referint en aquest apartat, la proposta és una travessera, però treballa el concepte a partir de la complexitat del teixit sobre el que es situa i estructura, construint, o millor dit, teixint un "teixit Jacquard" que més que relligar, re-defineix el teixit sobre el que actua (teixit pla o simplificat en criteris de preferència absoluts), reconvertint o transformant el teixit pla en un teixit de "profunditats" diverses, amb relacions (trama/ordit) complexes.



07.05. EVOLUCIÓ DE LES SECCIONS DE LA B-23 EN 4 FASES. Il·lustració que acompanya la descripció de l'estudi.

¹³ "Aquesta remodelació també facilitarà en gran mesura l'ús del transport públic per part dels ciutadans dels municipis de l'àmbit de la B-23; per una banda, permetrà l'accés més ordenat a la ciutat de Barcelona amb les línies ràpides que circulen per l'autopista, i per l'altra, gràcies als vials paral·lels, generarà més opcions de mobilitat per als usuaris de les línies de caràcter més local." (www.batlleiroig.com/landscape/restauracio-ambiental-urbana-i-social-de-lautopista-b-23-2/)



07.06. A dalt, *Planta. Proposta de Remodelació de la B-23*, dels autors de l'estudi, il·lustració que acompanya el text de la descripció de l'estudi.

A baix, collage de l'autor, en base a la il·lustració de dalt i del fotoplànol actual, on es pot observar la complexitat dels creuaments i la relació de la trama i l'ordit en la proposta de la travessera B-23.



07.07. A dalt a l'esquerre, vista del creuament *Sant Joan de Deu-Finestrelles* de la *proposta de Remodelació de la B-23*, dels autors de l'estudi, il·lustració que acompanya el text de la descripció de l'estudi.



A dalt a la dreta, il·lustració de l'autor, indicant la posició estratègica del creuament en relació a la carretera de Sans i a la possible travessera nord (en color verd). En color vermell la Ronda de Dalt.



Més evident, si cal, és la relació complexa i subtil, que es pot veure en aquesta il·lustració en la que hem relacionat, com si d'un sol projecte es tractés, el fragment sud de la proposta de transformació de la B-23 i la proposta per la porta 1, "la Muntanya" del concurs per les Portes de Collserola.

La primera proposta treballa el disseny d'una *transversera descendent* i la segona, treballa a partir de les *descendents del teixit*, es relacionen i complementen.

Veiem, com dos projectes o propostes que volen donar resposta a problemes concrets i parcials, un, intentant resoldre la connexió entre dos punts significatius (espais naturals i/o naturalitzats) de l'estructura urbana de la ciutat (travessera) i l'altre proposant la connexió entre el parc (espai natural) i la ciutat (espai artificial) treballant amb elements *descendents* de l'estructura.

El collage, mostra la relació i vinculació de les propostes amb les vies estructurants (en color verd) i com partint de pressupostos diferents, empren metodologies morfològiques similars, aquelles que hem estat fent referència al llarg d'aquest apartat.

07.08. Plànol collage de l'autor en base al fragment de la *proposta de Remodelació de la B-23* i la proposta per la porta 1 del concurs de les portes de Collserola, "la Muntanya", en relació a les travesseres. En color verd, es fa èmfasi en la continuïtat de la Travessera Nord.

Al collage es pot observar com les dues propostes es relacionen i prenen de referència la carretera de Sans i la possible Travessera Nord, i alhora faciliten la continuïtat d'aquesta última.

7.2. Viabilitat del tram de Ponent.

Hem vist, en les propostes de l'apartat anterior, l'evidència de l'ús d'estratègies travesseres en l'anàlisi (acadèmic) i en projectes en el sector de ponent i el de llevant del pla metropolità. Ens interessa ara, centrar-nos en propostes des de l'administració, en el ponent del pla metropolità (Castelldefels, Viladecans, Gavà, Sant Boi), en la zona baixa del macís del Garraf, per veure com aquesta estructura és considerada en les propostes a diferents escales, des del PTMB fins a PDU dels diferents municipis.

El Pla Director Urbanístic d'Àmbits d'Activitat Econòmica del Delta del Llobregat.

El PDU del Baix Llobregat, que compren els termes municipals de Cornellà, Sant Boi, Gavà, Viladecans i tangencialment Castelldefels, és un PDU que sorgeix de les demandes dels municipis. Al *Document Compresiu*¹ del PDU es defineixen els objectius del Pla, on clarament, a més dels objectius econòmics i productius, hi ha l'evidència, des del punt de vista territorial, de la consciència de la franja travessera del Baix Llobregat.

*"L'objectiu general del PDU és possibilitar l'execució directa d'actuacions d'especial rellevància social i econòmica i de característiques singulars per al territori concret situat a l'entorn del parc agrari del Baix Llobregat i més concretament **dins la franja econòmica-productiva entre l'autopista C32 i la carretera C245, així com a l'entorn de l'autovia C31** i de la franja litoral, als termes municipals de Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat."* (Document Compresiu del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC D'ÀMBITS D'ACTIVITAT ECONÒMICA DEL DELTA DEL LLOBREGAT, pàgina 4)

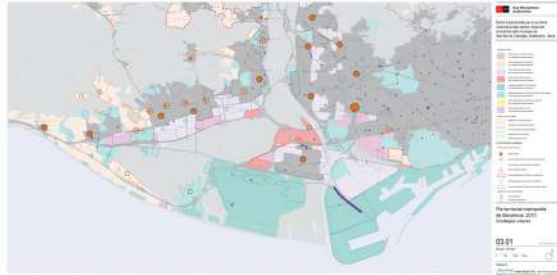
Els objectius s'emmarquen dins la idea de franja travessera i de la voluntat d'estructurar, a partir de propostes fragmentàries, la franja travessera del Baix Llobregat. Franja, que es pot entendre (com a la tesi hem estat insistint) com a continuïtat de la franja travessera central, la que hem anomenat Rere-Eixample. Una franja travessera, que amb continuïtat amb l'anterior, pot definir la franja travessera metropolitana entre Castelldefels i Santa Coloma de Gramenet, i com hem vist en capítols anteriors fins a Montgat.

Al document *Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica*, després d'una anàlisi històrica del sector, fa referència a la qualitat del teixit urbà residencial,

¹ Es pot consultar a: <http://ptop.gencat.cat/rpuportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=266584&fromPage=load>



07.09. Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB), 2010. Plànol 1.2. Espais oberts. Proposta. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà. (Pàgina 93)



07.10. Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB), 2010. Plànol 03.01. Sistema urbà. Estratègies urbanes. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà (Pàgina 90)

indicant la seva compacitat i diversitat, incidint en que el sòl de l'àmbit del PDU es pot lligar (trenar) amb el Parc Agrari del Delta del Llobregat, una qualitat que caracteritza el sector i que el vincula funcional i urbanística a la resta de municipis del Baix Llobregat i al municipi de Barcelona.

El suport normatiu que es pren de referència és el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB 2010) que s'organitza en diferents sistemes.

En relació al sistema urbà del PTMB (2010), es proposa una configuració polinodal-longitudinal, als municipis de Sant Boi, Viladecans i Gavà, es proposen estratègies de transformació i millora urbana, desenvolupant els espais urbans amb activitat mixta (habitatge i activitats econòmiques) per la seva bona connectivitat a la xarxa primària de transport i ferrocarril.

Es plantegen clarament dues franges travesseres, la que té ús majoritàriament d'habitatge (entre la comarcal C-245 i les cotes baixes del massís del Garraf) i la zona d'activitat econòmica (comerç i indústria) entre la carretera comarcal C-245 i l'autopista C-32. L'esquema travesser es remarca per les vies de comunicació i l'ús de l'espai en aquestes franges.



07.11. Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB), 2010. Plànol 03.02. Infraestructures ferroviàries i de transport públic. Actuacions. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà. (Pàgina 91)

Respecte al sistema d'infraestructures de mobilitat, es pretén millorar el transport públic col·lectiu, en particular el transport ferroviari, definint una millor interconnexió, menys radial (més transversal) i més eficient, per millorar la cobertura territorial. Una idea de transport travesser, en el sentit que es pretén una millora de la connectivitat entre nuclis i entre xarxes existents, la centralitat de Barcelona, no és, en aquesta proposta, l'objectiu fonamental de la millora de la xarxa. De les set actuacions previstes, tres estan relacionades directament amb la franja travessera.

- 1_Nova línia Castelldefels-Barcelona de la xarxa de Rodalies Renfe.
- 2_Nova estació² de Rodalies a Gavà, a prop del sector d'activitat econòmica El Camí Ral.
- 3_Connexió amb xarxa de ferrocarril lleuger, aquesta proposta³ reforça la idea de la C-245 com a via travessera entre Castelldefels i Cornellà.

2 • Ampliació del nombre de vies existent a l'actual línia de la xarxa de Rodalies (actuació R20), entre Castelldefels Platja i El Prat de Llobregat.

3 • Connexió amb xarxa de ferrocarril lleuger o plataformes reservades per a autobús a l'Eix C-245, entre Castelldefels i Cornellà (actuació U10) i enllaç fins la nova estació de la xarxa d'altres prestacions prevista i de perllongament de la línia 1 del metro a El Prat de Llobregat.

L'objectiu de les propostes a la xarxa viària, és la de segregar les mobilitats de pas de les mobilitats locals i alhora augmentar l'eficiència i la connectivitat de la xarxa. L'objectiu es distribueix en les següents categories:

- A_Autopistes i autovies (C-32) vies estructurants primàries a escala metropolitana.
- B_Vies estructurants secundàries o suburbanes de vertebració plurimunicipal (C-245 i transversals a la C-32, la C-31 i accessos a l'aeroport per la B-22)
- C_Vies integrades (carreteres B-210/B-240)

1_Connexió entre les autopistes A-2 i C-32 a Sant Boi⁴ de Llobregat, desdoblament per eliminar colls d'ampolla, que alhora fa més viable la transversalitat de la xarxa primària.

2_Petita travessera al sud del Prat⁵, que comunica aquest amb la zona Franca i el Port, aquesta petita travessera pot ser un fragment d'una possible futura Travessera de Mar.

3_Una altra petita travessera⁶ (de muntanya) entre Sant Boi i Viladecans.

Per altra banda, al PDI⁷ 2011-2020, la principal actuació en aquest àmbit és la creació de la línia transversal de Rodalies Renfe Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària, (XE07) prevista per el 2020, que facilita la idea i disseny de la C-245 com a via cívica travessera, tanmateix, el PDI en el seu apartat de transport per carretera, reconeix la C-245 com a eix travesser estructurant i de connexió amb la travessera d'Esplugues, preveient una plataforma reservada a l'Eix C-245 entre Cornellà-Sant Boi-Castelldefels amb l'objectiu d'afavorir la circulació d'autobusos en vies interurbanes.



07.12. Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB), 2010. Plànol 03.03. Infraestructures viàries. Actuacions. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà. (Pàgina 92)



07.13. Pla Director d'Infraestructures 2011-2020. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà. (Pàgina 94)

4 • Millora de la connexió entre les autopistes A-2 i C-32 a Sant Boi de Llobregat, per tal de finalitzar el procés de desdoblament i eliminar colls d'ampolla en el sistema de vies estructurants primàries d'accés a Barcelona (actuació 1.15).

5 • Ronda Sud del Prat de Llobregat (actuació 2.12), com a via estructurant secundària i suburbana, enllaçant la carretera C-31, l'accés a l'aeroport i la nova via per a vehicles pesants prevista d'accés al port de Barcelona (actuació 1.21) mitjançant un pont per sobre del riu Llobregat.

6 • Via integrada urbana distribuïdora del trànsit, prevista o en estudi, d'enllaç entre l'avinguda de la Fraternitat al barri de La Torre Roja i el sistema viari del nou sector de Llevant de Viladecans i el carrer d'Enric Prat de la Riba a l'àmbit d'activitat econòmica Polígon Sales de Sant Boi de Llobregat (actuació 3.12).

7 PLA DIRECTOR D'INFRAESTRUCTURES (PDI) DE TRANSPORT COL·LECTIU DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA 2011-2020

Aquesta és una actuació que pot afavorir el perllongament de la línia del TramBaix des de Cornellà, on es preveu una estació intermodal (Rodalies R4, metro L5 i Trambaix), tanmateix l'eix anirà des de l'estació intermodal de Cornellà fins l'estació de Rodalies (R2) de Castelldefels, que pot ser el final de la línia de prolongació del Trambaix. El mateix PDI preveu aquesta possibilitat després de 2020, re-utilitzar aquesta actuació com a plataforma tramviària per donar continuïtat al Trambaix (línia T1) cap a Sant Boi de Llobregat, sense un cost addicional excessiu.

A l'apartat 5.1 XARXES METROPOLITANES DE MOBILITAT: PROXIMITAT I ACCESSIBILITAT, plantegen la necessitat d'una trama viària completa, que el PGM 1976 havia previst, però que la realitat construïda ha deixat algunes mancances.

Una trama travessera que el PGM 1976 havia previst i que ara, més de quaranta anys després s'ha intentat resoldre. El interès de la malla viària completa, que detecta la proposta té com intenció aconseguir "civilitzar" la C-245, sense aquestes actuacions, sense facilitar la circulació i comunicació de l'Àmbit C-32 amb l'autopista, difícilment la C-245 per arribar ha esdevenir una via cívica.

"Sense una via alternativa que uneixi els polígons industrials dels quatre municipis entre sí, resulta difícil donar resposta a la voluntat de civilització de la carretera C-245, per una qüestió estricta de capacitat de la seva secció viària i per la dificultat que suposa enllaçar-la amb els teixits industrials passant per sota o per sobre de la línia del ferrocarril." (p. 37)

La proposta explícitament al lloc, i implícitament a l'àmbit metropolità, entén la C-245 com el fragment de ponent de la Travessera Nord, una via cívica urbana estructurant, en els teixits urbanitzats. Els autors de la proposta-estudi, ho fan palès explícitament:

"Compartim l'opinió que la carretera C-245 ha de passar a ser una via amb carril segregat per al transport públic en les dues direccions, i un carril de circulació de vehicles per cada sentit de circulació, a més de disposar d'un carril bici continu en tota la seva longitud i unes voreres amb una amplada mínima de 3 metres a banda i banda. No obstant això, per a fer-ho cal dotar els sectors industrials de, com a mínim, un vial que els uneixi en sentit longitudinal i que formi una malla de repartiment amb l'eix de les carreteres B-210 / B-204." (p. 38)

A l'apartat 6.2. *CONNECTIVITAT DE LES XARXES DE MOBILITAT*, recull la idea del PGM 1976 en el sentit que reconeixen la viabilitat de la proposta viària que cal reconsiderar i millorar la seva connectivitat.

La proposta de millora en les xarxes d'accessibilitat aposten per "la malla viària en sentit est-oest: el recosit d'un vial longitudinal", aquest títol de la proposta indica el reconeixement de la franja travessera i la importància en la xarxa, de les travesseres (sentit est-oest) com element de teixit o per re-teixir el teixit travesser existent, tot i que l'aposta està en reconèixer el que el PGM 1976 preveia per aquest àmbit:

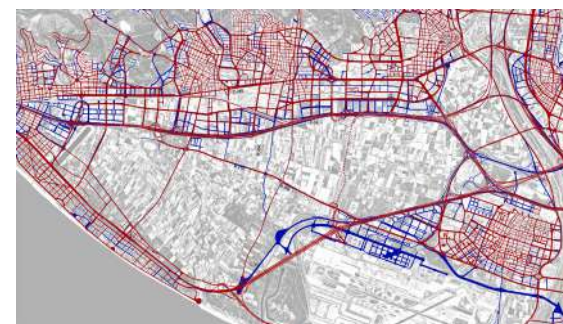
*"Recollint el concepte del PGM de 1976, es proposa **recuperar la concepció d'un sistema viari longitudinal que estructuri i connecti entre sí tots els sectors d'activitats econòmiques** de l'Àmbit C-32, des de Sant Boi de Llobregat fins Castelldefels. Aquest sistema longitudinal s'haurà de basar en un o dos carrers estructurants que relliguin l'interior dels polígons en tota la seva longitud, complementats amb els vials laterals de servei situats a banda i banda de l'autopista C-32." (p. 50)*

Tanmateix reconeix el paper de la carretera C-245 com a via cívica i urbana, una idea o voluntat que és comuna a tots el municipis per els que la via transcorre:

"Tots els municipis de l'àmbit –Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels- tenen idees i projectes sobre la carretera C-245. Els projectes municipals fendeixen a concebre la carretera com una via urbana, fins i tot en aquells trams on avui encara no hi ha fronts urbans consolidats. En un futur, però, la carretera C-245 serà plenament urbana en tota la seva longitud, des de Sant Boi de Llobregat fins Castelldefels, fonamentalment amb el desenvolupament del nou àmbit d'activitats Els Joncs i el nou barri residencial del Pla de Ponent a Gavà i amb la reconversió dels fronts de la carretera a Sant Boi de Llobregat." (p. 50)

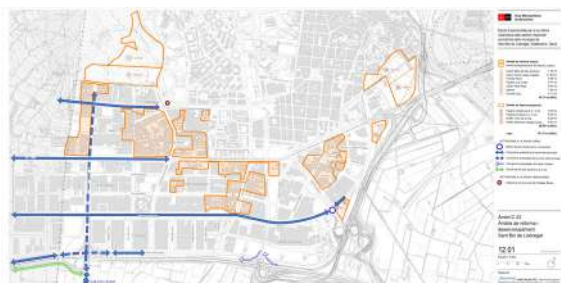
Respecte a la xarxa de transport públic, la C-245 té un paper important, com a via travessera, tant el PTMB 2010 com el PDI, aposten per complementar el transport públic de superfície intermunicipal, fent servir el traçat de la C-245, en principi amb línies d'autobús, sense descartar la construcció posterior de una línia de Tram que pot enllaçar amb el TramBaix a Cornellà.

Aquesta possibilitat donaria l'opció a una línia de Tram des de Castelldefels fins a la Diagonal (actualment fins a la plaça Francesc Macià) i posteriorment, si s'enllacés el TramBesòs amb el TramBaix per la Diagonal, es podria arribar a una línia de Tram que enllaçaria els municipis de Baix Llobregat amb els del Maresme, des de Castelldefels fins a Badalona.

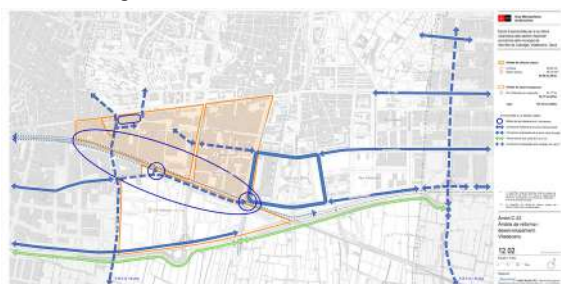


07.14. A dalt, Pla general metropolitana (PGM), 1976. Xarxes sobre ortofotoplànol. (p. 28)

A baix, plànol collage de l'autor en base al Pla general metropolitana (PGM), 1976. Xarxes sobre ortofotoplànol i Pla general metropolitana (PGM), 2013. Xarxes sobre ortofotoplànol, en color blau les diferències entre 1976 i 2013.



07.15. Plànol 12.01 Àmbits de reforma i desenvolupament Sant Boi de Llobregat.



07.16. Plànol 12.02 Àmbits de reforma i desenvolupament Viladecans.



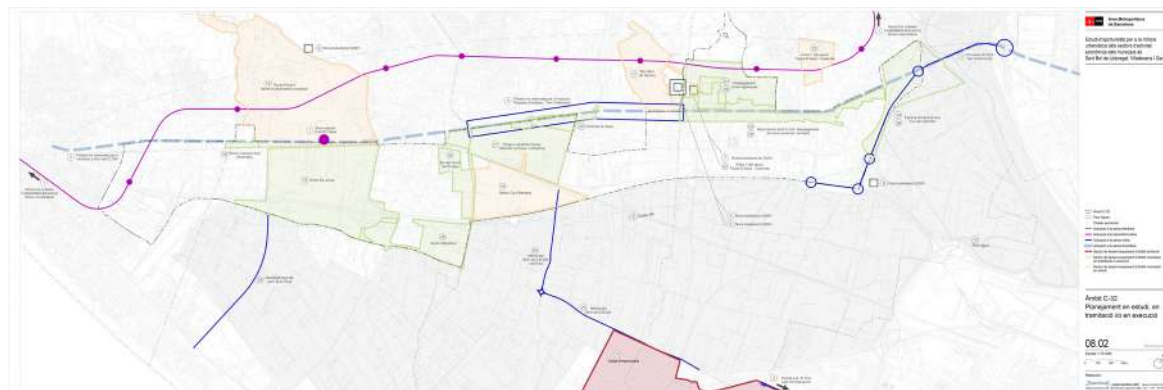
07.17. Plànol 12.03 Àmbits de reforma i desenvolupament Gavà.

Aquesta proposta podria derivar-se, o si més no, estudiar la possibilitat, de fer una línia des de Esplugues cap a Pedralbes-Bonanova, resseguint el traçat de la possible Travessera Nord, que amb un estudi acurat (no senzill de resoldre) podria constituir una línia de Tram des de Castelldefels fins a Montgat per les cotes més altres del Pla Metropolità, passant per Santa Coloma de Gramenet i Badalona Nord, resseguint les traces que veurem a llevant amb les propostes de la Pinta Verda (Santa Coloma de Gramenet) i la transformació de la C-31.

El punt 6.3. *NOUS ÀMBITS DE PLANEJAMENT I GESTIÓ URBANÍSTICA: OPORTUNITAT, REFORMA I TRANSFORMACIÓ*, diferència, dins de la franja travessera, les actuacions previstes en els àmbits d'actuació per municipis, és quan es veuen junts com un sòl àmbit, és més evident l'estratègia travessera com a recurs per estructurar el territori.

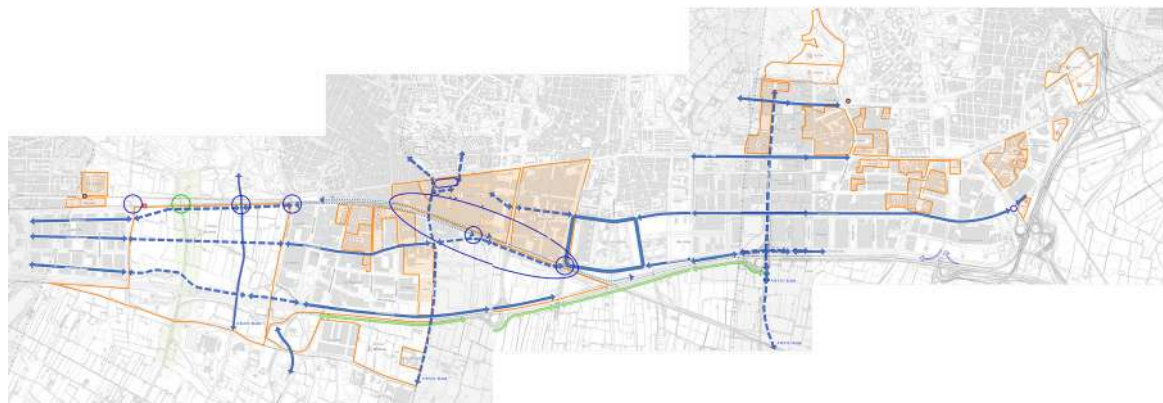
Les il·lustracions de la pàgina següent mostren aquesta evidència i alhora la importància de la via C-245 com element transversal estructurador de les propostes o actuacions previstes. Tanmateix es mostra una de les característiques de la construcció de travesseres, la construcció de petites travesseres, que sortint de necessitats diverses, tenen la capacitat de "construir" una travessera (composta de petites travesseres o de travesseres parcials) a escala més gran, una travessera amb capacitat d'estructurar territoris més amplis.

A partir d'aquestes consideracions generals, entrem ara, a analitzar diferents propostes que situant-se en àmbits concrets, en els diferents municipis de la franja travessera de ponent, que prenen com a referència els estudis anteriors. Ens referim a (1) *Proposta per a la millora de l'estructura urbana: model d'espais lliures urbans de Castelldefels*, (2) *Parc empresarial ROCA*, (Modernització i renovació de l'àrea industrial. Gavà, juliol 2017), (3) *Modificació puntual del pla general metropolità al polígon industrial centre* (Viladecans. Febrer 2017), (4) *Pla Parcial del sector de Ponent* (Gavà Gener 2006), (5) *Modificació de Pla General Metropolità en l'àmbit del Saló Central* (Sant Boi de Llobregat, setembre 2007), una mostra diversa en el temps i en els municipis de la franja travessera de ponent, que al nostre entendre, ajuden a mostrar aquesta voluntat travessera (en les propostes dels diversos municipis) als darrers anys.



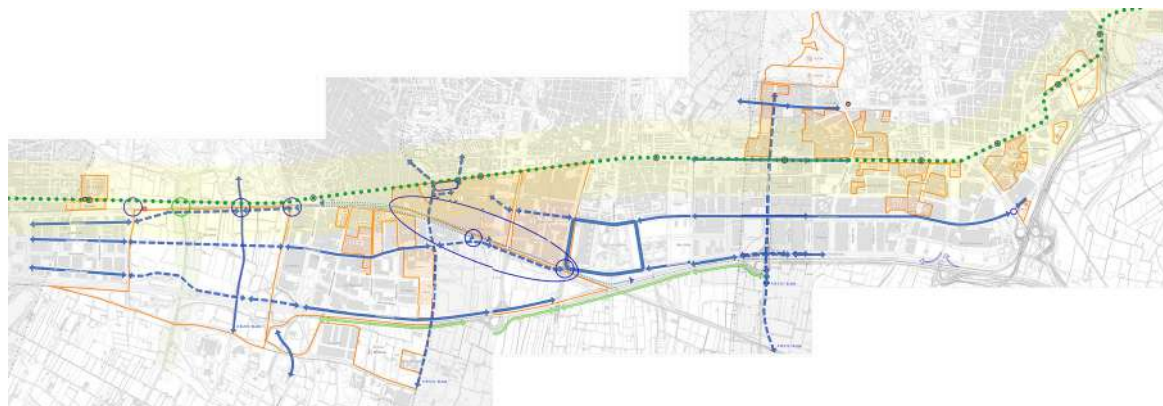
07.18. A la dreta, Plànol 08.03 Planejament en estudi, en tramitació i/o en execució.

La proposta de la nova línia de rodalies RENFE, la “transformació” de la C-245 i la situació respecte aquestes dues vies travesseres, del planejament en tramitació i/o execució, indiquen la voluntat d’estructurar la franja amb els elements travessers de referència. Tanmateix, indiquen la voluntat travessera de connexió cap a llevant, cap als municipis de Cornellà, Esplugues, amb la possibilitat (implícita) de construcció de la Travessera Nord, element travesser a escala metropolitana.



07.19. A la dreta, plànol collage de l'autor en base al plànol 12.01 àmbits de reforma i desenvolupament Sant Boi de Llobregat, plànol 12.02 Àmbits de reforma i desenvolupament Viladecans, plànol 12.03 Àmbits de reforma i desenvolupament Gavà.

A baix, amb la representació de l'àmbit de la Travessera Nord.



Es pot observar com les diferents actuacions tenen com a “premissa” la re-construcció dels elements travessers i el re-teixit de les diferents estructures urbanes en base a elements descendents i transversa descendents,

Proposta⁸ per a la millora de l'estructura urbana: model d'espais lliures urbans de Castelldefels.



07.20. La forma del territori. Il·lustració de l'equip redactor de l'estudi que indica la forma del territori a partir de la identificació de les diverses rieres (vies descendens) com elements naturals que han estructurat el territori àmbit de la proposta.

L'objectiu de l'estudi fa èmfasi en la visió estructuralista⁹, "L'estudi proposa un nou model urbanístic per a la ciutat de Castelldefels, [...], creï una estructura local clara i potent [...]" amb la intenció de millorar els equipaments públics i les zones verdes del municipi, tanmateix, no es presenta com una proposta tancada, es pretén crear un model d'intervenció que serveixi de referència per al posterior desenvolupament amb accions a curt, mitjà i llarg termini. Les intencions "funcionals" no denoten cap referència formal, és en la proposta de la forma de l'estructura quan es planteja la referència a la forma del territori¹⁰, amb la intenció que aquesta, assegura la senzillesa i versatilitat que facilita la connexió i articulació de diferents escales.

La il·lustració **07.20** que encapçala la descripció de la proposta indica la intenció formal, que basant-se en les vies descendens (ordit), establirà la pauta de l'estructura formal del teixit, una successió de línies d'ordit que al creuar-se amb les línies de trama definirà l'estructura formal de la proposta.

Més enllà de l'interès de la proposta, ens interessen les il·lustracions que acompanyen al text, en el sentit, que al nostre entendre, expliquen gràficament la idea de travessera vinculada a la relació de vies descendens (naturals), que han servit per estructurar el creixement dels nuclis (urbans) i les vies transversa descendens (travesseres), elements artificials de connexió entre nuclis i amb el territori i, que amb el temps, han teixit el territori en una alternança d'ordit i trama, a la manera com es confecciona el teixit tèxtil. Els autors de l'estudi ho descriuen textualment:

8 Superfície: 415 ha, Fases: Estudi - 16.11.2018., Equip redactor: Jordi Peralta i Anna Majoral, (arquitectes - AMB), Aina Alemany, Marc Ruiz, Jaime Andrade i Albert Rodríguez (estudiants d'arquitectura - AMB). Direcció i coordinació: Josep Maria Carreras (Director dels Serveis d'Urbanisme - AMB), Loles Herrero (Cap del Servei de Planejament urbanístic - AMB).

www.amb.cat/ca/web/territori/urbanisme/planejament-urbanistic/detall/-/plaurbanistic/model-d-espais-lliures-urbans-de-castelldefels/7442510/11656?_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Furbanisme%2Fplanejament-urbanistic%2Fllistat

9 "L'estudi proposa un nou model urbanístic per a la ciutat de Castelldefels, que possibiliti la millora funcional de les zones verdes i els equipaments públics de la ciutat i creï una estructura local clara i potent que pugui fonamentar l'interès públic i l'encert de futures actuacions a curt, mig i llarg termini." Fragment de la memòria publicada al Web de l'AMB.

www.amb.cat/ca/web/territori/urbanisme/planejament-urbanistic/detall/-/plaurbanistic/model-d-espais-lliures-urbans-de-castelldefels/7442510/11656?_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Furbanisme%2Fplanejament-urbanistic%2Fllistat

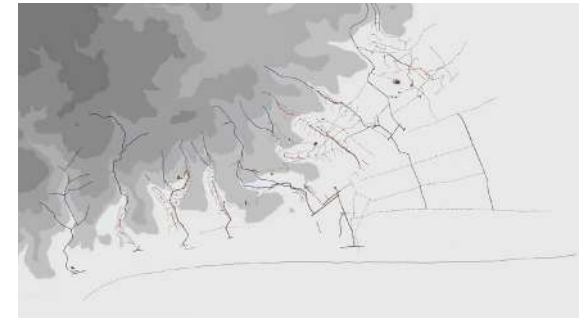
10 "[...], es proposa confeccionar una estructura basada en la forma del territori, que jerarquitzï la xarxa d'espais lliures i equipaments [...], que sigui senzilla i versàtil alhora, que connecti i articuli alhora l'escala local i la territorial." Fragment de la memòria de la proposta.

"Orogràficament Castelldefels s'estén sobre un seguit de relleus perpendiculars al mar [...]. Aquesta seqüència de valls i carenes, és de vital importància per a la proposta del nou model, doncs el teixit construït ha anat esborrant aquesta matriu biofísica tan potent, i relleu i aigua s'han anat perdent." (Fragment de la memòria de l'estudi)

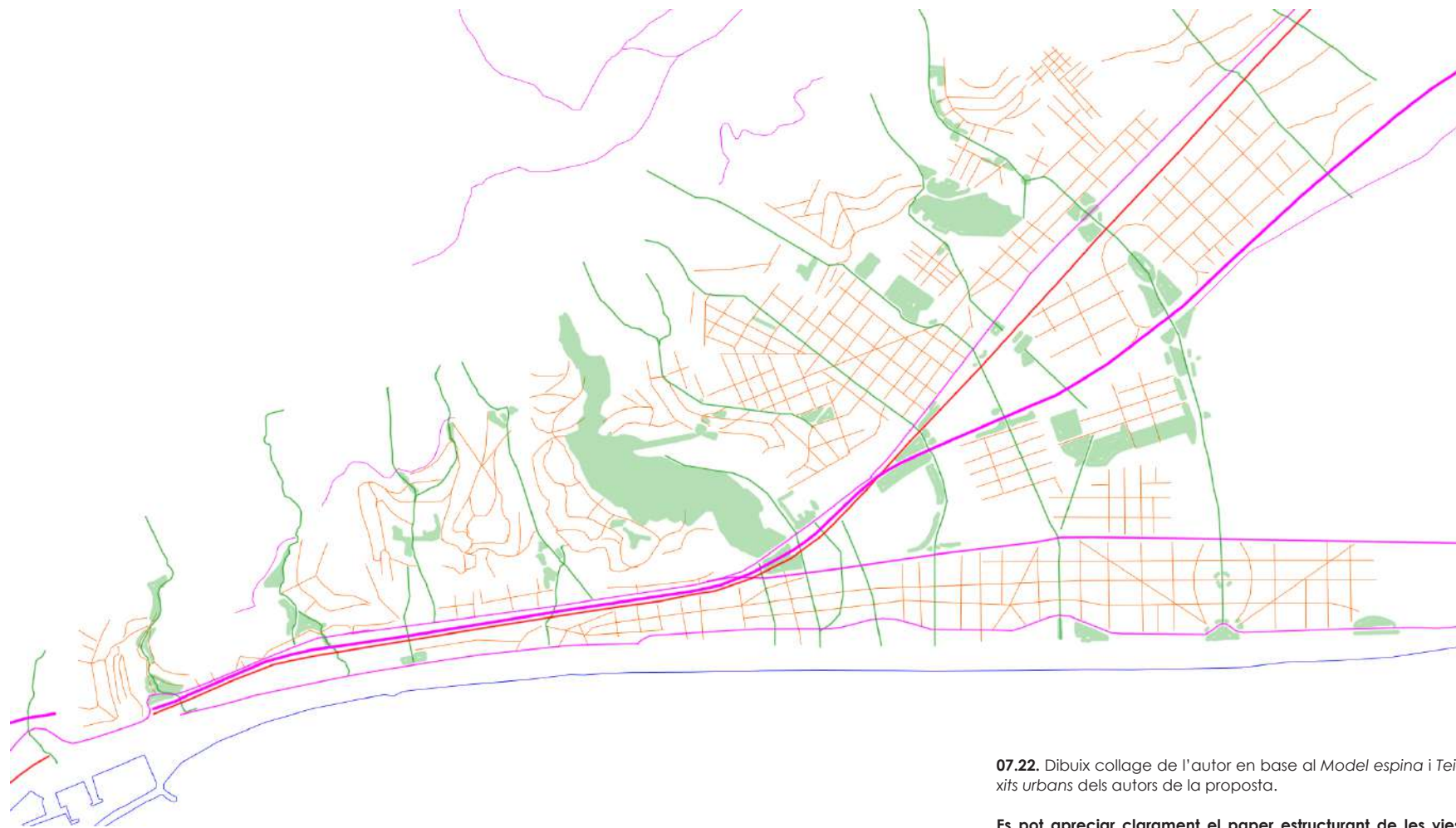
Tot i que la descripció posa l'èmfasi en la pèrdua de la potència de les valls (espais descendens) com elements estructuradors (naturals) i en la possibilitat de recuperar aquest valor estructurant, el nostre interès està en la claredat en que les il·lustracions, més que el text, indiquen la rellevància que ha tingut i té, en aquest territori (a Castelldefels, però també, a tota la franja travessera fins a Sant Boi) la relació d'elements descendens i transversa descendens en la construcció dels diversos teixits que s'han generat en el temps i, que al nostre entendre, tenen a veure amb la capacitat que tenen de generar teixits (urbans i/o territorials) els elements ordit i trama, els primers com elements que es generen per les condicions naturals del territori, i els segons, com elements que es generen artificialment per la necessitat d'ocupació (urbanització) i de comunicació i connectivitat entre diferents teixits urbanitzats i el territori.

Les il·lustracions de les dues pàgines següents, estan organitzades per mostrar gràficament (a partir de les il·lustracions dels autors de la proposta) el paper estructurant de les vies descendens (naturals) i les transversa descendens (artificials). Es pot observar com l'Estructura de zones verdes es desenvolupa paral·lelament a la direcció de la costa, generant, per les condicions orogràfiques, una sèrie de valls perpendiculars a la línia de costa (i de la carena del macís) des de Castelldefels fins a Sant Boi. Aquestes valls descendens, són les que han donat suport als diferents espais urbanitzats (l'estudi fa referència a Castelldefels, però la il·lustració mostra aquesta circumstància en tot el territori del peu del macís). Els teixits urbanitzats, s'han organitzat o estructurat a partir de les direccions de les valls, generant teixits en base a aquesta direcció descendens (ordit) i les direccions travesseres (trama) cercant les línies de mínima pendent.

Tanmateix, les vies de comunicació entre nuclis i el territori, seguint la mateixa lògica urbanitzadora, s'han configurat com a trames (en el sentit metafòric de trama de teixit) del territori, vies travesseres que es disposen cercant el mínim entrebanc natural, generant-se paral·leles a la direcció de la costa i en els espais on la topografia permet la màxima eficiència de connectivitat i comunicació.



07.21. Encaix territorial. Il·lustració de l'equip redactor de l'estudi que indica la forma del territori a partir de la identificació de les diverses rieres (vies descendens) com elements naturals que han estructurat el territori àmbit de la proposta.



07.22. Dibuix collage de l'autor en base al Model espina i Teixits urbans dels autors de la proposta.

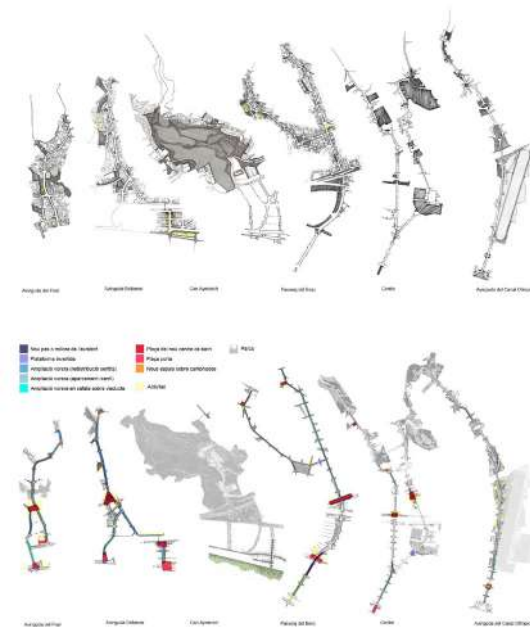
Es pot apreciar clarament el paper estructurant de les vies descendens i les transversa descendens en l'organització i ocupació del territori, així com els diferents teixits (urbans/territorials) seguint la lògica del teixit tèxtil de creuaments d'ordit i trama, ajustant-se a les condicions orogràfiques del territori.

Aquesta lògica és la que ha anat configurant uns elements estructurants que com el teixit tèxtil, han estat el suport en l'ocupació del territori, definint una estructura travessera (d'ordit i trama) al llarg del peu del macís. Quelcom semblant al que s'ha produït, en condicions orogràfiques menys acusades, al pla de Barcelona i en condicions orogràfiques més pronunciades, al Maresme i, que més enllà de la circumstància de ser territoris similars i pròxims, entenem que és un patró que es repeteix en diferents llocs i moments històrics i, que al nostre entendre, té a veure amb quelcom antropològic, quelcom que estem vinculant amb teixit tèxtil com a metàfora del teixit urbà, la possibilitat de construir un "objecte" (teixit) d'una certa complexitat en base a elements (lineals) senzills.

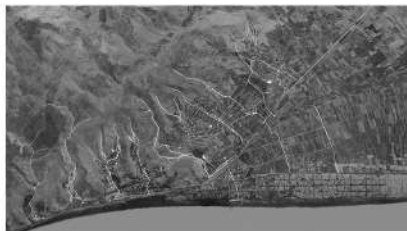
Les il·lustracions **07.24** de la pàgina següent volen mostrar la lògica de la construcció dels teixits en base als elements estructurals d'ordit i trama, tal i com hem estat comentant a partir de les il·lustracions anteriors. Tornem a prendre de referència les il·lustracions del *Model d'Espais Lliures per Castelldefels*, en aquest cas el *Model d'espina* i els *Teixits urbans*, el primer perquè la proposta identifica gràficament els elements descendents del territori i el segon perquè indica els diferents teixits urbans.

Els autors de la proposta volen mostrar la importància dels elements estructurants dels espais verds, és una representació que il·lustra amb molta claredat el paper estructurant dels elements naturals (ordit) que són els que la proposta (*Model espina*) vol revitalitzar, i que "identifiquen" el model en forma d'espina, conseqüència formal de les línies descendents que provoca l'orografia del territori (seguint la màxima pendent des de la carena cap al mar), però alhora, en la il·lustració de les trames urbanes existents, es percep amb molta claredat la incidència de les línies de trama (en el sentit tèxtil) dissenyades de manera artificial per la generació dels espais urbanitzats, dels teixits urbanitzats.

Tanmateix, la proposta es basa en estratègies travesseres (il·lustració **07.23**) a les descendents, al dissenyar el pla d'actuacions estan remarcant els nodes que significaran cadascuna de les descendents, indicant que la línia travessera (en aquest cas descendents) es pot entendre i, de fet així es dissenya, com la successió de diversos trams travessers entre nodes significats, entenent que la configuració "final" de la proposta pot tenir una lectura parcial de petites travesseres entre els diferents nodes i/o de travessera suma de les diferents travesseres significades entre nodes.



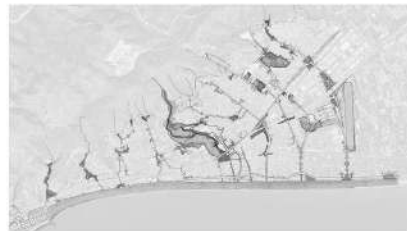
07.23. "Dits" i "Catàleg d'actuacions". Il·lustracions dels autors de la proposta en la que volen remarcar la importància estructural de les vies descendents, en la proposta de l'estructura del nou model d'espais verds.



La forma del territori



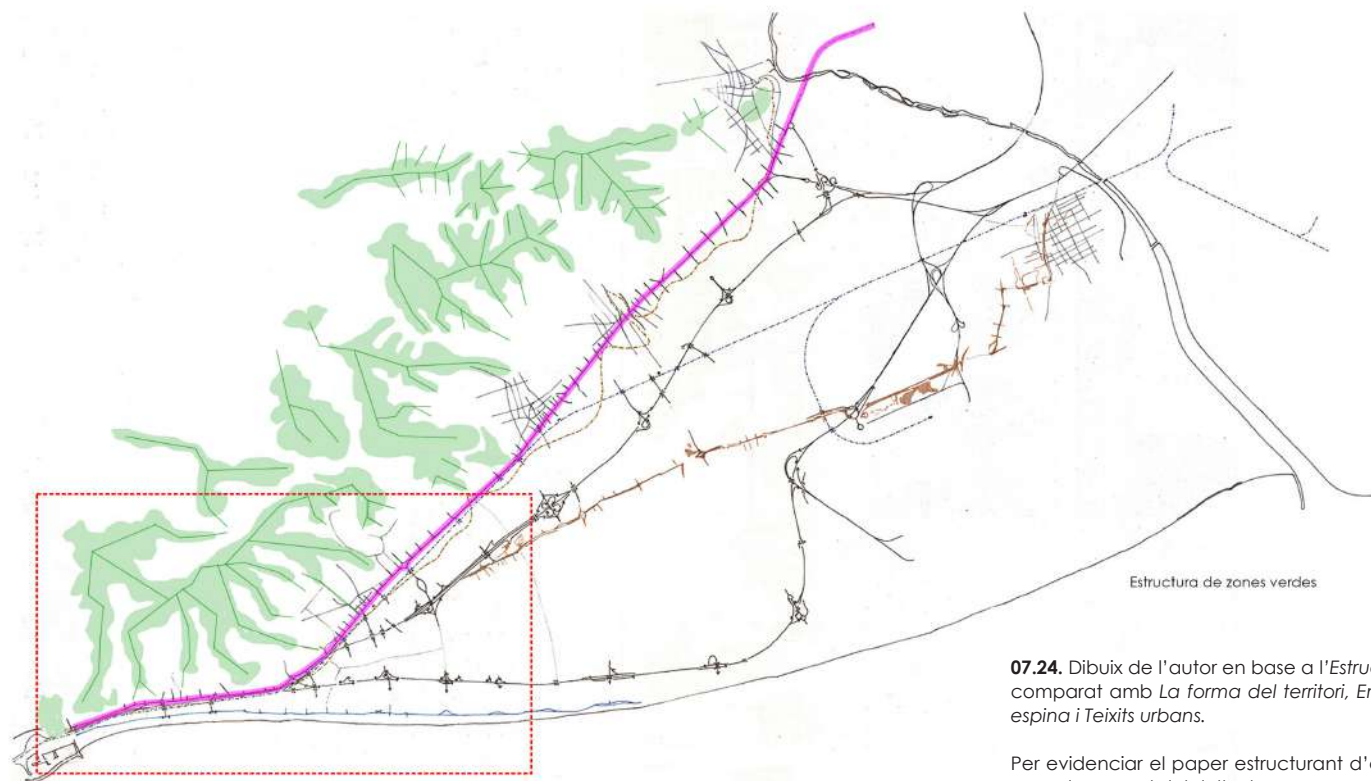
Encaix territorial



Model espina



Teixits urbans



Estructura de zones verdes

07.24. Dibuix de l'autor en base a l'Estructura de zones verdes comparat amb La forma del territori, Encaix territorial, Model espina i Teixits urbans.

Per evidenciar el paper estructurant d'aquests elements a la zona de ponent del delta, hem remarcat l'estructura de zones verdes (color verd), les descendens naturals (riures) i la C-245 (magenta)

Pla Parcial del sector de Ponent, Gavà Gener 2006

El Pla Parcial del sector de Ponent de Gavà es planteja com una modificació al PGM per un desplegament entre 15 i 20 anys, en un sector entre el nucli de Gavà i Castelldefels, que actualment no està urbanitzat. Es pretén entendre el Pla com una possibilitat de vertebrar l'estructura territorial, millorar les dotacions d'espais lliures públics i serveis generals, sota criteris de preservació i recobriment del patrimoni mediambiental i arqueològic de l'àmbit occidental del municipi de Gavà, alhora, complementant el conjunt residencial amb habitatge assequible per els habitants del municipi. Es pretén definir un model urbanístic de ciutat que compatibilitzi la preservació i recobriment del patrimoni mediambiental i arqueològic amb les necessitats de creixement, considerant, la utilització del sòl, com un bé escàs i limitat.

Aquest sector està situat en un lloc estratègic del municipi per la seva possibilitat de connector biològic i paisatgístic entre el massís del Garraf i la plana del Delta del Llobregat i com element de frontera entre el nucli urbà de Gavà i el terme de Castelldefels. Es reconeix la influència en la definició de la franja travessera del PGM al haver definit la infraestructura viària (C-245, C-32) com elements que delimiten franges paral·leles que han ordenat la posició i disposició d'usos.

"Les franges lineals i paral·leles que delimiten la C-245 i la C-32 són la pauta en què es basa el P.G.M. per ordenar la posició dels usos residencials, industrials i agrícoles. Des de Sant Boi fins a Castelldefels manté un esquema constant en sentit muntanya-mar: residencial/C-245 / industrial i equipaments / C-32 / agrícola / barra residencial marítima (C-31) / mar." (p. 16)

El creixement dels diversos nuclis al llarg i transversalment a la travessera històrica (C-245) i la construcció de la C-32, que absorbeix el trànsit de llarg recorregut facilita la reconversió de la C-245 com a via cívica estructurant de la franja travessera al llarg dels quatre municipis amb la possibilitat d'estendre aquesta via cívica travessera fins el llevant del municipi de Barcelona, a través del Rere-Eixample i la connexió amb una possible travessera cívica al peu de la serra de Marina.

"La carretera C-245, un traçat històric que ressegueix aproximadament la línia de la costa de l'època ibèrica abans que el procés de formació del delta omplís l'antiga badia, recorre el límit sud-oriental que estructura el sistema I, pel límit nord-occidental, des de Castelldefels fins a Sant Boi." (p. 16)

"La utilització de la nova autopista C-32 per als desplaçaments de llarg recorregut, allibera a la carretera C-245 d'aquest trànsit i possibilita la seva reconversió en una via de caràcter més urbà, de relació entre els diferents nuclis del sistema de ciutats que enllaça" (p. 16)



07.25. Plànol collage de l'autor en base a il·lustracions de la proposta del Pla.

Es pot observar el paper de nova centralitat metropolitana, la influència de la comunicació transversal (travessera), en relació a les propostes de les xarxes de comunicació metropolitana i la intenció de connexió dels espais lliures d'àmbit metropolità. el parc del Garraf, el parc agrari i la costa. En aquest sentit la proposta es situa i es considera en un lloc trajecte clau, potenciant les vies descendents en el tractament de la connectivitat dels espais lliures i reconeixent les vies travesseres com elements estructurants de la proposta en la creació dels "nous barris" del municipi.



07.26. Pla Parcial d'Ordenació Urbana PLA de PONENT. GAVÀ. Posició territorial del Pla de Ponent. i/2.

Parc empresarial ROCA. Modernització i renovació de l'àrea industrial de Gavà.



07.27. Modernització i remodelació de l'àrea industrial AVANÇ DE PLANEJAMENT. Modificació de PGM. 1. Encaix territorial. Infraestructures de mobilitat del PTMB. Enric Soria / Joan Ignasi i Miquel Corominas (CCRS), arquitectes. M^a Àngels Gil-Vernet, advocat; MCRIT, enginyeria. (Pàg. 132)

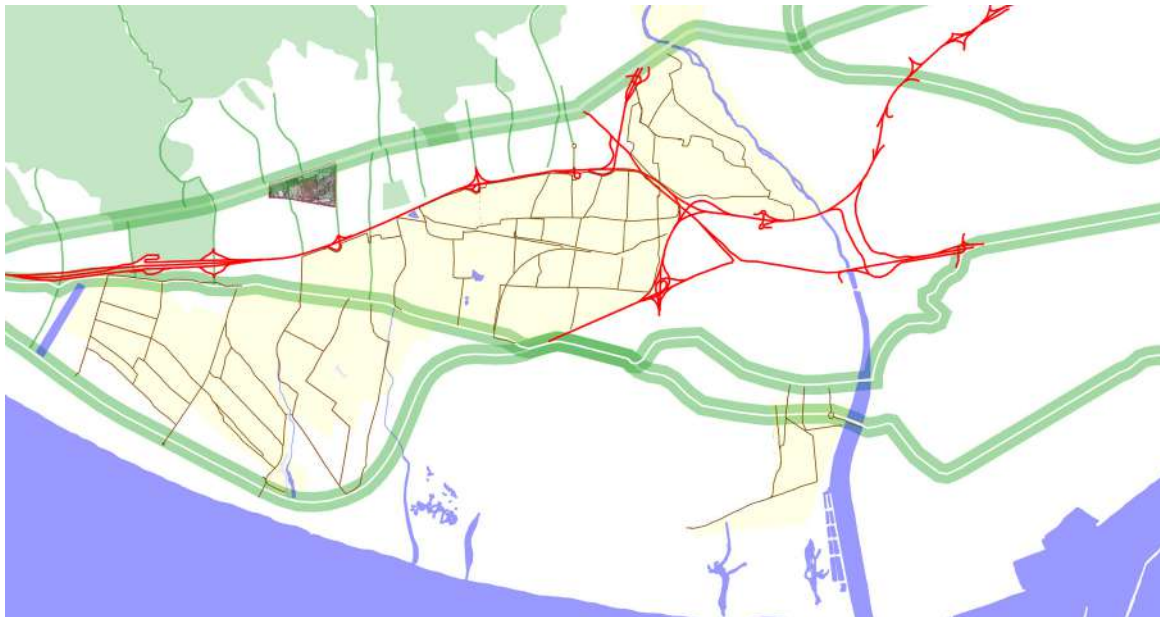
L'objectiu de la proposta, en fase d'avanç de planejament, és la modernització de l'actual fàbrica ROCA, situada als termes de Gavà i Viladecans, un espai frontissa entre dos termes de la franja travessera del peu del massís del Garraf. Es planteja incorporar altres activitats associades, com direcció, màrqueting, cadena de subministrament, recerca, docència i innovació, tot això, aprofitant "la excel·lent posició urbana i metropolitana". Un canvi d'ús o actualització empresarial de ROCA, que aprofita la bona situació i connectivitat en el territori Metropolità. L'objectiu del pla indica la consciència de la "centralitat" del lloc, l'essència travessera i la qualitat de la comunicació.

La proposta contempla la col·laboració entre l'administració municipal (ajuntaments de Gavà i Viladecans) i l'empresa ROCA, a partir dels interessos diversos i de la voluntat d'arribar a una proposta consensuada entre els diferents actors.

"El 28 de novembre de 2014, els Ajuntaments de Gavà, Viladecans i l'empresa Roca van signar un protocol de col·laboració pel desenvolupament d'aquest procés. Posteriorment, el 3 de desembre de 2014 l'Ajuntament de Viladecans i l'empresa Roca varen signar un segon protocol de col·laboració." (p. 5)

Les qualitats més remarcables, per part dels autors de la proposta, indiquen clarament, el valor d'àrea de nova centralitat respecte al territori Metropolità fora de la ciutat de Barcelona, així com, la situació compartida entre els termes de Gavà i Viladecans, tanmateix la "història" empresarial de la companyia, són elements que configuren la potencialitat de l'emplaçament, dels quals remarquem en negreta els que són clarament travessers:

- Proximitat al Port
- Proximitat a l'Aeroport
- Proximitat a la Zona Franca de Barcelona
- Proximitat a la Fira de Barcelona -Hospitalet
- Proximitat al Campus de la UPC de Castelldefels
- Proximitat als sectors d'activitat econòmica del Baix Llobregat
- **Localització entre les estacions de RENFE Rodalies de Gavà i de Viladecans**
- **Accés des de l'Autovia C-32 i des de la carretera B-210/B-204**
- **Frontalitat a la carretera C-245**
- **Continuïtat amb els nuclis urbans de Gavà i Viladecans. Tot això fa que el seu emplaçament pugui jugar un paper fonamental en la nova estratègia metropolitana, especialment en la creació d'àrees de nova centralitat metropolitana fora de la ciutat de Barcelona.** (p. 7)



07.28. Plànol collage de l'autor a partir del plànol *Modernització i remodelació de l'àrea industrial AVANÇ DE PLANEJAMENT. Modificació de PGM. 1. Encaix territorial. Infraestructures de mobilitat del PTMB. Enric Soria / Joan Ignasi i Miquel Corominas (CCRS), arquitectes. M^o Àngels Gil-Vernet, advocat; MCRIT, enginyeria. (Pàg. 132), amb el Parc Agrari, s'han dibuixat les diferents traverseres (color verd i línia blanca) i els parcs.*

Les traverseres són les que tindrien continuïtat amb les traverseres del pla de Barcelona, de dalt a baix, Traversera Nord (C-245/carretera d'Esplugues a Sant Andreu), traversera Central (Gran Via) i traversera de Mar.

Es reconeix el paper de transversalitat de la carretera comarcal C-245 (*carretera de Santa Creu de Calafell*) com a element de comunicació per transport públic, tant a nivell municipal i inter-municipal, com metropolità, tanmateix hi ha la previsió de potenciar la connectivitat de la via com eix cívic metropolità, amb la previsió de la construcció d'una plataforma específica per a autobús, convertible en el temps, en plataforma per la continuïtat del TramBaix, connectant amb els municipis a ponent de Barcelona (Esplugues, Cornellà, l'Hospitalet). També, el ferrocarril, amb les estacions de Rodalies de Gavà i Viladecans, són factors o elements, que faciliten la connectivitat en transport públic i potencien la centralitat d'aquest lloc de la franja travessera del peu del massís del Garraf.

Aquestes realitats de connectivitat i les previstes per el futur, van en el camí de potenciar la franja travessera com un espai de varies centralitats (alineades a l'eix transversal de la C-245) amb el suficient caràcter i equipament per esdevenir un sector significatiu en el territori metropolità, que d'alguna manera, està "condicionant" els objectius del projecte que estem analitzant, com d'altres que hem vist al terme de Castelldefels i altres que veurem als termes de Viladecans i Sant Boi.

En la justificació jurídica, el document fa èmfasi en el disseny de l'estructura viària integrada als dos municipis, evidentment relacionada i integrada amb l'estructura viària metropolitana (C-245, C-32), en la creació d'espais lliures i equipaments i en la diversitat i barreja d'usos, industrial, recerca, empresarial, comercial i residencial.

Un plantejament que es pot extrapolar a diferents indrets de la franja travessera, considerant la possibilitat de potenciar diverses noves centralitats al llarg de la franja, de manera que es potenciï l'autonomia respecte a la ciutat de Barcelona, i alhora, reordeni els sectors de la franja com elements autònoms (autòctons) en l'estructura metropolitana. En aquest sentit, al nostre entendre, es fonamental el reconeixement de l'estructura travessera del lloc.

Dels diferents objectius de la proposta volem remarcar els "objectius travessers", aquells que al nostre entendre, evidencien l'estructura travessera del lloc, dels onze objectius, set són clarament potenciadors de l'estructura travessera del lloc:

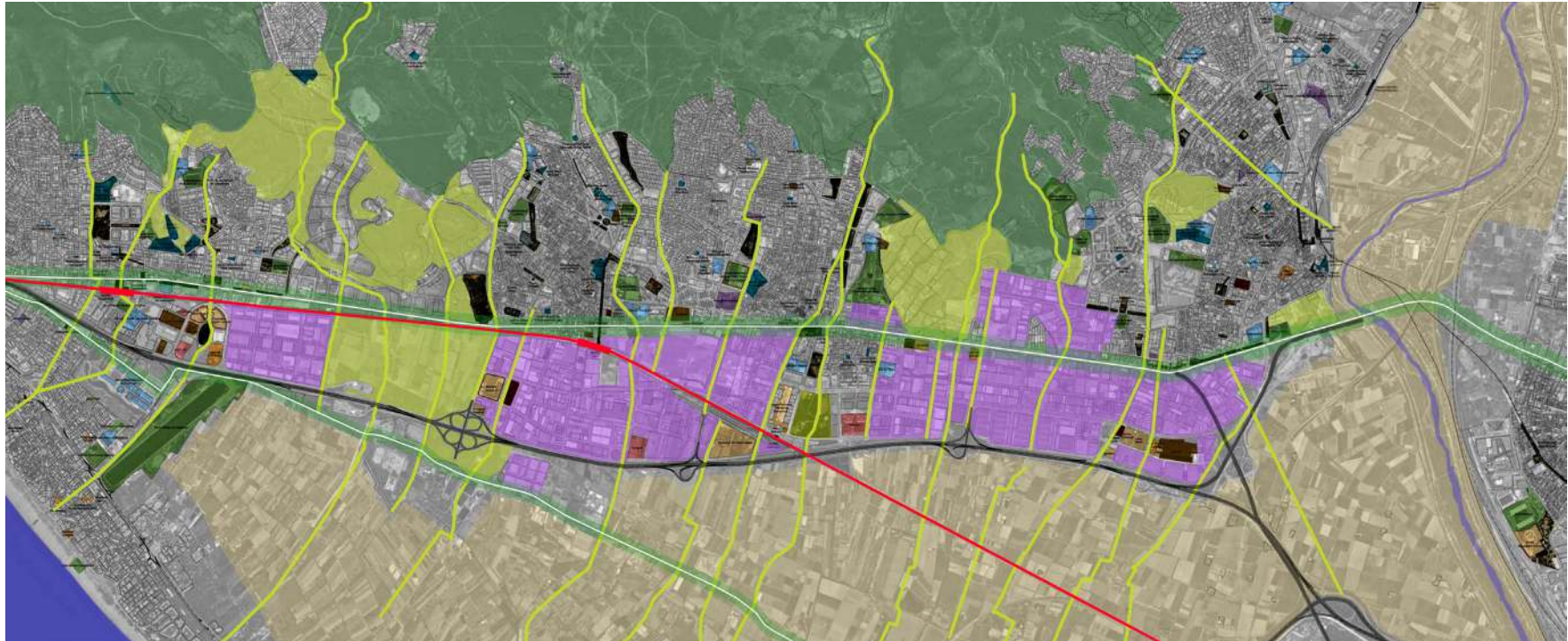
- *Crear una franja urbana que consolidi el gran eix metropolità del baix Llobregat: la carretera de Santa Creu de Calafell i l'Av. de la Generalitat. [C-245]*
- *Obrir el recinte fomentant al màxim la connectivitat urbana tant per a vianants com per a vehicles.*
- *Fomentar els espais i eixos cívics per a vianants.*

- Completar l'estructura d'equipaments actual. [A manera de nodes entre petites travesseres]
- Millorar la mobilitat rodada actual tant en sentit paral·lel al mar com en el sentit mar muntanya
- Facilitar la mobilitat no motoritzada creant nous eixos per a vianants i donant continuïtat als existents. Així com fomentant la xarxa de carrils per a bicicletes. Tot això per millorar l'accessibilitat al transport col·lectiu i també als llocs de treball. [Implícitament estan valorant l'esquema travesser a diferents escales, la local i la metropolitana.]
- Fomentar el transport públic amb la possibilitat de introduir una plataforma de bus a la carretera de Santa Creu de Calafell i l'Avda. de la Generalitat. [Element clau per la potenciació de la C-245 com a eix travesser a diferents escales, la local i la metropolitana.]

En la descripció dels àmbits d'activitat, els autors del pla, indiquen la importància del lloc de la proposta com a àrea de nova centralitat metropolitana, incidint en la relació del lloc en l'estructura d'activitats d'àmbit metropolità i, explícitament, indicant la independència del paper central de Barcelona, a més del paper referencial de la C-245 com element estructural de la franja travessera i de l'estructura metropolitana. Tanmateix, el projecte es situa en un lloc d'encreuament de vies *descendens* i *transversa descendens*, una estratègia, clarament travessera, dins del sistema urbà del Delta del Llobregat.

"Des del punt de les activitats un dels punts forts del projecte és l'Àrea de nova centralitat metropolitana. Aquesta peça es situa sobre la carretera de Santa Creu de Calafell i l'Avinguda de la Generalitat que és el nexa d'estructuració urbana dels nuclis urbans de Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi. Sobre aquesta Avinguda en l'encreuament amb l'Av. de la Riera de Sant Llorenç s'ubica la plaça central, que és l'espai públic més important del projecte. Aquest espai té continuïtat amb la Rambla de Gavà cap a ponent i amb les noves Avingudes de Viladecans a llevant. Es tracta d'aprofitar la seva posició central dins el sistema urbà del Delta, la posició central en el continu urbà de Gavà-Viladecans, la seva alta accessibilitat rodada i la proximitat a l'estació de RENFE Rodalies. També gaudirà de un nou i ample pas inferior sota l'actual traçat del ferrocarril que comunica amb el teixit productiu i terciari de la part sud de Gavà i Viladecans. Es tracta d'un nou accés al conjunt urbà en el límit dels termes municipals." (p. 20)

Per últim, el plànol 4 de la proposta (veure il·lustracions pàgina **7_32**, il·lustració **07.29**) insisteixen en el caràcter del lloc com a franja metropolitana i, al nostre entendre, en el paper fonamental de l'actual C-245, com element travesser, amb capacitat d'esdevenir un element urbà estructurant de la mateixa.



07.29. Dibuix de l'autor sobre la base del Plànol 4, *Centralitats urbana i Metropolitana. Estat Actual*. Enric Soria / Joan Ignasi i Miquel Corominas (CCRS), arquitectes. M^a Àngels Gil-Vernet, advocat; MCRIT, enginyeria. (Pàg. 144), en relació als parcs urbans, la Travessera Nord, les "vies rieres" (possibles corredors de connexió Parc del Garraf/Parc Agrari) i la situació dels polígons industrials (històrics) espais de possible reconversió. S'indiquen, també, les vies de comunicació actual, que remarquen el caràcter travesser de la franja, així, com el caràcter metropolità de la mateixa.

Modificació puntual del pla general metropolità al polígon industrial centre. Viladecans.

Una situació semblant, és en la que es troba el polígon industrial centre de Viladecans, situat al costat dels terrenys de la fàbrica Roca, (el projecte ROCA incorpora el traçat del viari d'aquesta proposta) en el que es planteja una modificació¹¹ puntual del PGM, a partir de consideracions similars del que es planteja al polígon contigu. La baixada d'ús de les diverses naus que ocupen el polígon és, entre altres, el motiu de la proposta, què té com objectiu, aprofitar aquests espais per tal de millorar les connexions locals, augmentar el sòl públic al municipi i reestructurar la zona.

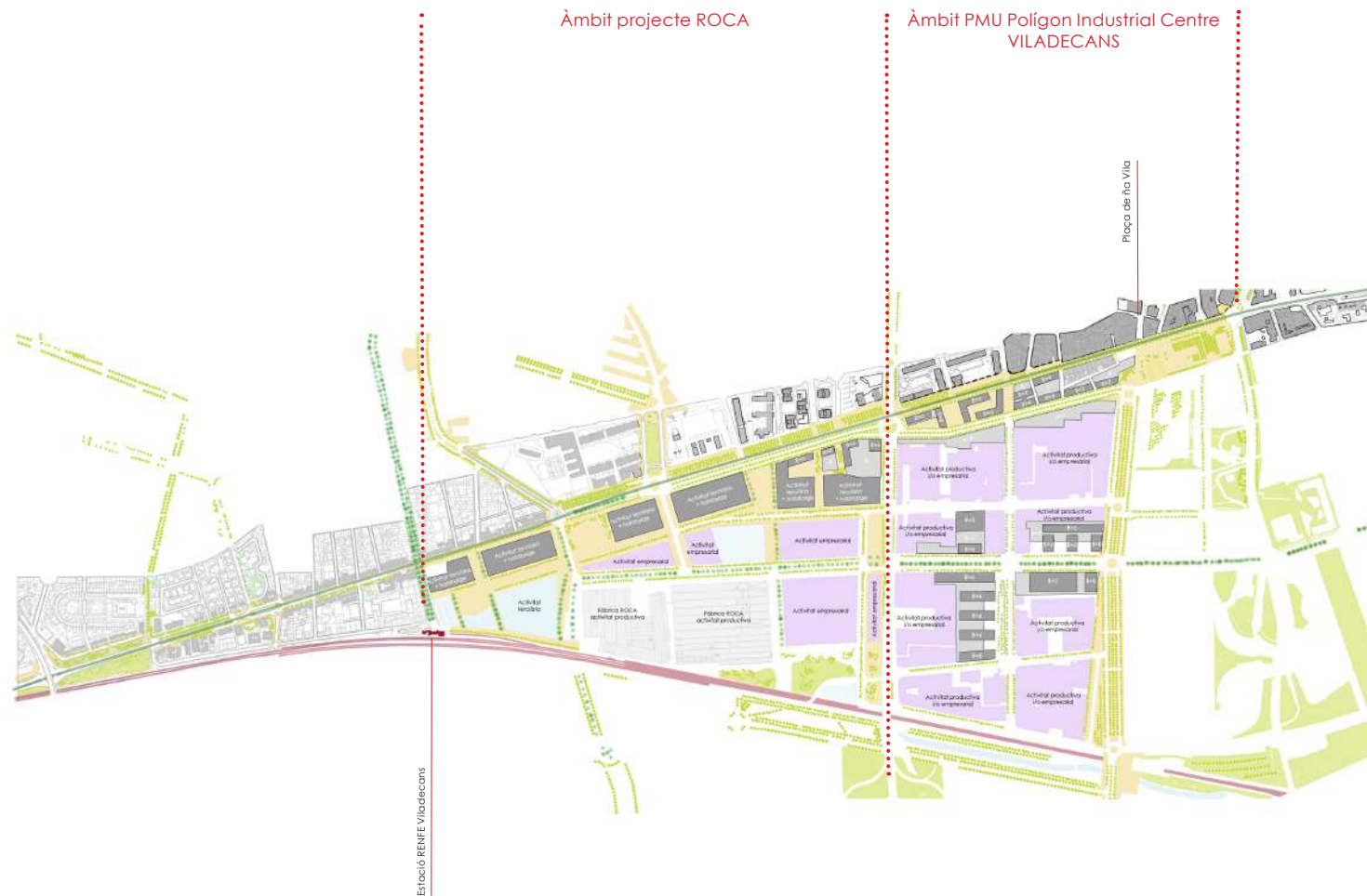
Segons la memòria de la proposta, l'emplaçament "*combina una bona accessibilitat metropolitana i un emplaçament central dintre de Viladecans*", en aquest sentit, la pertinència de la modificació puntual del PGM. Els objectius i criteris de la proposta es centren en cinc punts, la major part, relatius a la millora del polígon en relació a mantenir i millorar la seva activitat actual, tot introduint nous usos (habitatge, comercial,) augmentant la quantitat de sòl públic i millorant la connectivitat amb la trama urbana del municipi i alhora augmentar la rendibilitat econòmica dels terrenys.

El nou traçat de la C-245, s'emmarca a nivell local, com acció per la transformació residencial i millora del traçat de la via i, a nivell metropolità, com acció per potenciar la qualitat travessera de la C-245, que es resol amb la creació d'una via paral·lela, molt propera a l'existent, per preservar part del teixit residencial del lloc, encaixar o situar nous habitatges i descongestionar la C-245, per potenciar l'ús públic i el transport col·lectiu, atesa la importància que ha adquirit o està adquirint, la via (C-245) com element travesser local i metropolità.

En la reordenació dels espais lliures i equipaments, segueixen també, estratègies travesseres, per una banda, la modificació de la C-245 permet que l'actual plaça d'Europa esdevingui el "*veritable centre de la ciutat*", precisament per la pacificació de la C-245 en aquest fragment, definint un lloc central travesser entre la plaça d'Europa i la plaça de la Vila, "*prolongant-se a través de l'actual espai ocupat per la plaça de la Vila*", és a dir, un espai central travesser, què aprofitant les qualitats transversals de la via existent, es transforma en un centre travesser, per la forma i la posició, però també, per la connexió entre espais centrals existents.

¹¹ Proposta de Modificació puntual del pla general metropolità al polígon industrial centre. Viladecans. Febrer 2017. Batlle i Roig, arquitectes. MMI Gestió d'Arquitectura i Paissatge, SCP. GARRIGUES, vimed, empresa municipal, Ajuntament de Viladecans. https://www.viladecans.cat/sites/default/files/mppgm_poligon_centre_document-comprensiu.pdf

PROJECTE ROCA I ÀMBIT DEL PMU POLÍGON INDUSTRIAL CENTRE VILADECANS



07.30. Dibuix de l'autor, en base al projecte ROCA i el PMU Polígon Industrial Centre de Viladecans.

"La plaça Europa s'inclou en la Modificació de Pla General, per tal de reordenar-la d'acord amb la transformació de l'avinguda de la Generalitat. Aquesta transformació permetrà que la plaça Europa esdevingui el veritable centre de la ciutat, atès que, gràcies a la pacificació de l'actual traçat, es podrà unir a la plaça de la Vila, prolongant-se a través de l'actual espai ocupat per la carretera de la Vila. Aquesta plaça es convertirà en un únic espai on, a més de l'Ajuntament, el mercat i el CAP existents, hi haurà els nous equipaments resultants del PMU 1 que integraran les edificacions existents a avinguda de la Generalitat 25-27." (p. 5)

A la pàgina anterior, hem fet un plànol collage amb les dues propostes que acabem de comentar. No es tracta d'aprofundir en les mateixes, més enllà d'evidenciar les estratègies travesseres que implícitament, al nostre entendre, totes dues propostes utilitzen.

És evident, que les propostes estan immerses en altres tipus d'interessos, des dels econòmics dels promotors i propietaris, fins als interessos polítics dels Ajuntaments, però més enllà d'aquests interessos, creiem que és evident, des del punt de vista morfològic, a diferents escales (tant dels àmbits d'actuació, com del municipi, com de l'Àrea Metropolitana), l'ús d'estratègies o patrons travessers, que, tenen a veure amb una certa manera d'entendre el teixit (urbà, territorial, paisatgístic), vinculat a la metàfora tèxtil.

Proposta per a la millora de l'estructura urbana: model d'espais lliures urbans de Castelldefels 2016

Projecte de reparcel·lació del Sector Pla de Ponent. Gavà 2008

Parc empresarial
Modernització
de l'àrea
Gavà, juliol



07.31. Fotoplànol-col·lage de l'autor amb els plans dels diferents municipis de la franja travessera de ponent amb una aproximació a la proposta de pas sobre el Llobregat.

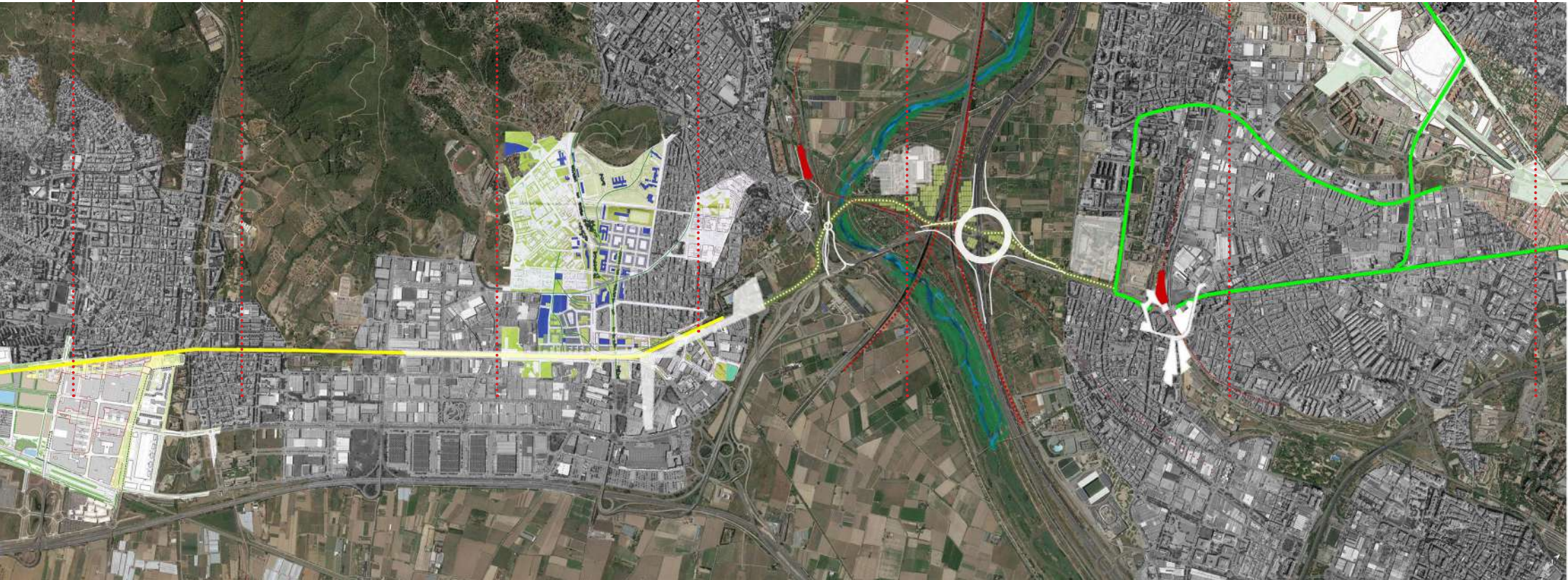
Plànol de l'edifici ROCA i renovació del polígon industrial. Viladecans. Febrer del 2017.

Modificació puntual del pla general metropolità al polígon industrial centre. Viladecans. Febrer del 2017.

Pla Parcial del sector de Poment (Gavà Gener 2006)

Modificació de PGM en l'àmbit del Saló Central (Sant Boi de Llobregat, setembre 2007).
Modificació puntual del PGM al sector "Parellada-Sud" (Ordenació general del sector i entorn urbà, Sant Boi de Llobregat, octubre 1997).

TRANSFORMACIÓ DE LA B-23 / DIAGONAL < > LLOBREGAT



Una anàlisi propositiva de connexió entre Sant Boi i Cornellà

En aquest sub-apartat ens centrem en un lloc, al nostre entendre, molt decisiu, molt important, per la possible construcció de la Travessera Nord. Un lloc entre tres municipis i entre espai urbà, agrícola i fluvial, d'una certa complexitat, administrativa, territorial, paisatgística, morfològica i funcional per els accessos a l'Àrea Metropolitana, i la intensitat de vies de comunicació regional i nacional. Un espai fràgil, per la quantitat d'interessos que es concentren; urbans, de comunicació, paisatgístics, agrícoles, d'equipaments funcionals i d'esbarjo, però, com dèiem a l'inici d'aquest paràgraf, un espai, un lloc, fonamental per la construcció de l'esquema travesser a l'Àrea Metropolitana i per la definició de la Travessera Nord.

Seguint una metodologia similar al aquest apartat, aquest sub-apartat, l'hem organitzat a partir de l'anàlisi de quatre propostes i/o estudis d'infraestructura de l'AMB que incideixen directament en la idea d'àrea metropolitana travessera, i que directament plantegen o es basen en la proposta de "Pas sobre el Llobregat", on els municipis del delta del Llobregat tenen un paper rellevant com a nous nodes d'una àrea metropolitana de ciutats, una "ciutat de ciutats", que es conforma a partir del reconeixement dels diferents municipis i del paper que s'assignen en el conjunt de la xarxa de ciutats de la metròpoli¹.

De les quatre propostes que analitzem, les tres primeres tenen a veure amb la idea de travessera com element de connexió entre diferents llocs i la quarta amb la idea de travessera a partir del reconeixement (re-lectura) i reconversió d'una travessera històrica, una travessera que havia servit d'infraestructura de connexió entre diferents nuclis urbans, comercials i industrials, pensada, inicialment, a partir d'un esquema radio-concèntric respecte a Barcelona ciutat, que en el temps ha esdevingut un element travesser que ha estructurat el creixement dels diferents nodes (ciutats, zones industrials...)

1_Carril Bus Castelldefels - Cornellà (C-245). (AMB)

2_Connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi. (Ministeri de Foment)

3_Línia R9 Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària. (Ministeri de Foment)

4_La C-245, de carretera a carrer. (AMB / GC)

¹ Tal vegada seria més adient parlar de Metàpolis o de l franja costanera de la Metàpolis Barcelona.
Gausa, Manuel (2001) *Barcelona metapolis: salt d'escala. Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques* (47) p. 40-49

Tanmateix, al revisar les quatre propostes, ens ve a la memòria (tot i de manera involuntària o no predefinida o pretesa), François Ascher², especialment els capítols 3 i 4, del seu llibre *Los nuevos principios del urbanismo*, on desenvolupa els cinc principis de la tercera revolució urbana moderna i els deu principis del nou urbanisme de la tercera revolució, especialment els que fan referència a la metapolització i a la transformació dels sistemes urbans de mobilitat.

El concepte de metapolització³ que desenvolupa Ascher, descriu el que pot definir l'AMB, tot i que probablement l'article de Gausa (2001) amplia més el territori de la "metàpolis". Tot i això, per el que ens interessa en aquest apartat, ens serveix de referent per introduir la proposta (més que proposta ho hauríem d'anomenar "anàlisi propositiu") de la Travessera Nord, fent èmfasi en la idea travessera en grans conurbacions, extenses, discontinues, heterogènies i multipolaritzades. La Travessera Nord, com element que recorre les diferents polaritats de la metàpolis, i com ella, és extensa i heterogènia, en funció del territori de la metàpolis que travessa, en funció de les polaritats que relaciona.

Així mateix, la reflexió que Ascher, fa del lloc⁴, a partir de la transformació dels sistemes urbans de mobilitat, que nosaltres interpretem com la voluntat de potenciar les qualitats del lloc i, ser aquestes qualitats, les que d'alguna manera siguin referents fonamentals de l'anàlisi-proposta sobre el lloc.

2 **Ascher**, François (2016). *Los Nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*. ISBN:978-84-206-4198-0. Depósito legal: M. 52.8444-2009. Especialment els capítols 3 i 4.

3 "El proceso de urbanización y crecimiento de las ciudades que acompañó a las dos primeras fases de crecimiento y les sirvió de punto de apoyo continúa bajo nuevas formas. El crecimiento interno de las aglomeraciones, por extensión a su periferia inmediata y por densificación, da paso a un crecimiento externo, es decir, por absorción de ciudades y pueblos cada vez más alejados hacia su zona de funcionamiento cotidiano. Los límites y las diferencias físicas y sociales entre campo y ciudad se vuelven cada vez más imprecisos. La dilatación de los territorios urbanos frecuentados habitualmente por los ciudadanos resta importancia a la proximidad en la vida cotidiana: el barrio ha dejado de ser el lugar de integración de las relaciones de amistad, familiares, profesionales y cívicas; los vecinos son cada vez menos los amigos, parientes y colegas, si exceptuamos algunos guetos de ricos o pobres. Lo local cambia de naturaleza y sentido: cada vez se elige más, y tan sólo abarca realidades sociales fragmentadas." (Ascher, François. 2016:57)

4 "La tercera revolución urbana no da lugar entonces a una ciudad virtual, inmóvil e introvertida, sino a una ciudad que se mueve y se comunica, que parte de nuevos compromisos entre los desplazamientos de personas, bienes e información, animada por acontecimientos en los que hay que estar presente, y en la que la calidad de los lugares despierta todos los sentidos, tacto, gusto y olfato incluidos." (Ascher, François. 2016:60)

Dels deu principis del nou urbanisme, resulta clarificador el primer⁵ (*Elaborar y dirigir proyectos en un contexto incierto*) i el segon⁶ (*Dar prioridad a los objetivos frente a los medios*), per trobar els mitjans per quantificar i qualificar les característiques desitjables del lloc.

Del tercer⁷ principi, tot allò que té a veure amb la capacitat de millorar la interconnexió de les xarxes (en el nostre cas, físiques urbanes-agrícoles, funcionals i de lleure), la diversitat de les zones urbanes, la multicentralitat. Amb aquesta referencia, no es pretén aprofundir en el plantejament teòric d'Ascher, en tot cas, prendre'l de referent, (al apareixer) al analitzar el lloc i les propostes sobre el lloc.

Tanmateix, com a referència "sobtada", hem cregut oportú indicar-la, en el moment de la tesi que l'anàlisi del lloc s'ha desplaçat cap a un anàlisi-propositiu sobre el mateix. En aquest sentit, ens hem referit tangencialment a Ascher, escollint alguns punts que ell desenvolupa en el seu text, per tancar aquesta referència i, perquè ha estat present en l'esbós de l'anàlisi-propositiu, no podem deixar de fer referència als principis, vuit⁸, "*Responder a la variedad de gustos y demandas*" i nou⁹, "*Promover una nueva calidad urbana*".

5 "A base de tanteo, articula el corto y el largo plazo, la gran y la pequeña escala, los intereses generales y los particulares. Es al mismo tiempo estratégico, pragmático y oportunista.

La noción de proyecto forma parte del núcleo de este urbanismo. Pero el proyecto ya no es sólo un designio acompañado de un diseño. Es una herramienta cuya elaboración, expresión, desarrollo y ejecución muestran las posibilidades y limitaciones que imponen la sociedad, los actores enfrentados, los lugares, las circunstancias y los acontecimientos. El proyecto es al mismo tiempo analizador y herramienta de negociación." (Ascher, François. 2016:73)

6 "[...] prioridad a los objetivos y los logros y estimula a los actores públicos y privados a encontrar la forma más eficaz de cumplir estos objetivos para la colectividad y para el conjunto de los participantes. Para ello son necesarios nuevos tipos de formulación de los proyectos y de las reglamentaciones. Hay que encontrar los medios para calificar y cuantificar las características deseables de un lugar, su entorno, ambiente, accesibilidad, los equipamientos colectivos y servicios urbanos con los que cuenta." (Ascher, François. 2016:74)

7 "[...] una mayor diversidad funcional de las zonas urbanas, en una multicentralidad, en la polivalencia de una parte de los equipos y servicios y en el refuerzo de los transportes y de las diversas redes que, más que nunca, garantizan la eficacia de conjunto de los sistemas urbanos metropolitanos. Los puntos de conexión entre las diferentes redes asumen una importancia creciente y hacen de la intermodalidad en los transportes un envite fundamental para las dinámicas urbanas." (Ascher, François. 2016:75)

8 "[...] aprovecha las distintas arquitecturas y las formas urbanas para crear ciudades diversificadas, ofrecer alternativas y hacer posibles los cambios a escala metropolitana." (Ascher, François. 2016:82)

9 "[...] desarrolla una gestión funcional mucho más sutil, teniendo en cuenta la complejidad y la variedad de prácticas urbanas e intentando responder a ellas mediante soluciones multifuncionales." (Ascher, François. 2016:83)

Carril Bus Castelldefels - Cornellà (C-245)

La primera proposta analitzada, actualment en fase de projecte¹⁰, planteja la millora de la connexió entre Cornellà i Castelldefels, millorant la connectivitat urbana, en i entre els municipis i l'accés al transport públic, amb la construcció d'una plataforma reservada per autobús i un passeig per a vianants i bicicletes.

L'interès d'aquesta proposta està, a més, de la reconversió de la C-245 en una via urbana que qualifica, estructura i millora els diferents nuclis urbans per els que transcorre, en la possibilitat de connectar els espais urbans a una banda i l'altra del Llobregat, connexió que es pretén resoldre amb criteris urbans i de connectivitat, prioritzant el transport públic col·lectiu.



07.32. Proposta del carril bus entre Sant Boi i Cornellà, fins a Castelldefels en el context territorial del delta del Llobregat, el Pla de Barcelona i el Maresme.

Mapa relleu del visor del web de l'AMB, www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/carril-bus-castelldefels---cornella--c-245-/318572/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat

Tanmateix, a més d'aquestes particularitats, ens interessa especialment per el tema de la tesi, en el sentit que facilita la construcció (conceptual i material) del que hem estat anomenant la Tra-

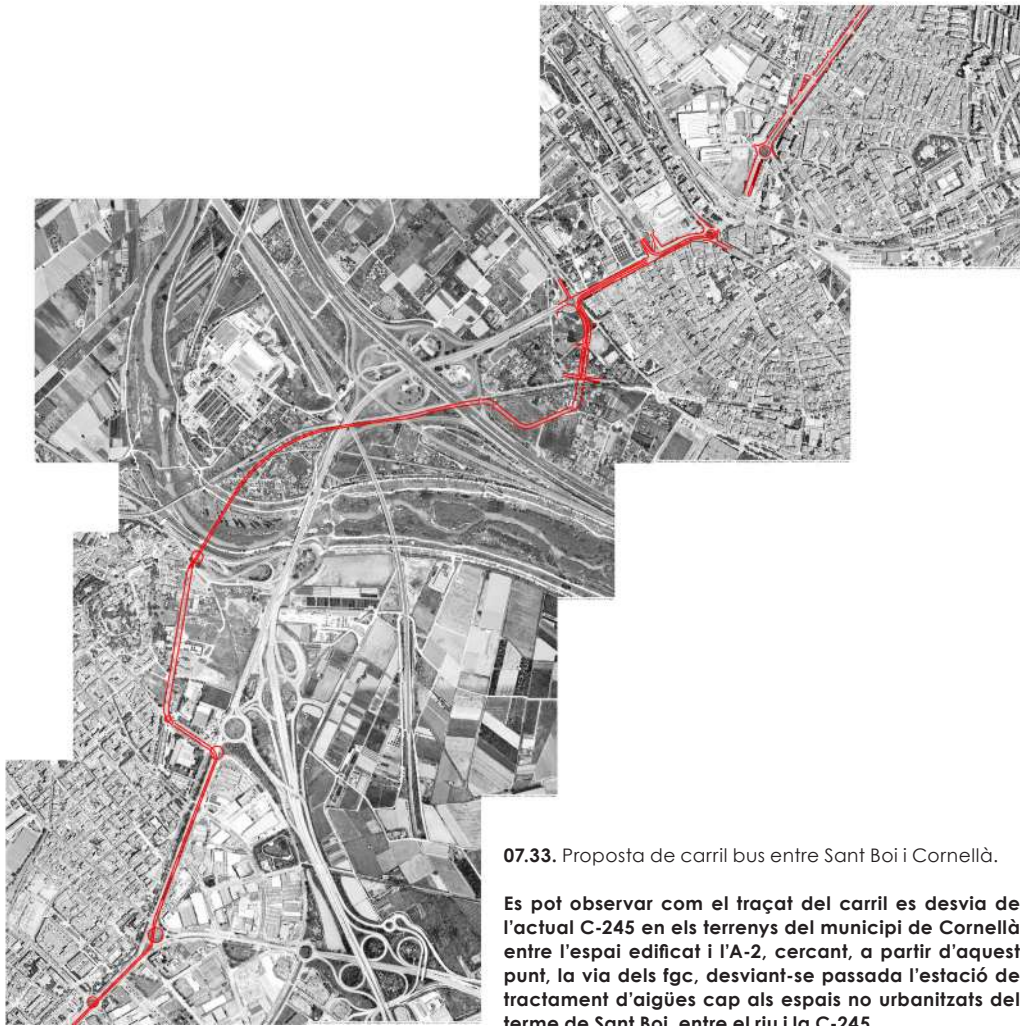
¹⁰ http://www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/carril-bus-castelldefels---cornella--c-245-/318572/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat

vessera Nord del pla, al possibilitar-la, a partir de la connexió dels municipis d'una banda i l'altra del Llobregat, facilitant la continuïtat connectiva entre els nuclis del Llobregat i del Besòs a través i al llarg de l'Àrea metropolitana.

Fem èmfasi en els criteris urbans (d'urbanitat) i de transport públic, perquè creiem que indica la diferència (substancial) en relació a propostes d'infraestructura anteriors, perquè, el què volem remarcar del paper de les travesseres, no és tant la seva funció de comunicació entre llocs, sinó la qualitat de connectivitat i la capacitat estructurant d'aquests elements, la capacitat de pensar-se i d'actuar a diferents escales. De fet, des de la construcció de les Rondes i les diferents autopistes que creuen l'Àrea Metropolitana de llevant a ponent, s'ha tingut la capacitat de connectar i comunicar els diferents nodes, nuclis,... però, s'ha prioritzat "l'efectivitat" de comunicació viària (rapidesa, seguretat, prioritat del traçat més curt, més "econòmic", del transport privat), per davant de la capacitat que poden tenir aquests elements travessers d'estructurar, connectar, regenerar i millorar el teixit (urbà i/o territorial), en definitiva, de ser elements que urbanitzen el lloc a partir de les qualitats intrínseques del mateix.

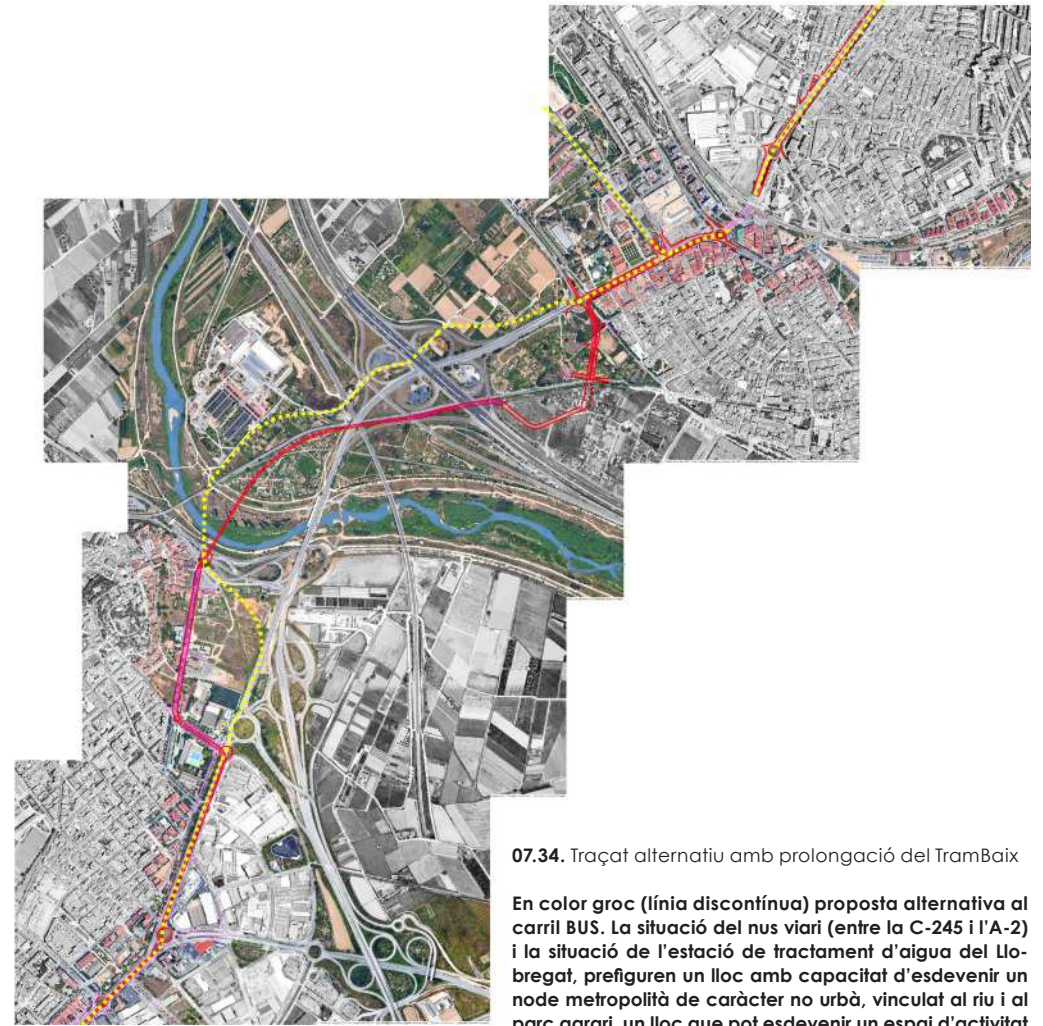
Tot i això, la proposta que estem comentant (*Carril Bus Castelldefels - Cornellà (C-245)*) al nostre entendre, descuida un aspecte important. La oportunitat de considerar el fet de travessar el riu Llobregat no seguint les mateixes pautes que han seguit les vies actuals (carreteres, ferrocarril, autopistes...) i aprofitar, no només, possibilitar la connexió entre els diferents municipis i ser element "urbanitzador" dels espais propers als espais edificats (terrenys de Cornellà propers al riu i terrenys de Sant Boi a tocar del parc agrari) sinó, també, generar un element de referència metropolitana en l'espai del riu, un element no urbà, tampoc natural, un element híbrid que les condicions del paisatge del riu mostra i ofereix en aquest lloc.

La situació del nus viari (entre la C-245 i l'A-2) i la situació de l'estació de tractament d'aigua potable del Llobregat, prefiguren, al nostre entendre, un lloc amb capacitat d'esdevenir un node metropolità de caràcter no urbà, una possibilitat de node metropolità vinculat al riu i al parc agrari, un lloc que pot esdevenir un espai d'horts, d'activitat agrícola "semi-urbana", que a més, donaria sentit al traçat de la travessera com a camí-travesser entre Cornellà i Sant Boi.



07.33. Proposta de carril bus entre Sant Boi i Cornellà.

Es pot observar com el traçat del carril es desvia de l'actual C-245 en els terrenys del municipi de Cornellà entre l'espai edificat i l'A-2, cercant, a partir d'aquest punt, la via dels fgc, desviant-se passada l'estació de tractament d'aigües cap als espais no urbanitzats del terme de Sant Boi, entre el riu i la C-245.



07.34. Traçat alternatiu amb prolongació del TramBaix

En color groc (línia discontinua) proposta alternativa al carril BUS. La situació del nus viari (entre la C-245 i l'A-2) i la situació de l'estació de tractament d'aigua del Llobregat, prefiguren un lloc amb capacitat d'esdevenir un node metropolità de caràcter no urbà, vinculat al riu i al parc agrari, un lloc que pot esdevenir un espai d'activitat agrícola "semi-urbana", que a més de ser un node metropolità, donaria sentit al traçat de la travessera com a camí-travesser entre Cornellà i Sant Boi.

La proposta de carril bus entre Sant Boi i Cornellà, segueix el traçat de la C-245 en el casc urbanitzat de Cornellà, arribat el límit urbanitzat, on el traçat del carril bus es desvia de l'actual C-245 entre l'espai edificat i l'A-2, cercant a partir d'aquest punt la via dels fgc, desviant-se passada l'estació de tractament d'aigües cap als espais no urbanitzat (sector de llevant) del terme de Sant Boi, entre el riu, el casc urbà i la C-245.

A les il·lustracions de la pàgina anterior, es mostra la potencialitat del lloc. El Parc de les Aigües (Cornellà), el Museu de les Aigües (Cornellà) El nus (C-245 / A-2), l'estació de tractament d'aigües, el riu, el Parc Fluvial Nord de Sant Boi de Llobregat i la confluència o xarxa de "camins agraris", prefiguren les condicions d'un territori (paisatge) híbrid i/o de transició entre l'espai urbanitzat (densament urbanitzat) i el paisatge fluvial del Llobregat, que el traçat del carril Bus, en la proposta o Tram en el futur, pot articular.

Tanmateix seria interessant modificar el disseny del nus viari (C-245/A-2) simplificant la forma, per alliberar terreny, susceptible de transformar-se en node agrari semi-urbà (per les condicions naturals del lloc seria relativament senzill i eficaç), espai què per el nou ús, facilitaria la regeneració de la xarxa de camins agrícoles, podent transformar-se en una xarxa lúdica de transició entre els diferents espais urbanitzat/agrícola/fluvial.

Creiem que seria convenient plantejar el canvi del traçat del carril BUS proposat, entenem que seria més adient un Tram continuïtat de l'actual TramBaix. Un nou disseny del nus (C-245/A-2) i la situació de l'estació de tractament d'aigua permeten tractar, en el traçat de la via, una superfície que per la seva dimensió, pot esdevenir un node d'horts semi-urbans a nivell metropolità, alhora, per la seva posició i per la situació dels dos equipaments relatius a l'aigua poden esdevenir un lloc de passeig-temàtic de l'aigua.

Connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi

Una proposta¹¹ promoguda per el Ministeri de Foment, en estat d'execució actualment aturat, que pretén connectar la ronda Litoral amb la C-32 a Sant Boi de Llobregat, desviant el trànsit abans d'arribar al nus de la pota sud. Com el projecte anterior, pretén millorar la connectivitat entre els municipis situats a les dues bandes del riu, "especialment entre Cornellà i Sant Boi".



D'aquesta proposta creiem interessant i de fet l'hem incorporat a les il·lustracions de la proposta de modificació del traçat del carril bus, perquè entenem que facilita, a més dels accessos a Sant Boi, la incorporació dels espais del Sector de Llevant al Parc Agrari en la proposta descrita anteriorment.

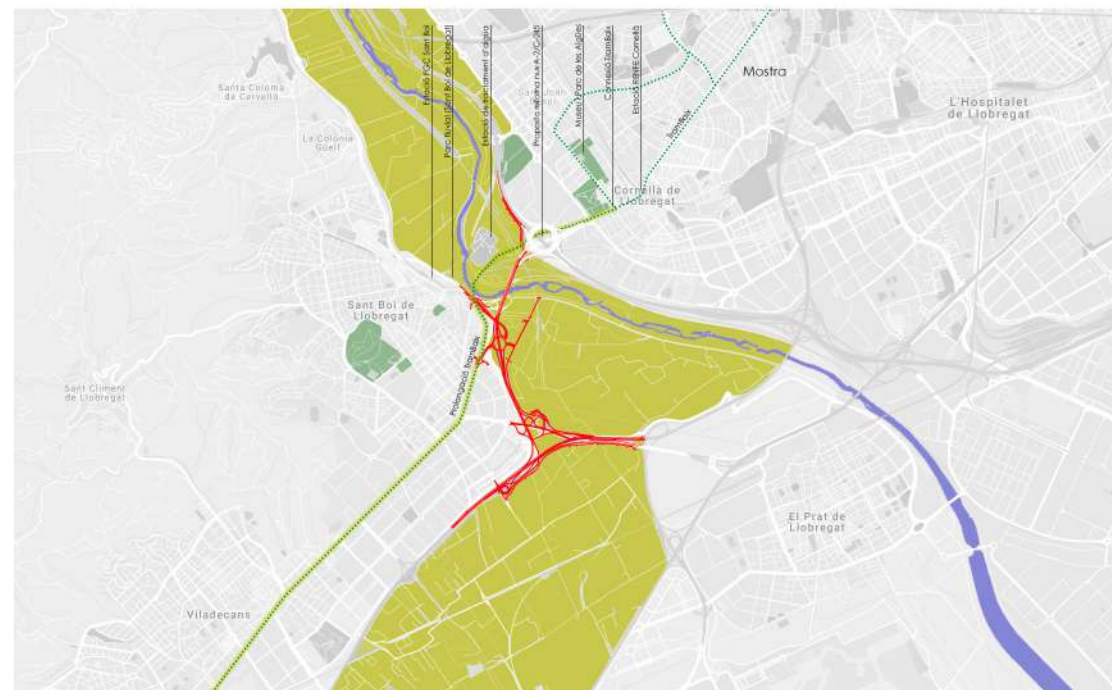
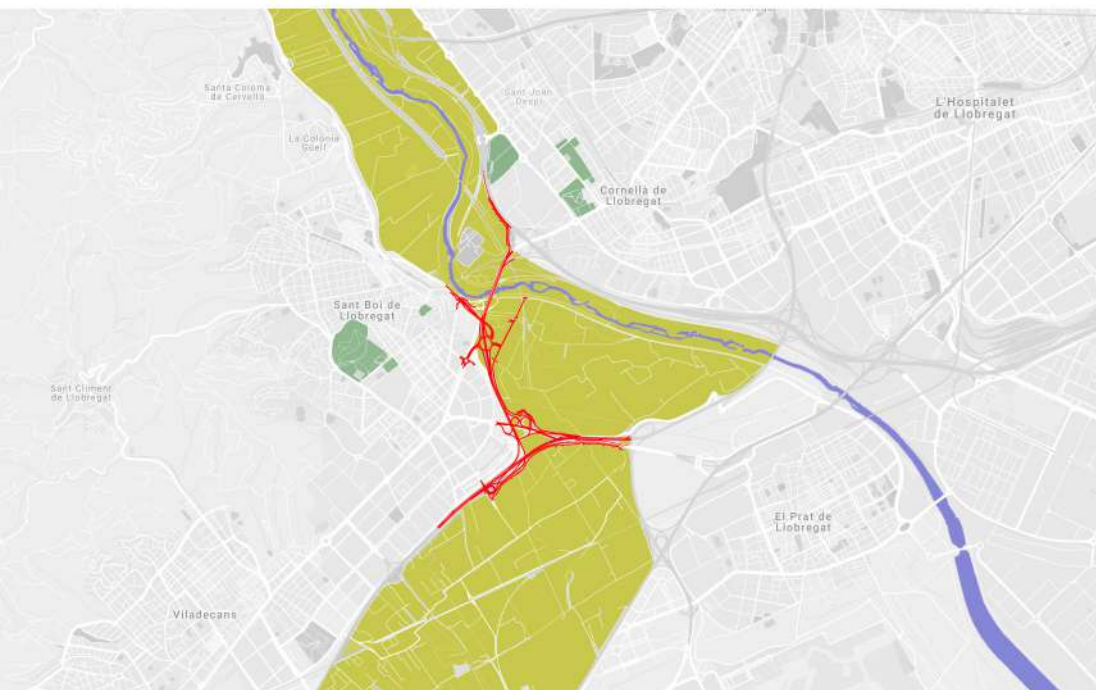
De la proposta de *Connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi*, en l'entorn del parc agrari i els municipis de Sant Boi i Cornellà, hem significat (veure il·lustracions de la pàgina 7_46) els elements de l'entorn que, al nostre entendre, justifiquen la proposta de modificació del traçat del carril bus (prolongació del TramBaix fins a Castelldefels) que hem vist a l'apartat anterior.

¹¹ http://www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/connexio-de-l-a-2-amb-la-c-32-a-sant-boi/317522/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat

07.35. Proposta de connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi. Imatge del visor del Web de l'AMB. www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/connexio-de-l-a-2-amb-la-c-32-a-sant-boi/317522/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat



07.36. Dues vistes de la zona de Llevant de Sant Boi des de la C-245 cap a Sant Boi. Foto de l'autor - juliol 2019-



07.37. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració 07.35 *Proposta de connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi*. Imatge del visor del Web de l'AMB, fent èmfasi amb el parc agrari i amb els elements referencials que indueixen a la proposta, conseqüència de l'anàlisi.

A la dreta, suggeriment del traçat de la connexió entre Sant Boi i Esplugues i modificació de nus A-2/C-245.



Hem dibuixat l'esquema de modificació del traçat del carril bus (prolongació del TramBaix) així com el traçat del TramBaix, on es pot comprovar la pertinència del nou traçar amb continuïtat amb el Tram existent. En els plànols es pot observar la situació "estratègica" del petit nus a Sant Boi, la posició de l'estació de tractament d'aigües, el Museu de l'Aigua i el nus de l'A-2/C-245, elements que al nostre entendre, faciliten la proposta de la travessera en aquest pas sobre el riu. Tanmateix, l'existència d'horts urbans a la banda nord de l'A-2 i els camins existents, que en la proposta complementarien el traçat del Tram, esdevenen elements estructurants per la situació de nous horts semi-urbans, que es situarien al llarg del recorregut del Tram i els camins existents, concentrant-se en els espais (actualment residuals) entre les vies de comunicació, l'estació de tractament d'aigües, el nus de l'A-2/C-245, definint un "node travesser" de caràcter semi-urbà, entre Cornellà i Sant Boi. La connexió amb Sant Boi, s'estableix seguint el recorregut del Tram, travessant el Llobregat amb un pont-passarel·la-peatonal entre les dues ribes del riu, arribant a Sant Boi, tot just a l'extrem de llevant del Parc Fluvial. Aquest recorregut, es pot seguir cap al Sector de Llevant fins la C-245 o es pot seguir per la riba dreta del riu Llobregat.

Els comentaris, com en la proposta anterior, van en la direcció de veure la conveniència, a partir de les propostes que estem analitzant, d'aprofitar o modificar les mateixes, cercant una proposta, que tot i que persegueix, a grans trets objectius similars, tracta de comprendre el lloc i projectar o proposar altres "solucions", de manera que integri les qualitats del lloc, tot considerant les propostes que s'estan realitzant o projectant en l'actualitat.

07.38. Il·lustració de l'autor que mostra una aproximació a la proposta de connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi. A l'esquerra estat actual. A la dreta una aproximació als canvis que pot produir el nus de connexió de l'A-2 amb la C-32.

Es interessant observar la possibilitat d'integrar els espais actualment ocupats per les vies de l'actual nus de Sant Boi, al simplificar el nus de connexió.

L'alliberament d'aquests espais facilita la continuïtat-connexió del Parc Agrari amb el Sector de Llevant de Sant Boi de Llobregat, així com la continuïtat dels camins de la riba dreta a diferents cotes.

Línia R9 Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària

La proposta¹² de la línia R9 també del Ministeri de Foment, que està en fase d'Estudi informatiu, és un altre projecte d'infraestructura de transport que aposta per la idea de travessera i de potenciar el transport públic en la franja travessera del delta del Llobregat.

La línia "de doble via, dels extrems se situarà a l'actual estació de Rodalies de Castelldefels. Tant Gavà com Viladecans disposaran d'estacions al centre neuràlgic". Com les altres propostes, tenen la intenció de comunicar els municipis a les dues bandes del riu, a Cornellà es construirà un intercanviador amb la línia de Rodalies R4 (ferrocarril de Manresa), amb la línia L5 i amb el TramBaix. La línia segueix cap Esplugues per el mateix traçat del TramBaix fins l'antiga carretera de Madrid on es

07.39. Proposta de la Línia R9 Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària. Imatge del visor del Web de l'AMB.

http://www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/linia-r9-castelldefels---cornella---zona-universitaria/324322/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=3&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fca%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat

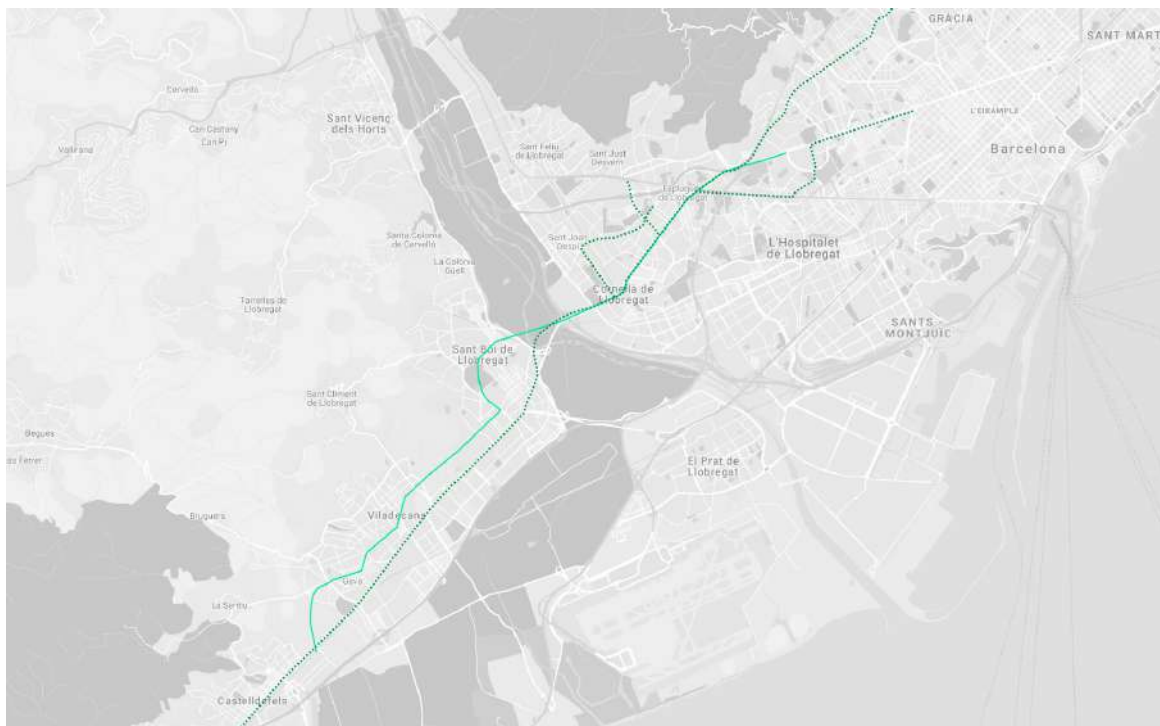


07.40. Vista des de l'interior del nus A-2 / C-245 abans de creuar l'A-2, espais entre els "trebols" de connexió. Foto de l'autor - juliol 2019-



desvia cap a la Diagonal per acabar enllaçant, en l'intercanviador de la Zona Universitària amb la possibilitat de seguir, Diagonal avall, per el futur túnel que es planteja construir sota la Diagonal. En el moment que estigui construït, s'haurà definit una línia, que a més de potenciar la interconnexió de diferents xarxes (Rodalies, Metro, Tram) donarà la possibilitat de connectar, a partir d'una travessera

¹² http://www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/linia-r9-castelldefels---cornella---zona-universitaria/324322/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=3&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fca%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat



de transport públic diversificat, els municipis del Llobregat amb els del Besòs, transversalment per la Diagonal.

Les dues propostes, la del carril bus (o la seva reconversió a Tram i canvi de traçat) i la R-9, tot i ser complementàries, presenten, al nostre entendre, precisament en el tram Cornellà-Sant Boi, un cert conflicte, que es podria resoldre modificant, com hem comentat en la primera proposta, el nus viari de l'A-2/C-245; modificació que, a més de resoldre els possibles conflictes de traçat i cotes, facilitaria el "guany" de terreny per la construcció del node d'horts semi-urbans.

A les il·lustracions de la pàgina següent es pot veure una aproximació a la proposta de modificació del nus A-2/C-245 en les que es pot apreciar les intencions de la proposta amb el canvi que suposaria per la recuperació dels espais residuals del nus actual, que amb un tractament adient esdevindrien un nou node semi-urbà de referència local i metropolitana.

07.41. Proposta de la Línia R9 Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària. Imatge del visor del Web de l'AMB, amb el TramBaix i la proposta de prolongació del TramBaix-Sud fins a Castelldefels.

Es pot observar la complementarietat de les dues línies a partir de Sant Boi fins a Castelldefels i d'Esplugues cap a la Diagonal per la carretera de Sans i cap a Pedralbes des d'Esplugues.



07.42. Vista del pas sota les vies de l'AVE, Rodalies i FFCC. Foto de l'autor -juliol 2019-

La C-245, de carretera a carrer

Aquesta proposta¹³ es presenta com un "projecte d'integració urbana i de millora de la mobilitat de la carretera C-245", promouen el projecte els ajuntaments de Cornellà, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels, amb l'AMB i la Generalitat de Catalunya, actualment es troba en estat d'execució.



07.44. Esquema travessar la C-245 i la C-32. Il·lustració que acompanya la memòria de la proposta en l'apartat "Mirada metropolitana"

www.amb.cat/documents/11656/6376197/TP_def_00-04.jpg/463708d4-005c-49ae-8ab1-c9b72fefb-5b5?t=1495800796000

Per la titularitat dels promotors i per el projecte, és una proposta clarament travessera (conceptualment i formalment), en el que s'impliquen els diversos municipis per els que transcorre l'actual C-245, tanmateix s'evidencia la visió metropolitana per les altres administracions implicades, l'AMB i la Generalitat de Catalunya. "L'aposta" del projecte fa evident la relació, tot i que indirecta, amb la metròpoli:

¹³ http://www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/la-c-245--de-carretera-a-carrer/6377914/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=2&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fca%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat

*"El nou projecte **aposta per la pacificació de la via i dona prioritat al transport públic i a la bicicleta** en detriment del cotxe privat. **La integració de la C-245 esdevindrà el punt de partida d'un gran procés de reurbanització de tota l'àrea** i suposarà, gràcies a la implantació de mobilitat més sostenible, una notable reducció de la contaminació atmosfèrica i una millora de la qualitat de l'aire de la metròpolis."*

Des d'una visió realista, es plantegen diversos objectius, tots ells amb el reconeixement de la idea de travessera, a partir d'una carretera que el creixement dels nuclis urbans i les alternatives al transit privat (C-32) ha deixat en un estat d'obsolescència (com a via de comunicació), que ara, la proposta vol revitalitzar des de paràmetres urbans i estructuradors dels diferents nuclis:

*"[...] **la C-245 es diferencia per la nova condició de carrer interurbà, amb unes característiques molt més urbanes i un disseny viari integrat en el teixit dels nuclis existents.** Es tracta, doncs, d'una carretera amb molta intensitat urbana i amb potencial per aportar continuïtat urbana al conjunt de municipis; [...]"*

La memòria fa esmen del valor metropolità de la proposta, valor intrínsec a la travessera històrica i a la situació urbana actual:

*"**La condició supramunicipal del vial fa que la seva gestió sigui diferent a cada municipi i, per tant, cal una mirada metropolitana que aporti unitat al conjunt i una estratègia coherent amb el territori.** Al llarg dels 13 km de recorregut del tram inclòs al projecte, es troben casuístiques diverses a cadascun dels municipis involucrats i sectors de planejament pendents d'executar."*

El valor metropolità ve donat, també, per la consideració de la mobilitat actual, on es prioritza la "mobilitat inclusiva" i la consideració d'accessibilitat territorial a escala propera (municipi) i llunyana (AMB), en els moviments de curta distància i en l'accessibilitat al transport públic:

*"Així doncs, **és en la naturalesa metropolitana de la C-245 d'on s'extreu aquesta doble condició de proximitat i d'eix metropolità, perquè és una connexió de gran escala que enllaça les relacions entre els diferents modes de transport de proximitat a cada nucli urbà,** a través de les connexions intermodals amb Renfe, les línies d'autobús, els serveis per a la bicicleta i les zones d'aparcament municipal."*

En aquesta visió de la mobilitat prenen importància cabdal els nodes d'intermodalitat. Aquest espai travessar del delta del Llobregat ha esdevingut un espai que, per l'ús històric (via de comunicació, localització de indústria, creixement del nuclis urbans, pas de la via fèrria cap al sud i cap al centre de Catalunya, carretera de connexió amb el sud i amb la Catalunya central, etc.) amb la potencialitat de creació de diversos nodes d'intermodalitat, (per altra banda, aquesta és una ca-

racterística dels elements transversers) la proposta en detecta quatre al llarg dels 13 quilometres de la travessera entre Castelldefels i Cornellà. Potencialitats que remarquen el valor metropolità i la capacitat d'esdevenir elements de "multiplicació" de la xarxa de transport públic metropolità:

"En el projecte s'han detectat quatre nodes d'intermodalitat: a Castelldefels, a Gavà, a Viladecans i a Cornellà de Llobregat. Concretament a Cornellà, el projecte reconeix un espai intermodal en la intersecció entre la carretera d'Esplugues i l'avinguda de Can Corts, d'una banda, i l'estació de metro de Cornellà Centre, la parada del tram i l'estació de Renfe, de l'altra; aquest punt coincideix amb un dels extrems de la línia d'autobús exprés que materialitzarà l'espai d'interconnexió amb els modes de transport que connectaran el passatger amb els municipis centrals de la metròpolis."

Com a les altres propostes analitzades, trobem la "manca" de considerar l'espai del municipi de Sant Boi, entre el cas antic i la C-245. Al nostre entendre, és un espai que tot i que milloraria els espais lliures i la connectivitat del municipi amb els altres municipis, pot esdevenir, com hem vist anteriorment, un node d'escala metropolitana, si es modifiqués el traçat de la via i la transformació en una via de Tram (recorrent els espais del riu entre el Parc Fluvial de Sant Boi, l'estació de tractament d'aigües, el Museu de l'Aigua), connectant al TramBaix a Cornellà en el punt proper al node d'intermodalitat detectat en la proposta dels municipis, l'AMB i la Generalitat. La proposta de connexió entre l'A2 i la C-32, facilita aquesta modificació (o en tot cas complementa la proposta de la C-245), tanmateix, la proposta de connexió de l'A-2/C-32 facilita la reconsideració de la proposta de reurbanització de la C-245, amb una "via més verda" que enllaçaria de forma, gairebé contínua, la C-245 (reurbanitzada) amb el parc agrari a l'alçada de l'estació dels fgc a Sant Boi.

Aquesta consideració (la modificació del traçat o complementarietat al traçat proposat) potenciarà un altre dels punts de la proposta, que al nostre entendre, millora el seu disseny. Ens referim a la idea de Xarxa pedalable metropolitana, que la proposta de reurbanització de la C-245 recull com a punt o aspecte important (a nivell local i metropolità). Concretament la proposta es refereix a:

"En la línia de progrés cap a un transport més sostenible, el projecte aprofita l'ocasió per encaixar un carril bici continu entre els cinc municipis, al llarg de tota la C-245, que cus la xarxa pedalable metropolitana. L'estructura urbana compacta afavoreix els desplaçaments a peu i en bicicleta, i el nou projecte farà possibles unes condicions i un disseny de carrer (dimensions, velocitats, equipament com el mobiliari, les parades d'autobús, els semàfors, entre altres) més propis dels centres urbans, de manera que es facilitarà la mobilitat obligada i quotidiana dels residents. El seu abast, però, anirà més enllà, ja que enllaça longitudinalment tots els

camins que donen accés al Parc Agrari del Llobregat en el límit nord-oest i que permeten recorre el territori deltaic de dalt a baix."

Al nostre entendre el "cosit de la xarxa pedable", troba un punt feble, millorable en la proposta de modificació del traçat (o com, insistim, en la proposta de complementarietat del traçat amb el Tram que enllaçaria amb el TramBaix) al vincular, la via del Tram amb la via pedable que travessaria el riu, aconseguint el que la proposta contempla, enllaçar "longitudinalment tots els camins que donen accés al Parc Agrari", però alhora, amb unes condicions més "amables" al tipus de via pedable, que travessant el riu per el recorregut descrit anteriorment (parc de l'estació, estació de tractament, horts semi-urbans) s'aconsegueix un veritable cosit de la xarxa pedable metropolitana, que seguint aquest traçat, enllaçaria des de Castelldefels fins a Diagonal Nord de manera continuada i puntualment, enllaçaria en diversos punts de la xarxa pedable metropolitana.

Les il·lustracions (pàgina següent) són una síntesi, amb l'esquema de la proposta del tram travessar (il·lustració de l'esquerra), una proposta complementària (i/o alternativa) als projectes analitzats, que alhora vol potenciar la zona de ponent i llevant de Sant Boi com possible node metropolità, un node de connexió i relació entre la C-245, els espais d'equipament del municipi i altres espais al riu, que vist en el seu conjunt i, junt amb el traçat del Tram (enllaçat amb el TramBaix) prenen escala metropolitana.

La il·lustració de la dreta és una primera aproximació a una possible proposta de "pas sobre el Llobregat" que facilita la construcció de la Travessera Nord, a partir de les reflexions de les propostes analitzades. Tot i això, hi ha diversos aspectes que en aquestes darreres reflexions no apareixen o apareixen tangencialment o implícitament. Ens referim a les condicions físiques, a la "memòria" del lloc i a les condicions paisatgístiques i ambientals que comporta el Parc Agrari com a lloc o node metropolità i com a lloc de preservació i protecció del paisatge.

No voldríem estendre'ns amb més consideracions, però creiem que es convenient, considerar aquestes condicions. És en aquest sentit que hem intentat "resumir-ho" gràficament. La serie d'il·lustracions que segueixen, què al nostre entendre són, un resum gràfic dels elements físics (materials), històrics (memòria) i normatius. En aquest sentit hem redibuixat, sobre un fragment de la proposta de revisió (2015) del Parc Agrari del Llobregat els elements que ajuden a entendre una aproximació a la proposta, que es presenta a les pàgines 7_75 i 7_76.

PROPOSTA DE TRAM

- _node intermodal (Cornellà)
- _museu de les aigües (Cornellà)
- _estació de tractament d'aigües (horts urbans en terreny públic)
- _parc fluvial nord (Sant Boi)
- _sector Llevant (Sant Boi)



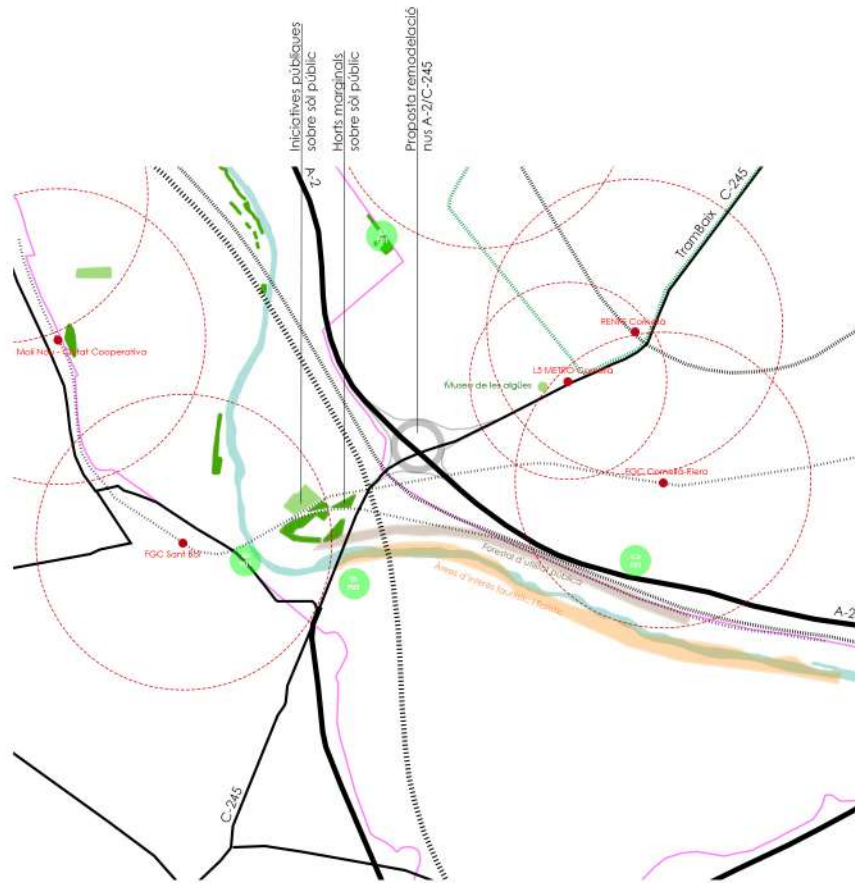
07.45. A l'esquerre proposta de tram. A la Dreta, detall de la proposta en el Sector de Llevant de Sant Boi

L'efecte "alliberador" de la connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi, permet:

- 1_ la continuïtat amb el Parc Fluvial i la C-245
- 2_ ampliar el sector fins a les vores de nus i fins a la riba dreta del riu.
- 3_ el Tram passa tangent al nou traçat de la via de connexió fins la C-245.
- 4_ incorporar el fragment de la C-245 al Sector de Llevant, aconseguint un "petit parc lineal" des de la riba dreta del riu fins la C-245 i la C-32.
- 5_ Regenerar el canal de rec com element del paisatge del Sector de Llevant i com element funcional del parc.



PROPOSTA DE REVISIÓ DEL PARC AGRARI (2015)



A_Portes, Infraestructures de Transport, altres espais ambientals rellevants

Observem una certa contradicció o manca d'accés al Parc Agrari, precisament per el lloc on està situada la C-245 (element de connexió entre els dos nuclis urbans més propers al parc. Entenem que, precisament, aquesta traça (C-245) travessa el parc. Com es pot observar les "portes" al parc per la banda sud (Sant Boi) estan relativament a prop del nucli urbà i de la C-245, a la banda nord (Cornellà) l'única porta està desplaçada cap a l'est, relativament a prop del FGC, l'altra "porta", més allunyada encara, es situa al terme de Sant Just.



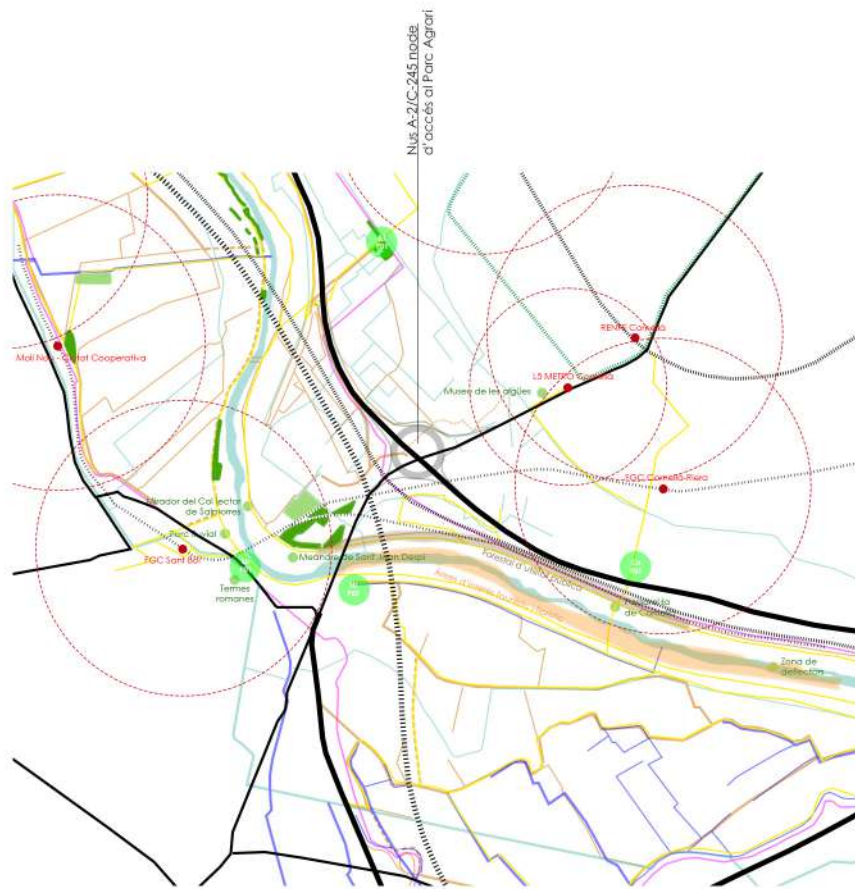
B_Orientació productiva, activitats no agrícoles, patrimoni arquitectònic

La orientació productiva del sector, en la que majoritàriament es troben espais naturalitzats (Parc Fluvial Sant Boi), activitats no agrícoles, camps abandonats, horts marginals sobre sòl públic, iniciatives públiques sobre sòl públic i diversos espais de protecció a les infraestructures de transport públic, al nostre entendre, "qualifiquen el lloc" per esdevenir un espai idoni per la localització d'un equipament metropolità d'horts semi-urbans.

Tanmateix la situació de l'estació de tractament d'aigües i els camins agrícoles existents faciliten el reconeixement d'aquest lloc com un espai semi-urbà de "transició" i pas a través del Parc Agrari amb el mínim impacte ambiental i màxima qualitat d'espai de referència del parc.

La "seqüència" Parc de les Aigües (Cornellà), Nus A-2/C-245, Estació de Tractament d'aigües, Parc Fluvial (Sant Boi) i Sector Llevant de Sant Boi, amb un tractament adequat amb el traçat de la prolongació del TramBaix, pot esdevenir una "travessera temàtica de l'aigüa" que incorpori a les "temàtiques" del Parc Agrari una activitat o temàtica semi-urbana que s'integri en l'ús social del parc.

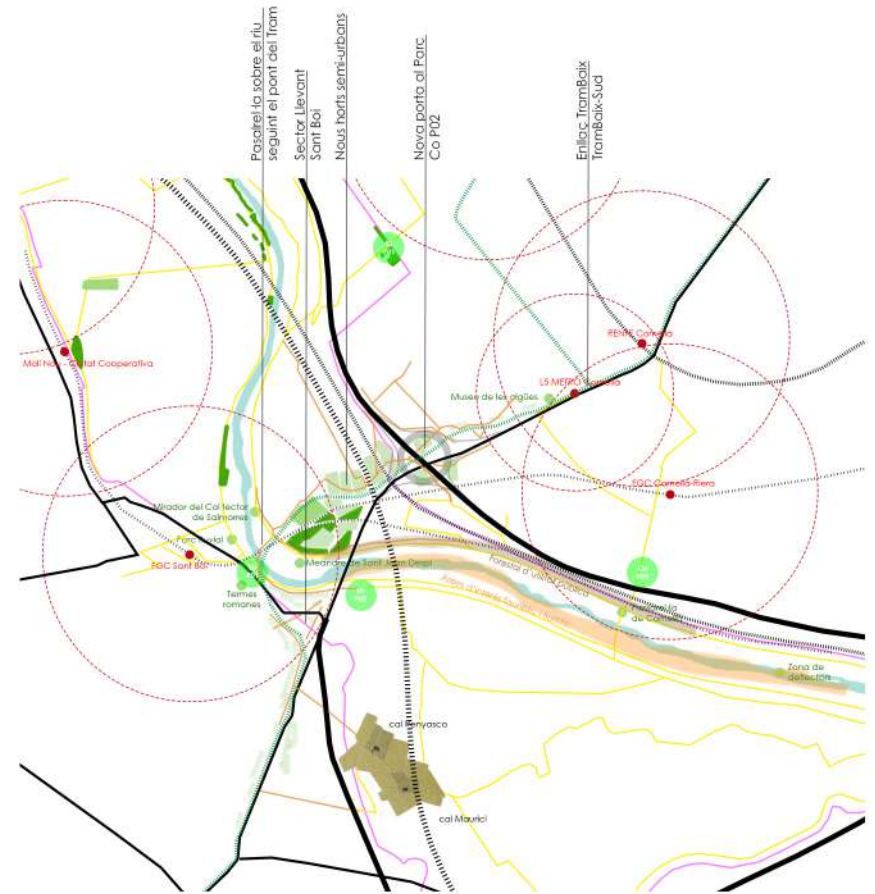
PROPOSTA DE REVISIÓ DEL PARC AGRARI (2015)



C Ús social, Xarxa de rec, xarxa de camins

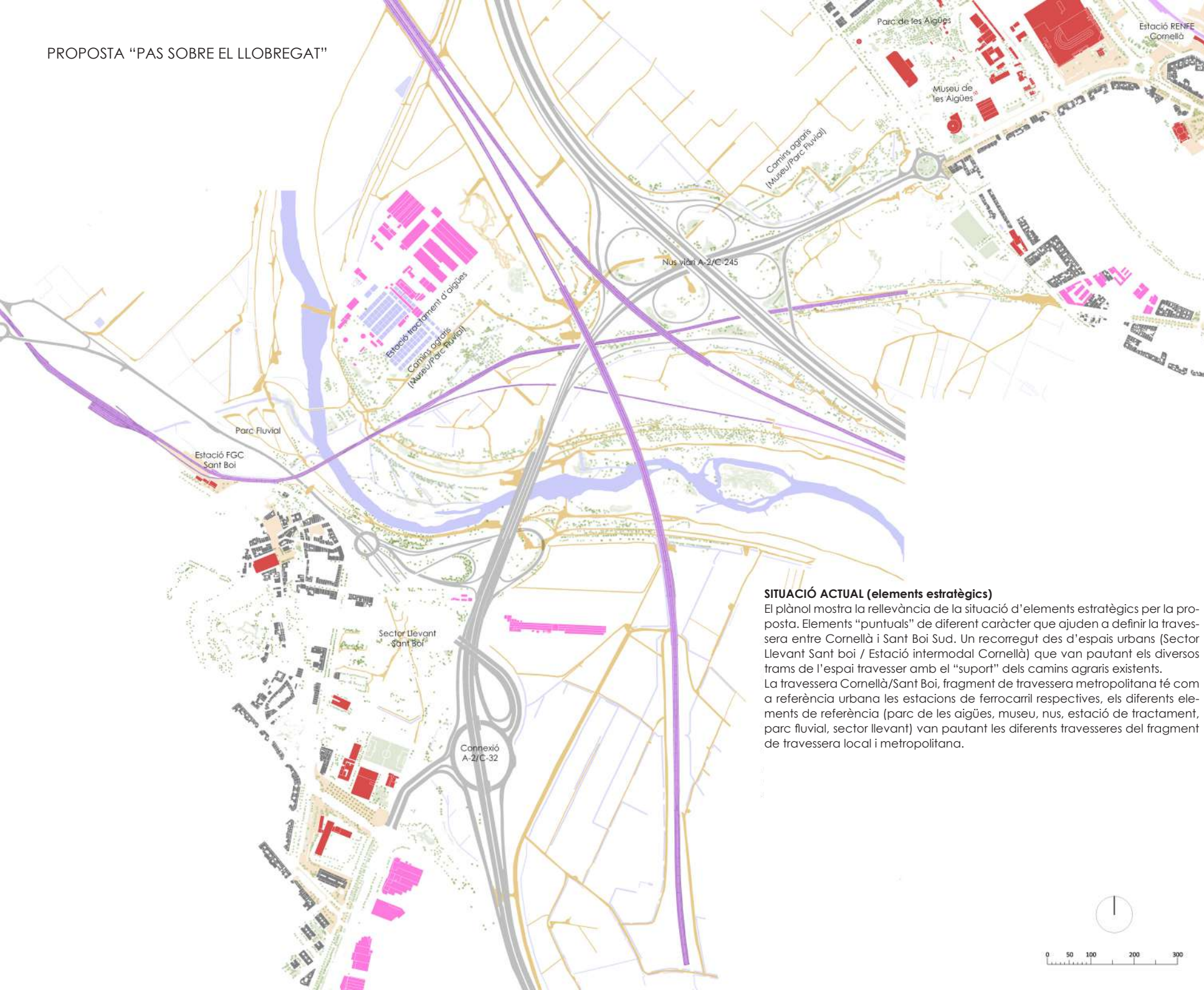
Hem relacionat l'ús social amb la xarxa de rec i la xarxa de camins, entenent que aquestes xarxes, degudament tractades, formen part de l'ús social del parc, tanmateix evidencien la qualitat estratègica (des del punt de vista d'ús social) del sector del parc entre Sant Boi i Cornellà, on al nostre entendre el nus de l'A-2/C-245, modificat, esdevé un node important en les diferents xarxes del parc i, lloc idoni per localitzar una segona porta al parc en el sector de Cornellà.

Aquesta nova porta, per la seva situació, per la infraestructura existent, per la connexió amb la xarxa de camins existents, per la possibilitat de construcció de la nova via de Tram, es "transforma" en un lloc amb moltes potencialitats per esdevenir una "porta" d'accés amb moltes possibilitats de suport a l'ús social del mateix.



D Ús social, horts lúdics, Patrimoni, proposta de TramBaix-Sud

El traçat del TramBaix-Sud, enllaça amb el TramBaix a Cornellà, segueix la C-245 fins el Museu de les Aigües, on es desvia lleugerament cercant els camins actuals en direcció cap al nou nus A-2/C-245 (nova porta d'entrada al Parc Agrari [Co-P02], parada de Tram i lloc de "arribada i sortida" de camins cap al Parc Agrari; segueix cap a l'estació de tractament d'aigües amb una nova parada del TramBaix-Sud; entre les dues parades, cercant els espais més idonis, es planteja la construcció dels nous horts semi-urbans, seguint el recorregut del TramBaix-Sud i regenerant els horts existents. El traçat creua el riu en direcció al Sector Llevant (el pont es dissenya amb una passarel·la per a vianants), al Sector Llevant es situa la darrera parada del TramBaix-Sud, des d'on es segueix el traçat cap a la C-245, seguint el traçat de la mateixa fins a Castelldefels amb un traçat de caràcter urbà.

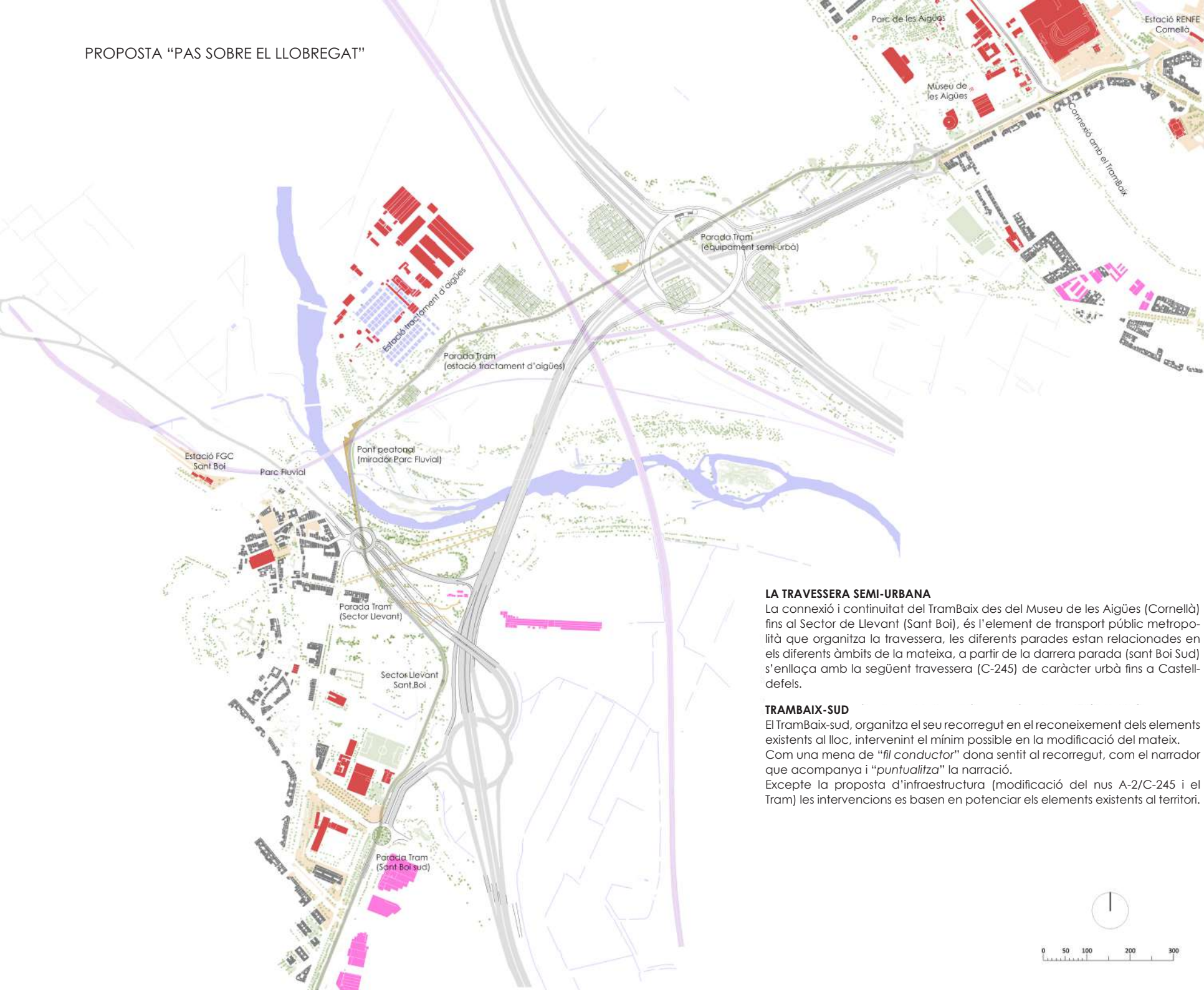


SITUACIÓ ACTUAL (elements estratègics)

El plànol mostra la rellevància de la situació d'elements estratègics per la proposta. Elements "puntuals" de diferent caràcter que ajuden a definir la travessera entre Cornellà i Sant Boi Sud. Un recorregut des d'espais urbans (Sector Llevant Sant boi / Estació intermodal Cornellà) que van pautant els diversos trams de l'espai travesser amb el "suport" dels camins agraris existents. La travessera Cornellà/Sant Boi, fragment de travessera metropolitana té com a referència urbana les estacions de ferrocarril respectives, els diferents elements de referència (parc de les aigües, museu, nus, estació de tractament, parc fluvial, sector llevant) van pautant les diferents travesseres del fragment de travessera local i metropolitana.



0 50 100 200 300

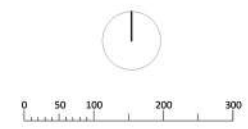


LA TRAVESSERA SEMI-URBANA

La connexió i continuïtat del TramBaix des del Museu de les Aigües (Cornellà) fins al Sector de Llevant (Sant Boi), és l'element de transport públic metropolità que organitza la travessera, les diferents parades estan relacionades en els diferents àmbits de la mateixa, a partir de la darrera parada (sant Boi Sud) s'enllaça amb la següent travessera (C-245) de caràcter urbà fins a Castelldefels.

TRAMBAIX-SUD

El TramBaix-sud, organitza el seu recorregut en el reconeixement dels elements existents al lloc, intervenint el mínim possible en la modificació del mateix. Com a mena de "fil conductor" dona sentit al recorregut, com el narrador que acompanya i "puntualitza" la narració. Excepte la proposta d'infraestructura (modificació del nus A-2/C-245 i el Tram) les intervencions es basen en potenciar els elements existents al territori.



7.4. Viabilitat del tram Central.

En aquest apartat, ens fixem en algunes propostes per la ciutat de Barcelona, plantejades en el tram central de la franja travessera al peu de la serra litoral, en les que es pot veure, al nostre entendre, la idea de travessera en la concepció de la proposta i en la seva concreció. No es plantegen, de forma explícita, com propostes travesseres, en el sentit de potenciar la connectivitat entre llocs per determinar una via, un element longitudinal, que ajudi a organitzar l'estructura urbana o territorial, però, es pot entreveure, l'aplicació, de forma implícita, de la idea o concepte de travessera, en els diferents significats i característiques que hem anat analitzant al llarg de la tesi, i que, sense pretendre evidenciar la idea de travessera, es fa servir en la concreció formal (i conceptual) del terme, més enllà, o independentment de l'escala de la proposta.

Les portes de Collserola

La intenció del concurs¹ d'idees de les *Portes de Collserola*, pretenia, a més, de cercar dades projectuals per elaborar i desenvolupar un *Esquema Director*, la concreció d'un *Programa d'Actuacions*, elaborar figures de planejament i executar projectes concrets a curt, mig i llarg termini, "suscitar noves mirades sobre la franja de contacte entre ciutat i parc", en certa manera, tot i que la intenció, és la connexió *descendens*² entre el parc i la ciutat, és un plantejament travesser, en el sentit que pretén reconsiderar la franja travessera definida entre l'àmbit urbà i la part baixa del Parc de Collserola, una "franja travessera de contacte urbà/natural" en l'àmbit del que a la tesi hem anomenat Rere-Eixample.

¹ El concurs es presenta el 20 de setembre de 2011 com *Esquema director de les Portes de Collserola*, amb el sots títol, *1 visió 16 Projectes*, és un dels deu "temes clau" de la política de l'Ajuntament de Barcelona del recent alcalde Eugeni Trias, que guanya les eleccions municipals el 11 de juny de 2011. El concurs és presentat per el nou arquitecte en cap, Vicente Guallart (Gerent de d'Habitat Urbà), que en el transcurs d'un any i en quatre fases havia de concretar les propostes sorgides del concurs. 3T 2011 Presentació dels diferents concursos de portes, 4T 2011 Selecció dels equips interdisciplinars, 1T 2012 Presentació dels guanyadors, 2T 2012 Presentació programa d'actuacions i inici del desenvolupament dels projectes.

² De fet el títol del concurs (*Les Portes de Collserola a Barcelona: una iniciativa per posar en valor el parc i renaturalitzar la ciutat*) presentava com a "segon títol" la voluntat de renaturalitzar la ciutat, posant en valor el parc i potenciant, explícitament, els elements *descendens* entre Collserola i la ciutat.

"Per posar en valor Collserola, enfortir la presència del parc natural, fer baixar la natura a la ciutat i apropar-la als ciutadans, l'Ajuntament, d'acord amb el Consorci del Parc de Collserola i la Generalitat, ha convocat el concurs *Portes de Collserola* (octubre 2011)." <http://ajuntament.barcelona.cat/portescollserola/>

Els objectius, definits en tres punts, explicitaven la intenció de la connexió *descendens* de la franja travessera del Rere-Eixample de la ciutat.

Aquest concurs pretén assolir un triple objectiu:

- 1. L'ordenació dels espais lliures de transició entre el medi natural i urbà.*
- 2. La definició i localització d'equipaments de barri entre la ciutat i el Parc*
- 3. La renaturalització de la ciutat, definint aquells corredors verds que facin la funció de connexió entre el Parc i la ciutat, ordenant els sistemes d'accés i fent que la natura penetri a la ciutat.*

Tres objectius que, a més, de millorar els equipaments dels barris, pretenien potenciar els elements *descendens* del teixit (*descendens/transversa descendens*, ordit/trama), en termes de la metàfora tèxtil, revisar i potenciar els elements d'ordit del teixit a la franja travessera del Rere-Eixample, "els *corredors verds que facin la connexió entre el Parc i ciutat*".

En els aspectes metodològics, hi ha la intenció d'incorporar al procés la intervenció, altres disciplines, incentivant el concurs d'equips interdisciplinars, amb la voluntat de treballar diversos àmbits o temes (*Medi natural, Espais públics, Mobilitat, Accessibilitat, Aparcaments, Equipaments, Millora de barris, Elements urbans, Infraestructures*) que puguin incloure en el futur Pla Director, dades, idees, conceptes, tot i que fragmentaries, sorgides de casos concrets, puguin ser referents en el plantejament d'un futur Pla Director. És a dir, plantegen aproximacions diverses i fragmentàries des de diversos àmbits, per "consensuar" un possible Pla Director, tot i que defineix un marc "estructural", d'alguna manera, sigui més que la suma de les propostes concretes.

Les consideracions³ de la Comissió Tècnica i el Jurat del concurs, incideixen en els diferents aspectes, en el sentit del que cercava el concurs, centrant en:

1_Posar en valor la diversitat d'aproximacions.

"La quantitat de propostes guanyadores o mencionades reflecteix que no hi ha hagut un pensament únic i que s'han valorat aproximacions molt diverses, atenent a l'especificitat de cada àmbit."

2_Preservar la integritat del Parc Natural.

³ Algunes consideracions generals sobre la tasca de la Comissió Tècnica i el Jurat de les Portes de Collserola. ajuntament.barcelona.cat/portescollserola/resultat-del-concurs/

3_Incentivar i incorporar la implicació ciutadana i la realitat territorial.

"[...] han recollit les conclusions dels tallers d'implicació ciutadana i que per tant aspiren a resoldre disfuncions o mancances reals del territori solucions que plantegen nous mètodes d'implicació ciutadana que contribueixin a definir els programes i gestionar al llarg del temps els projectes"

4_La viabilitat dels projectes.

5_La innovació en la rehabilitació energètica a escala de barri i/o de ciutat.

6_Posar en el mateix valor les propostes centrades en el cas concret (visió fragmentària) i les estructurals, que donen resposta a les diverses situacions concretes, tant de tema com de lloc.

"A la vista de la diversitat de solucions aportades, el Jurat i la Comissió Tècnica han valorat respostes diferenciades (per la seva estratègia, per la seva escala, pel seu pla d'implantació o per la seva formalització) en funció de l'especificitat de cada porta i dels temes i interessos apuntats pels equips interdisciplinars."

"[...] des de propostes molt acotades per a llocs concrets fins a estratègies més generals que han sabut materialitzar-se amb una proposta específica sobre l'àmbit de la porta. Algunes propostes són fetes a mida per a l'àmbit de la porta, mentre que d'altres són extrapolables a àmbits diversos de la ciutat."

7_La transversalitat, conceptual i formal. La idea de travessera, en el sentit ampli del concepte.

"També s'han destacat les propostes que aborden la qüestió de la connectivitat transversal entre portes i aquelles que tenen capacitat d'entendre Collserola i el plantejament del concurs amb visió metropolitana i enfocament global."

8_Reconsideració de l'espai urbà, la connectivitat amb el parc i renaturalització dels talls produïts per les infraestructures viàries travesseres. Revisió del teixit potenciant l'ordit envers la trama, les vies descendents en vers les transversa descendents.

"S'han valorat les propostes que actuen en entorn urbà, fora de l'àmbit del parc, i aquelles que fomenten la continuïtat del verd a banda i banda de les Rondes. S'han seleccionat les propostes que afavoreixen les relacions entre els barris de muntanya i amb els espais lliures dels seus entorns així com les que proposen reduir l'impacte dels vials projectats en l'àmbit del parc. Moltes estudien mecanismes per augmentar l'accessibilitat al Parc en transport públic i algunes, en casos singulars, proposen grans infraestructures verdes a mode de corredor per superar la ferida de les Rondes."

A partir de les consideracions de la Comissió Tècnica i del Jurat, s'entén que emmarca el tema en "renaturalitzar el vessant barceloní de la Serralada de Collserola", com a referent, per assajar diverses metodologies projectuals, diversos enfocos multidisciplinars, potenciar la participació ciutadana incorporant la realitat material, social i cultural, que incorporin a les propostes un "realisme propositiu" basat tant en el coneixement de la realitat com en la capacitat d'innovació en les propostes fragmentàries, emmarcades en la cerca de valors aplicables en la consideració estructural de la ciutat.

"En definitiva, les propostes constitueixen un coneixement condensat que passarà a formar part de l'estratègia que es comença a perfilar per renaturalitzar el vessant barceloní de la Serralada de Collserola."

Deixem de banda, de moment, el concurs de les portes de Collserola, per veure altres dos plans què es presenten des de l'Ajuntament de Barcelona, que segueixen una metodologia semblant i, estan en la lògica de la metodologia i les intencions de les portes, plans que s'emmarquen en idees similars, que a través de propostes sectorials, enfoquen el futur de la ciutat, generant, més o a més, d'una estructura física, una estructura conceptual què faciliti la comprensió a l'actuació sobre la ciutat del present i del futur. Ens referim al *Pla Verd 2020* i al *Pla de mobilitat 2013-2018*.

El Pla Verd 2020

El *Pla Verd*⁴ 2020, més que un pla, en el sentit urbanístic, és una declaració d'intencions que serà el marc de futures propostes, des d'una visió estructuralista de la ciutat i del tema. Pretén ser el referent de les futures propostes, què essent sectorials i fragmentàries, esdevinguin en el seu conjunt una proposta d'estructura verda a la ciutat.

Parteix de l'anàlisi de la situació actual, i sota una visió ecològica i de renaturalització de la ciutat o dels entorns urbans de la ciutat, esdevingui una proposta global que avanci en la idea de conjugar o fer compatible artificialitat (entorns urbans) i natura, evitant el deteriorament de les "estructures" naturals existents, i l'augment d'espais urbanitzats en favor de la biodiversitat.

⁴ El Pla del Verds i de la Biodiversitat de Barcelona es va presentar per el Govern Municipal en la Comissió d'Hàbitat Urbà i Medi Ambient en la Sessió del 24 de gener de 2012. En la definició del Pla han participat tècnics municipals, representants de grups polítics, empreses i organitzacions. Medi Ambient i Serveis Urbans - Hàbitat Urbà. Ajuntament de Barcelona. Abril 2013. Assessoria y proposta gràfica. JORNET-LLOP-PASTOR Arquitectes.

Els deu punts o línies estratègiques del pla, emmarquen una voluntat, que salvant les distàncies històriques i conceptuals, es centren en intencions similars al que plantejava la *Societat Cívica Ciutat Jardí* a principis del segle XX, tot i que des d'un paradigma urbanístic molt diferent. Els canvis tecnològics, socials, econòmics, etc., incorporen una complexitat impensable cent anys enrere, però, en tots dos casos, la metodologia de divulgació, comunicació, incentiu del coneixement i d'enfocament projectual és molt similar.



07.46. Sistemes verds de Barcelona. Pla verd 2020, fragment lamina 20, P. 24

1. Conservar el patrimoni natural de la ciutat
2. Planificar el verd urbà cercant la connectivitat i una distribució equitativa
3. Dissenyar la ciutat i els espais verds considerant els serveis ambientals i integrant criteris a **favor de la biodiversitat**
4. Crear nous espais per a la naturalesa i incrementar la presència de verd i **la biodiversitat**
5. Gestionar els parcs, els jardins, i la resta dels espais verds, amb criteris d'eficiència i sostenibilitat, i **afavorir la biodiversitat**
6. Preservar i posar en valor el patrimoni cultural, especialment en els jardins històrics
7. Augmentar el coneixement per a la gestió i la conservació del verd i de **la biodiversitat**
8. Divulgar el coneixement del verd i de **la biodiversitat**, així com els seus valors, potenciant la formació
9. Fomentar les zones verdes com espais per a la salut i el oci, i promoure la implicació ciutadana en la creació de zones verdes i en la **conservació de la biodiversitat**
10. Enfortir el lideratge municipal, el treball en xarxa i el compromís en la conservació del verd i de **la biodiversitat**

La conservació, la planificació cercant la connectivitat i distribució equitativa, la creació de nous espais verds, la gestió dels espais verds (amb criteris d'eficiència, sostenibilitat, afavorint la biodiversitat), la preservació del patrimoni cultural, la divulgació i coneixement d'aquests valors, el foment dels espais verds com espais per a la salut i l'oci i augmentar i enfortir el lideratge municipal (el treball en xarxa) i el compromís en la conservació (dels espais verds i la diversitat), són temes o línies d'actuació, que des de CIVITAS es proclamaven com accions per aconseguir una ciutat futura més adient a les necessitats dels seus habitants.

Des del punt de vista de la forma, o millor, dels "esquemes formals" per l'anàlisi i en la concreció de les propostes, resulta interessant, l'ús d'esquemes d'anàlisi i projectuals, on la idea de travessera apareix (entenant la idea de travessera com la relació d'elements *descendens* i *transversa descendens*) com elements de qualitats ambientals i urbanístiques diferents, que a través de la seva relació estructuren el teixit urbà, un teixit urbà, que en funció de la manera com es relaciona, la trama i l'ordit, presenta unes qualitats o altres (preponderància dels elements de connexió artificials o



07.47. Dibuix de l'autor prenent com a base la il·lustració 07.46, indicant les vies traverseres de l'estructura urbana de la ciutat. Aquesta il·lustració vol posar l'atenció en la visualització de la relació de complementarietat i paper que tenen en la definició del teixit urbà i els elements geogràfics territorials.

preponderància d'elements de connectivitat entre àmbits diferents) uns amb preponderància dels elements edificats, o altres, amb preponderància d'elements naturals o naturalitzats, uns amb preponderància de la xarxa viària de comunicació i invasió o separació dels elements naturals i, altres amb preponderància de la connectivitat i invasió dels elements naturals en els àmbits urbans. Sigui com sigui, (tot i que és molt significatiu per la diferència del tipus de ciutat que es defineix), es recorre a l'estratègia formal de la idea de travessera.

El Pla posa l'èmfasi en la connectivitat dels espais naturals i en la re-naturalització de la ciutat, en aquest sentit, reforça o remarca la intenció de potenciar les vies *descendens* (corredors verds) de l'estructura travessera de la ciutat, fent servir la idea de travessera, en el sentit de connectar espais o nodes existents (d'una certa qualitat "verda") de manera que a través del recorregut (de les noves "*descendens verdes*") es defineix una estructura verda que modifica les qualitats ambientals i d'habitat de la ciutat. Una visió estructuralista, definida a partir del reconeixement de les qualitats existents, que amb les actuacions puntuals (lineals) fragmentàries, canviï la qualitat ambiental, reconeixent l'estructura travessera de la ciutat.

Els tres exemples representats gràficament (corredor Collserola-Montjuic, corredor Collserola-Ciutadella, corredor Collserola-Forum) que es presenten en la primera fase del Pla, evidencien l'ús de la idea de travessera en la possible formalització i concreció del Pla. La manera en com es defineixen, és gairebé idèntica a com hem definit la idea de travessera, en diversos moments històrics de l'evolució urbana de la ciutat de Barcelona. La diferència, en aquests casos, està en quins són els elements que es prioritzen i en quin paradigma urbanístic es situen.

"Los corredores verdes urbanos son franjas con una presencia dominante de vegetación y para uso exclusivo —o cuando menos prioritario— de peatones y bicicletas, que atraviesan el tejido urbano y que garantizan la conexión entre las diversas «manchas» de verde de la ciudad. El conjunto de corredores forma una red verde funcional conectada con los espacios naturales periféricos, una verdadera infraestructura ecológica dentro de la ciudad." (Pla verd 2020:66)

Elements formalment lineals (*corredores*) de diversa amplitud (*son franjas*) que es defineixen per una qualitat urbana similar (*con una presencia dominante de vegetación y para uso exclusivo -o cuando menos prioritario- de peatones y bicicletas*) que travessen un espai d'altra qualitat (*el tejido urbano*) garantint la connectivitat d'espais o llocs similars (*entre las diversas "manchas"*), nodes de qualificació semblant, que alhora que es poden entendre a petita escala (*entre els*

diferents nodes), es poden entendre, també, a escala més gran, formant "una verdadera infraestructura ecológica dentro de la ciudad."

Cadascun d'aquests elements lineals, a més de relacionar-se amb els diferents nodes, es relacionen amb els altres elements lineals, les travesseres, que en funció de la seva relació, en funció de la preponderància d'un o l'altre element, qualifiquen els diversos fragments de ciutat, tanmateix, en funció de la intenció, la freqüència i la intensitat, l'estructura de la ciutat, tot i ser travessera, qualifica l'espai de la ciutat de manera diferent. És en aquest sentit, que entenem que l'estructura de la ciutat, tot i ser geomètricament, definida per un tipus d'estructura, en aquest cas travessera, aquesta, no és la que defineix, en última instància, la qualitat ambiental de la ciutat, sinó la intenció, la voluntat, els criteris del paper o la funció (social, econòmica, cultural, política) que se'ls atorga.

"Además, los corredores verdes urbanos son ejes que se distinguen por la calidad del espacio de estancia y de paseo, y por la presencia de una naturaleza cercana a la ciudadanía. Esto hace la ciudad más amable, a la vez que crea hábitats atractivos para la fauna y multiplica los beneficios ambientales y sociales. En este sentido, los corredores verdes urbanos desempeñan también un papel estratégico en la consecución de una ciudad saludable." (Pla verd 2020:66)

L'estudi JORNETLOPPASTOR. Arquitectes, que han realitzat el *Pla del Verd⁵ i de la Biodiversitat de Barcelona 2020*, expliquen amb molta claredat la idea del Pla i, al nostre entendre, la idea implícita de travessera com element d'anàlisi i proposta, que està subjacent. Tanmateix s'evidencia la metodologia de treball, que a partir de propostes aïllades i fragmentàries⁶ es vol arribar a una proposta estructural⁷ de la ciutat, o dit d'una altra manera, a partir del reconeixement de l'estructura de la ciutat i de la realitat existent, es pretén arribar a una estructura verda, que reconeix l'estructura

5 Promotor: Ajuntament de Barcelona / Equip redactor: JORNETLOPPASTOR / Localització: Barcelona.
<http://jlp.cat/ca/content/pla-del-verd-i-de-la-biodiversitat-de-barcelona-2020>

6 "Per maximitzar aquests beneficis, el Pla Estratègic del Verd de Barcelona aposta per la creació d'un veritable sistema verd, que connecti els petits jardins, els grans parcs i l'entorn natural periurbà, amb la certesa que una xarxa d'espais verds interconnectats és més que la simple suma de les seves parts."
<http://jlp.cat/ca/content/pla-del-verd-i-de-la-biodiversitat-de-barcelona-2020>

7 "Entenent el verd urbà com una penetració de la natura a la ciutat, que connecta i relliga urbs i territori, el Pla Estratègic del Verd de Barcelona vol provocar un salt conceptual en el reconeixement del verd com a infraestructura ecològica de l'hàbitat urbà. Una infraestructura essencial, en tant que subministra serveis socioambientals, produeix beneficis per a les persones, genera llocs de vida dins la ciutat i millora la resiliència de l'ecosistema urbà per a fer front a reptes futurs."
<http://jlp.cat/ca/content/pla-del-verd-i-de-la-biodiversitat-de-barcelona-2020>

existent i millora la qualitat ambiental⁸ de la mateixa, partint d'uns principis de millora de la diversitat biològica i mediambiental de la ciutat.



07.48. Il·lustració de l'autor en base a la il·lustració del corredor Collserol-Montjuïc del Pla Verd 2020 lamina 25 pàgina 69.

En relació al tema de la tesi, aquest Pla, al nostre entendre, evidencia, la idea de travessera com element d'anàlisi i proposta, com també, la idea d'estructura travessera de la ciutat de Barcelona, que tot i el canvi de paradigma en vers la idea de ciutat, s'emmarca en un esquema travesser i, aporta, al nostre entendre (probablement per el canvi de paradigma urbanístic) una interpretació més complexa de la idea de teixit urbà i de la relació metafòrica que hem intentat establir amb el teixit tèxtil, afegint complexitat a la formalització i materialització del teixit, que tot i que, la base fonamental s'estableix a partir de l'ordit i la trama (de les vies *descendents* i les *transversals descendents*) és en la consideració de com establir les relacions entre ordit i trama on es poden adquirir diverses qualitats del teixit dissenyat.

Probablement es pot entendre millor la incorporació qualitativa a la idea de teixit, si fem el símil amb diversos tipus de teixit tèxtil, que podríem assimilar a diverses propostes travesseres en la formació i estructuració del teixit urbà. Jaquim Batiste Jornet, publica en 1926, la *Teoria dels teixits*⁹, ens referim a aquest llibre, per ser publicat a Barcelona i per el caire didàctic del mateix. Jornet, explica amb molta claredat les bases tècniques i formals del teixit, que es conforma en base a fils paral·lels (fils d'ordit) creuats (travessats) perpendicularment per un altre fil (fil de trama), segons com es creuen els fils (ordit i trama) defineixen dos tipus de creuament, el "pren" i el "deixa", en el primer, l'ordit passa per sobre la trama i en el segon, la trama per sobre de l'ordit, segons la seqüència del tipus de creuament, el teixit adquireix una "textura" o una altra, una qualitat o una altra.

Els diferents tipus de teixit es configuren a partir de la combinació del tipus de creuament (el *pren* i el *deixa*), que en funció de com es combinen, el teixit adquireix una textura diferent. El tafetà¹⁰, per

⁸ "El verd no és només un complement ornamental o un element anecdòtic de l'hàbitat urbà. Ben al contrari, en constitueix una peça essencial, productora d'abundants beneficis ambientals, econòmics i socials per a la població, ja sigui en termes de qualitat de l'aire i regulació microclimàtica, ja sigui en termes de creació d'entorns bells i saludables, generadors de benestar i distensió, ja sigui pel que fa a l'atracció turística o l'adaptació de la ciutat al canvi climàtic."

<http://jlp.cat/ca/content/pla-del-verd-i-de-la-biodiversitat-de-barcelona-2020>

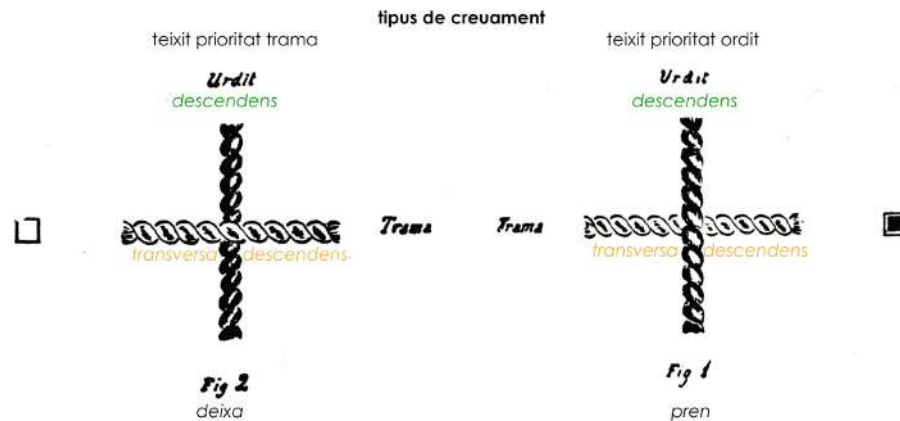
⁹ **Batiste** Jornet, Joaquim (1926). *Teoria de teixits*. 1926. A Caballé, impressor, Passeig del Triomf, 91 Barcelona. 1926

¹⁰ "El término tafeta no forma parte del diccionario que desarrolla la Real Academia Española (RAE). El concepto, sin embargo, suele usarse como sinónimo de tafetán, una palabra que procede del italiano o el catalán taffeta."

tafetán

Del cat. o it. taffeta, y estos del persa tāfte 'tejido'.

1. m. Tela delgada de seda, muy tupida



07.49. Fragment de la làmina "punts de creuament" (Batiste Jornet, 1926) re-dibuixat per l'autor per evidenciar la metàfora del teixit tèxtil i el teixit urbà i la relació entre ordit→descendens i trama→transversa descendens, con elements estructurals bàsics del teixit. El creuament en "pren" prioritza la via descendens, el creuament en "deixa" prioritza la transversa descendens.

exemple, es configura amb una distribució contínua i repetitiva d'un "pren" i un "deixa" consecutius i alternats. La sarja¹¹ de tres, l'ordit "pren" dues vegades i "deixa" una, el ras¹² (o setí) es configura amb sèries més llargues de "prens" entre cada "deixa". Aquests diferents tipus de teixit tenen en comú, tot i la diferència de textura, la seva configuració de teixit pla. Serien els teixits bàsics, els referents "originals" del teixit i de la idea de configurar elements plans (superficials) a partir de la relació de dues direccions per definir la superfície del teixit, amb més o menys complexitat de creuament, amb més o menys complexitat de textura.

11 sarja

1 f. [LC] [IT] Lligat de curs quadrat de tres o més fils i passades amb les evolucions dels punts d'encreuament disposades obliquament. (DIEC)

sarja

[s. XVII]; ant. sarga, del fr. sarge, íd., d'origen incert, probablement ll. td. sarīca, alteració del ll. serīca 'draps de seda']

f TÈXT 1 Lligat quadrat fonamental que té un escalonat constant igual a la unitat, que sol ésser denominat pel nombre de fils i passades del seu curs i presenta sempre uns solcs diagonals formats per les bastes d'ordit en una cara i de trama en l'altra. Sarja batàvia. Sarja romana. Sarja setina (o simplement setina).

2 Teixit fet amb lligat de sarja i amb diferents materials. (Diccionari Enciclopèdia Catalana)

sarga¹

Del lat. serīca 'de seda'.

1. f. Tela cuyo tejido forma unas líneas diagonales. (RAE)

12 setí

1 1 m. [LC] [IT] Lligat quadrat amb punts d'encreuament distribuïts talment que les cares del teixit presenten un aspecte de superfícies llises.

satén

Del fr. satin, y este der. del lat. seta 'cerda'.

1. m. Tejido parecido al raso.

raso

8. m. Tela de seda lustrosa, de más cuerpo que el tafetán y menos que el terciopelo.

Des de la metàfora del teixit (teixit tèxtil → teixit urbà), aquests tipus de teixit (teixit pla o de calada) són els que podríem assimilar a propostes urbanístiques senzilles (de baixa complexitat), les propostes d'exemples del segle XIX, es podrien assimilar a aquests tipus de teixit, de fet, podríem dir, tot i que simplificant molt, la *Teoría General de la Urbanización* de Cerdà, estaria en aquest paradigma metafòric, un teixit pla, que es configura a partir de les vies i entrevies.

La complexitat de la ciutat actual, la diversitat de trames (de xarxes) i de capes o estrats (sociològiques, tècniques, d'infraestructures, de serveis, etc.) que conviuen i es relacionen, poden allunyar-se, si més no, a primer cop d'ull, d'una possible relació amb la metàfora tèxtil, si no advertim, que el teixit tèxtil, també pot adquirir aquesta complexitat, no només, per la innovació i incorporació de nous materials al teixit (tècnics i intel·ligents), sinó per la innovació dels sistemes tèxtils, que d'alguna manera, al nostre entendre, fan possible la continuïtat en la pertinència de la metàfora tèxtil en relació al teixit urbà en la ciutat contemporània, incloent la complexitat en la metàfora del teixit.

La tècnica de teixit a la que ens referim que es va desenvolupar a partir de finals del segle XVIII, que va introduir en la configuració i fabricació de teixit, altres paràmetres de complexitat (teixit de varies capes i diverses combinacions de creuaments, independència de moviment de l'ordit, etc.) que alguns autors relacionen amb l'origen de la informàtica. Ens referim al teixit Jacquard¹³, que al independitzar el moviment dels fils de l'ordit permet configuracions tèxtils més complexes.

Per visualitzar aquesta relació metafòrica del teixit tèxtil i el teixit urbà contemporani, hem pres de referència un cas molt concret de l'àmbit tèxtil, que al nostre entendre, facilita la comprensió de la pertinència en la continuïtat de la relació metafòrica dels teixits (el tèxtil i l'urbà contemporani) en un nivell de complexitat similar.

Ens referim al treball conjunt d'una artista (o artesana tèxtil) i un investigador de l'àmbit de la

13 Teixit Jacquard - V2. 1903. De la col·lecció de: Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya
"El mecànic francès Joseph Marie Jacquard (1752-1834) inventà la màquina que porta el seu nom i que va ser presentada en públic l'any 1804 a Lyon. Acoblada a un teler, permet l'evolució independent de cadascun dels fils d'ordit, que pot ser alçat o no individualment i, per tant, ofereix la possibilitat de reproduir dibuixos més grans i més complicats que amb la màquina de lliços. El teler Jacquard funcionava amb unes targetes perforades que marcaven la seqüència de pujades i baixades del fil. Aquest funcionament inspirà posteriorment, amb gran èxit, el sistema de targetes perforades per codificar informació i automatitzar-ne el seu tractament estadístic."

<https://artsandculture.google.com/asset/teixit-jacquard-v2/SAHiNln3l6OYag?hl=ca>

neurociència, que s'ha concretat en unes peces tèxtils anomenades "El teixit dels pensaments¹⁴", guardonat com a menció honorífica¹⁵ en l'edició de la competició internacional *Art of Neuroscience 2018*, reproduïm tot seguit el text que acompanya el projecte i les il·lustracions de les peces tèxtils:

Reconèixer una olor

Les olors es codifiquen en el cervell en una estructura modular i compacta: la columna glomerular. El nostre objectiu és comprendre millor com el cervell reconeix les olors. Adrecem aquest repte obtenint imatges en 3D de paisatges neuronals que contenen aquests glomèruls, fent així possible traçar les neurones individuals que els formen. Per tal de dirigir l'adquisició d'imatges a zones molt concretes del cervell, combinem l'ús d'un microscopi electrònic de rastreig que incorpora tall seriati automàtic del bloc (SBEM) amb diverses modalitats de microscòpia òptica. Hem adaptat algunes imatges que il·lustren els nostres experiments més recents per tal que puguin ser teixides en teler.

Els tapissos mostren aquests paisatges neuronals, i es van teixir amb un teler Jacquard manual amb control digital del fil. Els patrons geomètrics apareixen a diferents escales, abraçant des de micres fins al mil·límetre. Alguns elements de la imatge es van teixir amb fils fluorescents, permetent que les imatges de microscòpia òptica i electrònica se superposin en el tapís.

En conjunt, a través d'una diafonia entre art i neurociència, mostrem algunes gemmes ocultes del cervell dels mamífers.

(<http://www.francescapinol.com/projectes/art-i-neurociencia/>)



07.50. Imatge composta per l'autor amb les tres peces de teixit Jacquard del projecte "El teixit dels pensaments" de Carles Bosch Piñol i Francesca Piñol Torrent.

14 The Fabric of Thoughts – El teixit dels pensaments – El tejido de los pensamientos

Carles Bosch Piñol¹ and Francesca Piñol Torrent²

1- The Francis Crick Institute, London

2- Laboratori Tèxtil, member A_FAD Foment Arts i Disseny, Escola Massana, Centre d'Art i Disseny, Barcelona

<http://www.francescapinol.com/projectes/art-i-neurociencia/>

15 "Los experimentos en curso más recientes se adaptaron para que pudieran transferirse de manera eficiente a un teler.

Tejimos telas que representan estos paisajes neuronales utilizando un teler manual Jacquard con control de hilo digital. Los patrones geométricos aparecen en diferentes escalas, desde micras hasta milímetros. Algunas características se entretrejieron con hilos fluorescentes, lo que permite que las imágenes de microscopía óptica y electrónica se superpongan en el tapiz.

Tomados en conjunto, a través de una conversación cruzada entre artistas y neurocientíficos, estamos mostrando algunas gemas ocultas del cerebro de los mamíferos."

<https://aon.nin.knaw.nl/index.php/portfolio/2018/>

D'aquest treball, ens interessa, respecte a la metàfora tèxtil, l'ampliació de la idea que suposa, a més de la relació de diverses disciplines i tècniques, la consciència del treball multiescalar integrat (diverses escales, des de micro a macro, diversa relació de capes), la introducció de diverses tecnologies en l'anàlisi (*tecnologies informàtiques de representació de la realitat com el tall seriat automàtic del bloc (SBEM) amb diverses modalitats de microscòpia òptica*), la relació o vinculació entre la representació i la seva concreció material.

Un exemple del que, a una altra escala i des d'un altre àmbit disciplinar, pot ser una metodologia de treball per comprendre i projectar la ciutat, amb els elements i recursos, de la ciutat.

D'alguna manera, la idea dels corredors verds pot estar en un lloc metodològic similar, en tant que és una proposta concreta que parteix de l'anàlisi de la realitat existent, emprant elements de referència de diferents disciplines (sociologia, antropologia, biologia,) a més de les històricament relacionades amb el disseny de la ciutat (d'àmbits tecnològics de la disciplina urbanística, enginyeria, arquitectura, comunicacions, noves tecnologies) que incorporades a l'anàlisi i proposta de la ciutat, poden donar resposta a la complexitat actual i futura de la mateixa i, que alhora, donen sentit a la formalització concreta, més enllà de determinismes formals, que es basen en esquemes més o menys rígids, més o menys simplistes.

El Pla de Mobilitat 2013-2018

El Pla de mobilitat 2013-2018 de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona (AEU), tot i l'àmbit sectorial, està en una metodologia similar, al nostre entendre, assimilable al teixit complex.

El pla es planteja des de la diversitat de la tipologia de transport (modal), des de la diferència de xarxes. Xarxes que tenen en compte la geografia, les capes socioeconòmica, la productiva, simbòlica, etc., xarxes diverses que s'organitzen des de la seva funcionalitat però també i, sobretot, des de la voluntat de millorar l'habitabilitat a la ciutat, des d'una visió d'un urbanisme ecosistèmic¹⁶, visió que dona sentit a les actuacions parcials, les de present i les propostes de futur.

¹⁶ "L'Urbanisme Ecosistèmic pren en consideració la idoneïtat dels desenvolupaments urbanístics en funció de les característiques de l'emplaçament i de les potencialitats quant a la consecució de l'habitabilitat urbana i de l'eficiència del sistema urbà"
<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/urbanisme-ecosistemic>

El Pla és una proposta que conjuga o relaciona les tres idees fonamentals en la que es basa la idea de ciutat de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, 1_SUPERILLA¹⁷, 2_XARXA ORTOGONAL D'AUTOBUSOS¹⁸, 3_URBANISME DE TRES NIVELLS¹⁹, tres idees, que estan sota la premissa del model urbà que pretenen definir i projectar. Amb un clar enfocament estratègic sostenible, que es basa en tres conceptes, 1_SOSTENIBILITAT²⁰, 2_COMPACITAT I FUNCIONALITAT²¹ i 3_COMPLEXITAT²².

Els elements que formalitzen la proposta (la *Xarxa Ortogonal* i les *Superilles*) ens recorden a la proposta de Cerdà actualitzada i ampliada (urbanisme de *tres nivells*) a la complexitat de la ciutat actual i de futur. Alhora, ens aproxima a una idea de transversalitat que a la tesi hem estat indicant, des dels inicis, com a característica de l'estructura urbana de la ciutat en diferents moments històrics, que d'alguna manera, confirma, al nostre entendre, la consideració del patró travesser en la morfologia de la ciutat de Barcelona, que ara, en aquestes propostes, s'amplien conceptualment i estratègicament, com elements o idees d'anàlisi i proposta sobre la ciutat, sobre l'estructura de la ciutat.

Les Superilles es poden entendre com, la re-consideració i actualització de la idea d'eixample Cerdà, el fet que en la proposta de les Superilles, s'anomeni l'espai de la nova cèl·lula, *intervia*, és un

17 "Conjunt de vies bàsiques que formen un polígon o àrea interior (anomenada *intervia*) que conté diverses illes del teixit urbà actual. Aquesta nova cèl·lula urbana, d'uns 400 metres de costat per als fluxos motoritzats, allibera el seu espai interior per a la resta d'usos"

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/superilla>

18 "La proposta es basa en un esquema de xarxa ortogonal que assegura la isotropia del territori, és a dir, cobreix per igual totes les parts del municipi. D'aquesta manera es millora la connectivitat entre les línies i l'accessibilitat per a tots els usuaris"

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/xarxa-ortogonal-dautobusos>

19 "L'urbanisme dels tres nivells projecta tres plans amb el mateix detall i a la mateixa escala amb la qual els urbanistes actuals projecten el pla urbanístic en superfície. Les cobertes estan vinculades a la biodiversitat, l'energia i l'aigua. El subsòl es vincula als serveis, la distribució urbana, l'aparcament, la mobilitat massiva de passatgers, al cicle de l'aigua i a la gestió de l'energia. El sòl es relaciona amb els usos, la funcionalitat i l'espai públic"

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/urbanisme-de-tres-nivells>

20 "El model urbà que millor s'ajusta al principi d'eficiència urbana i habitabilitat urbana és la ciutat compacta en la seva morfologia, complexa en la seva organització, eficient metabòlicament i cohesionada socialment. Aquest model és la base de BCNecologia"

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/model-de-ciutat-sostenible>

21 "La compacitat i la funcionalitat formen l'eix que atén a la realitat física del territori i, per tant, a les solucions formals adoptades"

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/compacitat-i-funcionalitat>

22 "La complexitat atén a l'organització urbana, al grau de mixticitat d'usos i funcions implantades en un determinat territori."

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/complexitat>

indicador clar d'aquesta re-novació i actualització del concepte cerdià. De la illa Cerdà a la Superilla de l'AEUB o re-consideració de la idea del GATCPAC (Pla Macià), amb un nou model de ciutat compacta i funcional. Un híbrid adequat a la ciutat del segle XXI, que reconeix la situació complexa de la ciutat actual i els referents (locals) anteriors, la illa Cerdà i la modernització o re-interpretació de la illa per el GATCPAC.

La Superilla, com a solució integral, planteja dos canvis fonamentals que el pla de mobilitat assumeix:

- 1_ jerarquització de la xarxa viària (model modal)
- 2_xarxes diferenciades i relacionades.

"La Superilla es perfila, per tant, com una solució integral que uneix urbanisme i planificació de la mobilitat amb l'objectiu principal de limitar la presència del vehicle privat a l'espai públic i retornar aquest al ciutadà."
<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/superilla>

"La Superilla és una nova cèl·lula d'organització urbana que, amb la seva implantació, aporta solucions a les principals disfuncions lligades a la mobilitat, alhora que millora la disponibilitat i qualitat de l'espai públic per al vianant. Aquests objectius s'aconsegueixen amb la introducció de dos canvis fonamentals: la jerarquització de la xarxa viària i l'establiment d'una xarxa diferenciada per a cada mode de transport"
<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/superilla>

La Superilla, com a cèl·lula i solució integral que relaciona urbanisme i planificació de la mobilitat, amb la finalitat (objectiu) de retornar l'espai públic al ciutadà. Una proposta basada en l'anàlisi d'una cèl·lula bàsica (fonamental) que partint de la realitat construïda²³ i de la complexitat de la ciutat actual, pretén millorar la qualitat urbana, reduint l'impacte ambiental, augmentar la qualitat de vida a la ciutat (compacta i funcional) incrementant la cohesió social i l'activitat econòmica.

"En definitiva, l'aplicació de les Superilles es tradueix en una millora de la qualitat urbana mentre es redueix l'impacte ambiental. També augmenta la qualitat de vida de veïns i visitants, i s'incrementa la cohesió social i l'activitat econòmica."
<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/superilla>

La Xarxa Ortogonal d'Autobusos, es basa en el principi fonamental de l'urbanisme cerdià, l'ortogonalitat (transversalitat, teixit) com a principi geomètric que assegura la isotropia del territori, per aconseguir la millora de la connectivitat i l'accessibilitat. Tanmateix, l'esquema ortogonal es més

²³ "El fet que no sigui necessari enderrocar part del parc edificatori ni implementar canvis de gran calat en el planejament urbà, fa de les Superilles un instrument capaç de millorar la vida dels habitants de ciutats de qualsevol tipologia."
<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/superilla>.

llegible²⁴, fàcilment comprensible i simplifica l'ús al relacionar²⁵, en els nodes de trobament, les diferents línies.

Urbanisme de tres nivells o de tres capes, biodiversitat, energia i aigua (cobertes, capa o nivell superior), els serveis, la distribució urbana, l'aparcament, la mobilitat massiva de passatgers, el cycle de l'aigua i l'energia (subsòl, capa o nivell inferior), els usos, la funcionalitat i l'espai públic (el sòl, capa o nivell entremig, la capa històricament urbana o de l'urbanisme), capes de la mateixa importància, no subsidiàries, sinó interconnectades o vinculades²⁶, amb el mateix nivell d'importància.

El disseny de cada capa es fa seguint la seva pròpia lògica, l'edificació s'ha de dissenyar per facilitar la connexió de les tres capes, la coherència de les dues lògiques (vertical i horitzontal) ha de resoldre, de manera sistèmica, les diverses funcions urbanes.

Un plantejament sistèmic que vincula els tres plans, capes o estrats (com l'ordit i la trama en un teixit Jaquard) de l'urbanitat de la ciutat, que s'ha d'acompanyar d'instruments de caràcter legal, econòmic i organitzatiu per fer front als nous requeriments de la ciutat actual i futura.

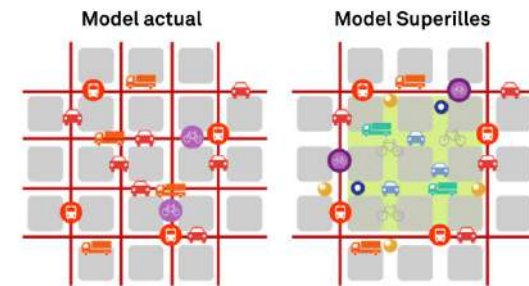
Els esquemes (plànols) que presenta l'Agència d'Ecologia Urbana BCN, de la implantació de Superilles (07.51) i de la Xarxa Ortogonal d'Autobusos (07.52), evidencien amb molta claredat, la interrelació morfològica de les dues idees i, alhora, el substrat o la base travessera i de teixit de les propostes.

El fet que totes dues propostes es plantegen en el pla del sòl (la capa intermitja dels tres nivells) podria ser una condició de la seva morfologia, que al basar-se en la realitat construïda, remarca o

24 "El nou esquema no només és més funcional, sinó també més "llegible", ja que s'estructura de manera similar al metro i es converteix en una xarxa fàcilment comprensible. A més, la gran majoria de destinacions s'assoleixen amb un sol transbordament, simplificant l'ús de la xarxa d'autobús i evitant la necessitat actual de conèixer cada línia individualment."
<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/xarxa-ortogonal-dautobusos>

25 "La xarxa ortogonal també potencia la intermodalitat, situant estratègicament les parades per facilitar la connexió entre línies i també amb altres xarxes de transport (tramvia, metro, préstec de bicicletes, etc.)"
<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/xarxa-ortogonal-dautobusos>

26 "L'urbanisme dels tres nivells, un dels instruments d'ordenació de l'Urbanisme Ecològic, projecta tres plans amb el mateix detall i a la mateixa escala que els urbanistes actuals projecten el pla urbanístic en superfície. Projectar un pla en alçada i un plànol del subsòl, a banda del pla en superfície, permet que el conjunt de variables que atenen els reptes actuals puguin ser plasmades d'una manera o d'un altra. Tres plànols a escala urbanística (no a escala arquitectònica i/o projectual), projectats en horitzontal i després encastats en vertical han de proporcionar la carcassa dels models urbans anunciats."
<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/urbanisme-de-tres-nivells>



07.51. Model de Superilles. Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018. Il·lustració pàgina 10. L'esquema del Model Superilles, no modifica la idea de teixit urbà en relació a la metàfora tèxtil, modifica el tipus de teixit a partir del canvi de relació de l'ordit i la trama, a partir de complexificar la relació de "pren" i "deixa", del teixit pla i de vincular aquest teixit amb els teixits de les xarxes de nivell superior i inferior del inicial teixit pla,

L'esquema de la xarxa ortogonal d'autobusos recorre a la representació gràfica de l'ordit i la trama com referents metafòrics del teixit.



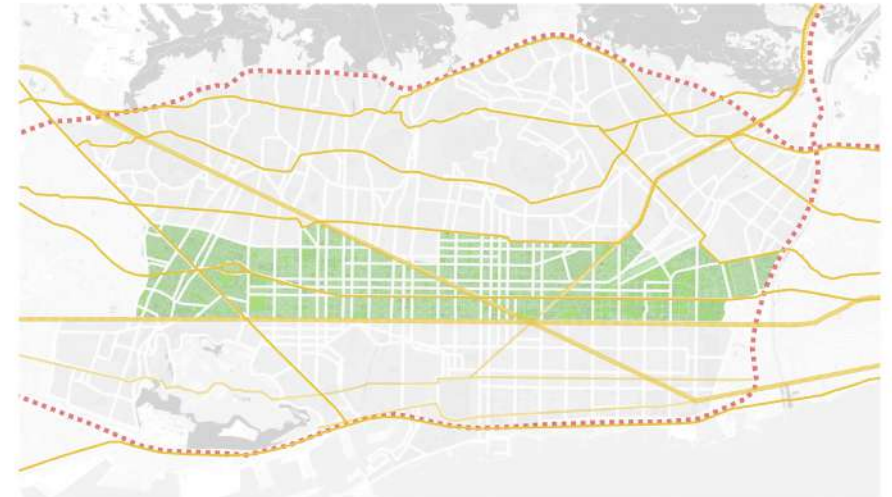
07.52. Esquema de la xarxa ortogonal d'autobusos. Pla de Mobilitat de Barcelona. Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona.

evidència la morfologia de l'estructura física i construïda existent. Però, més enllà, d'aquesta evidència, el que indiquen les propostes, és la pertinència i fins i tot la possibilitat d'extrapolació de la idea a altres estructures urbanes, a altres ciutats, tanmateix, es planteja més com un concepte que com una conseqüència directa de la morfologia existent.

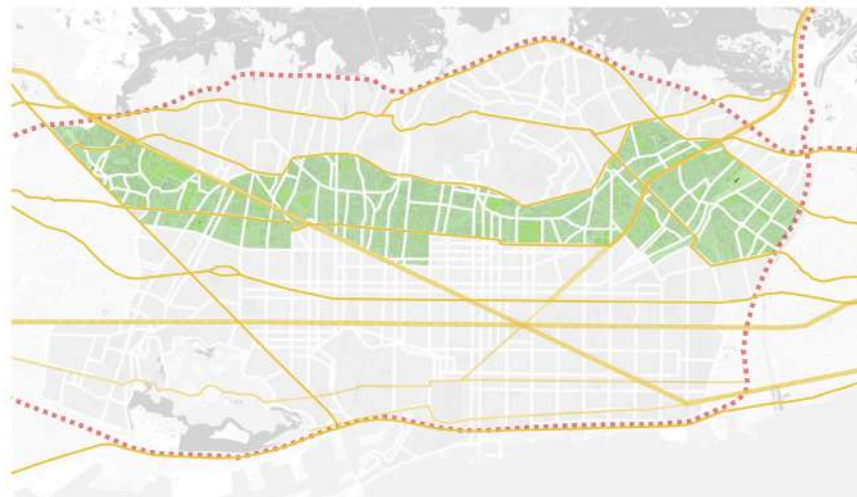
Les il·lustracions de les pàgines següents (7_77 i 7_78), mostren la relació de la proposta de *Superilles* i la *Xarxa Ortogonal d'Autobusos* amb les travesseres de l'estructura urbana de Barcelona, contextualitzades o vinculades a les "diferents barcelonès" (de manera esquemàtica, la ciutat vella, l'eixample i el rere-eixample). Una de les primeres observacions, és la relativa petita dimensió de l'Eixample Cerdà, en relació a la superfície construïda al municipi de Barcelona, tanmateix, aquesta evidència, al nostre entendre, indica que la idea de travessera (de teixit d'ordit i trama) és, amb morfologies lleugerament diferents (per la geografia, per el creixement urbà, per les condicions socio-econòmiques) aplicable i està aplicada en la base (en la essència) dels plans, configurant una estratègia urbanística (re-visada a les condicions actuals) que, al nostre entendre i al llarg de la tesi, hem anat incidint.



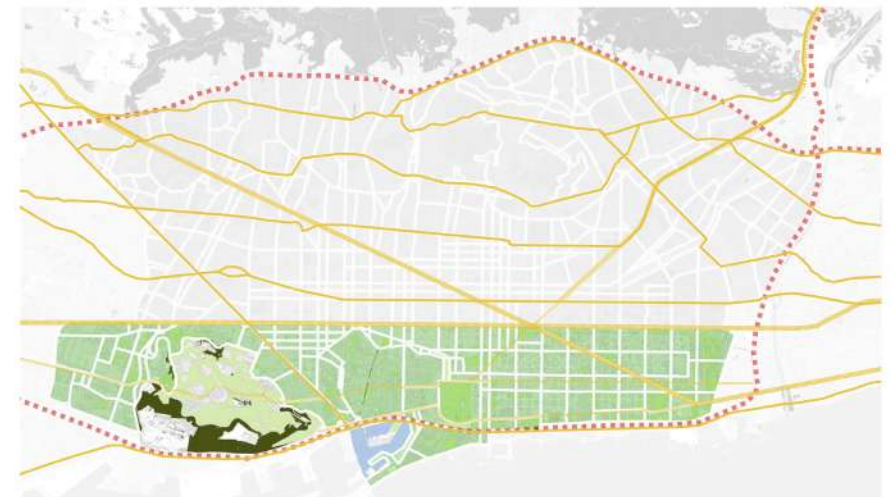
FRANJA TRAVESSERA DE MUNTANYA. ESPLUGUES-SANTA COLOMA
Travessera Nord



FRANJA TRAVESSERA SANS-SANT MARTÍ
Travessera Aragó



FRANJA TRAVESSERA LES CORTS-SANT ANDREU
Travessera de Gràcia



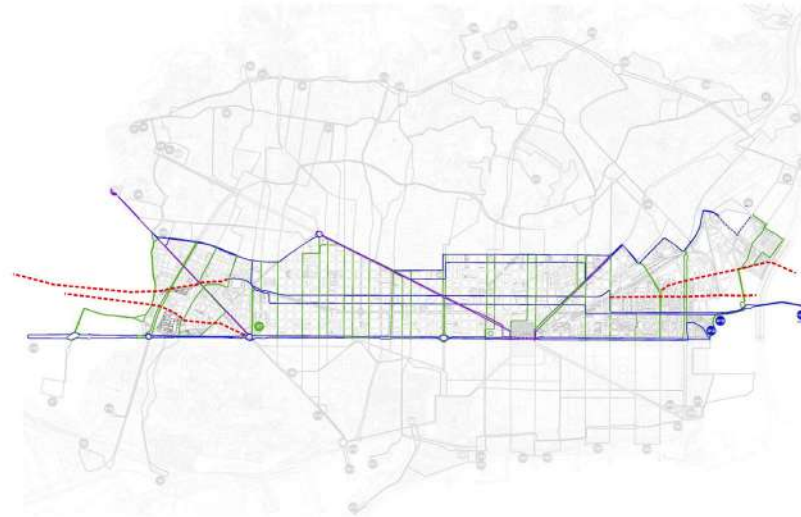
FRANJA TRAVESSERA DE MAR. MONTJUÏC-FORUM
Travessera de Mar

07.53. Dibuix de l'autor en base a *Les Superilles de Barcelona*. *Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018*. Il·lustració pàgina 11. La intenció de les il·lustracions és evidenciar l'esquema travesser de la proposta, tant a la ciutat històrica, com a l'eixample, com al rere-eixample, on es

pot veure mateixa la lògica travessera en diferents sectors de la ciutat, cercant el ajust de la idea de travessera, vinculada a la idea morfologia tèxtil amb independència de la regularitat del traçat existent.



FRANJA TRAVESSERA DE MUNTANYA, ESPLUGUES-SANTA COLOMA
Travessera Nord



FRANJA TRAVESSERA SANS-SANT MARTÍ
Travessera Aragó



FRANJA TRAVESSERA LES CORTS-SANT ANDREU
Travessera de Gràcia



FRANJA TRAVESSERA DE MAR, MONTJUÏC-FORUM
Travessera de Mar

07.54. Dibuix de l'autor en base al plànol de *La Xarxa Ortogonal d'autobusos de Barcelona. Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018*. Il·lustració pàgina 48. La intenció de les il·lustracions és evidenciar l'esquema de franges travesseres, on

es pot veure mateixa la lògica travessera a les diferents franges, així com la manca d'alguns fragments de travesseres que faciliten la connectivitat a l'interior de les franges i entre franges.

Les Portes de Collserola com a paradigma de la proposta d'urbanisme municipal

Vicente Guallart va fer la lliçó²⁷ inaugural del segon semestre del curs 2011-2012 a l'ETSAB, amb el títol *Barcelona: 10 projectes estratègics per a una ciutat*, al repositori digital de la UPC es presenta com “*Conferencia inaugural de un libro de Vicente Guallart, Gerente de Hábitat Urbano y Arquitecto en el Ayuntamiento de Barcelona*”. Guallart, en format de conferència distesa i adreçada fonamentalment als estudiants (als futurs arquitectes), explica la seva idea de ciutat futura prenent com a referent la ciutat de Barcelona, enfocant la conferència en com han de ser les ciutats del futur i com s'ha de preparar i treballar en la mateixa, una idea de futur no utòpica, que implica, fer una/es diagnòs del present, de manera que es pugui treballar aquest, amb visió de futur enfocada, en aquest sentit, el treball o les propostes del present han de ser el laboratori que prepari o defineixi la futura ciutat.

Per Guallart, el futur de Barcelona, el planteja com, “*Barcelona: 10 projectes estratègics per a un de ciutat*”. Un projecte de ciutat que s'ha de plantejar els reptes de les noves tecnologies i, com aquestes han modificat la percepció i la comprensió de la ciutat actual i futura. En aquest sentit, la reflexió i la proposta de Guallart, centra el tema a través de deu projectes, o deu temes, que per ell, són fonamentals per entendre la ciutat actual i les propostes de futur.

- 1_Reanturalitzar
- 2_Habitat protegit
- 3_Illes autosuficients
- 4_Fab Labs
- 5_Smarts Cities
- 6_Ciutat Vella
- 7_Regeneració dels Barris
- 8_Construcció de Ciutat
- 9_Blau@ictinea
- 10_Infraestructures en Xarxa.

Els 10 projectes, més que propostes concretes, són temes o lemes que cal considerar en qualsevol proposta de present i de futur, són temes, que en funció del projecte (urbanístic, paisatgístic, d'infraestructura, etc.) hi seran, amb més o menys intensitat o proporció, són temes o idees, que en la construcció de la ciutat, ja sigui des d'una proposta fragmentària o estructural, cal considerar.

²⁷ Conferencia inaugural de un libro de Vicente Guallart, Gerente de Hábitat Urbano y Arquitecto en el Ayuntamiento de Barcelona con la presentación de Ferran Sagarra, Director de l'Etsab i Antoni Giró, Rector de la UPC. 7 de febrer de 2012

El cas del concurs de les Portes de Collserola, s'emmarca en aquesta idea, és una proposta fragmentària (en relació a la ciutat de Barcelona) que es pot identificar en un dels deu projectes o temes (1_Re-naturalitzar), però alhora, incorpora (en funció de les propostes) diversos temes (projectes) 2_Hàbitat protegit, 3_Illes autosuficients, 4_Fab Labs, 5_Smats Cities, 7_Regeneració dels Barris, 10_Infraestructura en Xarxa.

El plantejament de Guallart, és definir una matriu de temes interconnectats (una xarxa teòrica on els nodes multiescalars són els temes-projectes) que serveix de referència per "avaluar" la pertinència de les propostes fragmentàries concretes. Tanmateix, la metodologia de concursos, pretenen assegurar, per una banda, la diversitat i la participació ciutadana en les propostes i per altra, "posar a prova" la pertinència de la xarxa de temes.

El Pla Verd²⁸ 2020 i el Pla de Mobilitat²⁹ Urbana de Barcelona PMU 2013-2018 (Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona), que hem comentat anteriorment, es poden emmarcar en aquesta idea o estratègia de deu projectes-temes, des de les especificitats del l'espai verd i la mobilitat.

El plantejament del *Concurs de les Portes de Collserola*, com hem esmentat anteriorment, al nostre entendre, es planteja des de la idea de travessera, tant per el lloc (franja de contacte entre Collserola i la ciutat urbanitzada) com per les intencions-motivacions de la demanda a les propostes.

Les imatges de la presentació³⁰ del concurs, són molt clares respecte a la idea de travessera, la primera imatge (una vista aèria centrada en Collserola i una vista en "alçat" des del mar cap a Collserola) indiquen clarament la consideració travessera del lloc. A la vista general i a la vista d'alçat es remarca el traçat del Passeig de les Aigües, una travessera en el "paisatge natural" que ressegueix (aproximadament) el límit del parc, en un recorregut "paral·lel" al mar i pendent, pràcticament zero.

²⁸ *El Pla del Verds i de la Biodiversitat de Barcelona* es va presentar per el Govern Municipal en la Comissió d'Hàbitat Urbà i Medi Ambient en la Sessió del 24 de gener de 2012. En la definició del Pla han participat tècnics municipals, representants de grups polítics, empreses i organitzacions.

Medi Ambient i Serveis Urbans - Hàbitat Urbà. Ajuntament de Barcelona. Abril 2013
Assessoria y proposta gràfica. JORNET-LLOP-PASTOR Arquitectes

²⁹ Es pot consultar a <http://www.bcnecologia.net/ca/projectes/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible-de-barcelona-2013-2018>

³⁰ El concurs es presenta el 20 de setembre de 2011, acompanyat d'una sèrie d'imatges que pretenen situar les intencions del mateix. https://www.slideshare.net/Barcelona_cat/presentaci-de-les-portes-de-collserola-a-barcelona

Una traça travessera, que s'inicia per la voluntat o necessitat de traslladar l'aigua d'abastiment a la ciutat, és el referent per les propostes, que com indica el text que acompanya la imatge, els reptes del concurs es concreten en:

- 1_Re-naturalitzar la ciutat.
- 2_Connectar la ciutat al parc.
- 3_Millorar els barris de muntanya.



07.55. Il·lustració 2 de la presentació del Concurs de les Portes de Collserola. Acompanya la il·lustració un text amb els tres reptes del concurs. 1_Re-naturalitzar la ciutat, 2_Connectar la ciutat al Parc, 3_Millorar els barris de muntanya.

En els termes que estem plantejant a la tesi, el concurs, prenent com a referència la travessera (carretera de les Aigües) o la franja travessera, vol potenciar les vies *descendens*, vies o espais *descendens*, que degudament tractats, han d'acomplir amb els reptes del concurs. En aquest cas, les travesseres (passeig de les Aigües, Ronda de Dalt) tenen un paper referencial. El Passeig de les Aigües com un element de connexió transversal (de llevant a ponent) al parc i, la Ronda de Dalt, com un element travesser a superar o modificar, el seu paper de "barrera" a la direcció *descendens*.

Els "reptes" del concurs, explícitament, estan potenciant la direcció i la qualitat dels elements *descendens* del futur teixit, què definiran o configuraran el conjunt de les diferents portes. És a dir, conscient o inconscientment, el concurs planteja estratègies travesseres, a partir de propostes fragmentàries (16 portes) per aconseguir una proposta estructural (unitària) en l'àmbit travesser de les cotes altes de la ciutat i, alhora, és una estratègia travessera, perquè es conforma (la proposta unitària) per l'aportació fragmentària dels diferents casos. Insistim, que és una proposta travessera, per el fet, no només, del lloc i de les intencions, sinó també, per la manera d'actuar, com ha passat en altres travesseres històriques, que s'han generat a partir de condicions diferents, en funció del moment i del lloc i, que una lectura posterior i conjunta (de les diferents travesseres) ha generat un espai travesser conseqüència de les diverses propostes.

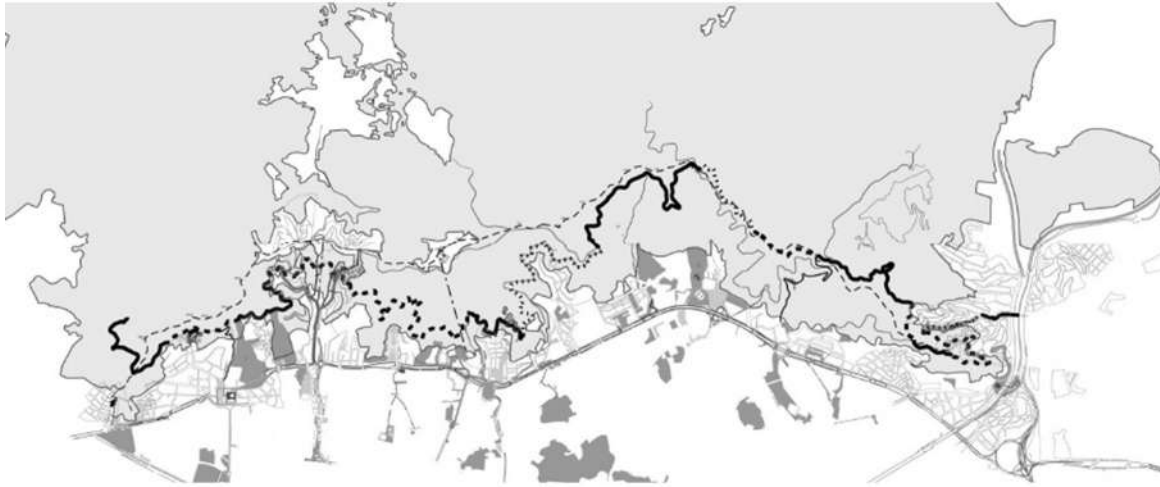
La il·lustració sisena de la presentació (veure il·lustració de la pàgina 7_83), és un esquema on s'indiquen els espais verds urbans i del peu de la serra de Collserola i, el traçat "inacabat" del Passeig de les Aigües; aquesta il·lustració indica la importància (la oportunitat del concurs) de la travessera Passeig de les Aigües, aquest passeig i la voluntat d'acabar-lo, s'ajusta a les qualitats que hem estat definint com a travessera a la tesi, una via capaç de ser element estructurant (en aquest cas una via al paisatge) que sorgeix de necessitats i voluntats diverses (per la canalització d'aigua) camí, via de comunicació, infraestructura tècnica, etc., que s'ha generat per fragments (en funció de les necessitats i possibilitats) i que els diversos fragments travessers, amb la seva continuïtat/discontinuitat, poden generar una travessera a escala superior.

Tanmateix, com a travessera, per fragments o acabada, té la capacitat d'esdevenir un element de referència en una estructura. Així és, com s'entén al concurs i així és com es defineix com a travessera, la que serà el suport o element de referència de les diferents *descendens* que en cada porta es proposa projectar.

Tot i això, per el que ens interessa a la tesi, la il·lustració redibuixada (07.56), vol fer èmfasi, a partir de la il·lustració sisena de la presentació del concurs, en una altra o altres travesseres, que tot i que el concurs no esmenta (de fet fa referència a les *descendens*³¹ de la futura estructura que definiran els projectes de les portes) el paper que poden tenir les *transversa descendens* en el teixit urbà del lloc on es planteja el concurs. Un paper similar al que tindrà la *transversa descendens* del Passeig de

31 Els dos primers objectius del concurs "1_Re-naturalitzar la ciutat, 2_Connectar la ciutat al Parc" posen l'èmfasi, explícitament, en la direcció descendens del teixit

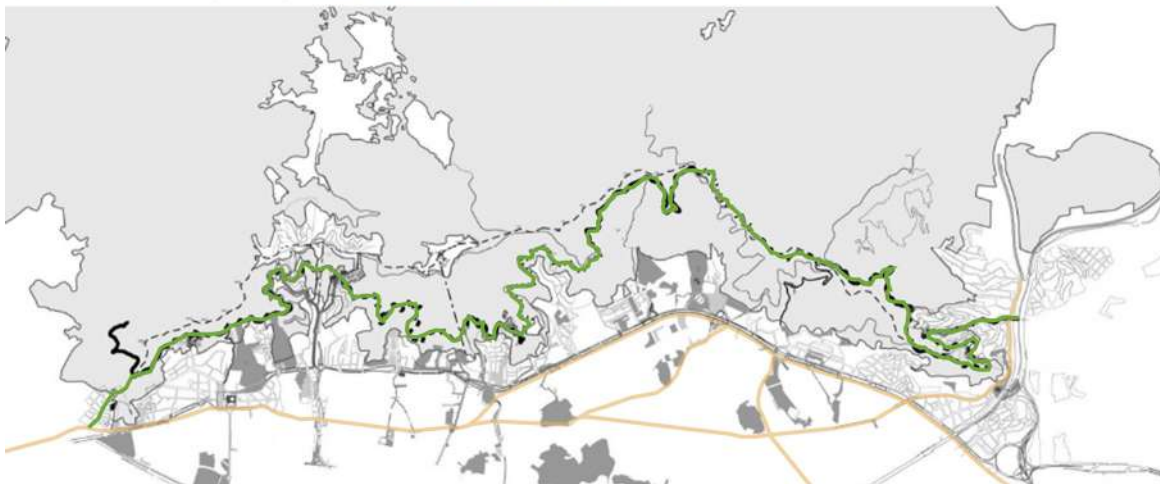
Oportunitat d'acabar el Passeig de les Aigües



07.56. A dalt: il·lustració 6 de la presentació del Concurs de les Portes de Collserola. Acompanya la il·lustració el text, *Oportunitat: Acabar el Passeig de les Aigües.*

A baix, dibuix de l'autor sobre la il·lustració superior remarcant el traçat del Passeig de les Aigües (Traversera del parc) i indicant variats traçats de travesseres urbanes en el teixit urbà dels barris de muntanya, entre el primer cinturó i la Ronda de Dalt. Acompanya la il·lustració el mateix text de la il·lustració anterior afegint "i millorar la connectivitat transversal dels barris."

Oportunitat d'acabar el Passeig de les Aigües i millorar la connectivitat transversal dels barris.

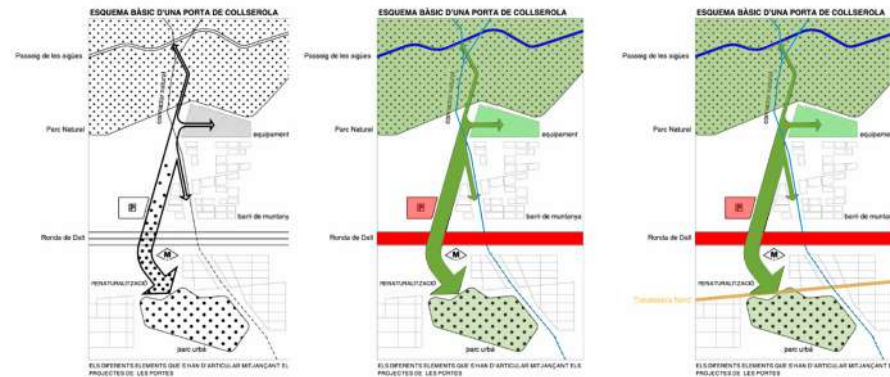


les Aigües, com element que millori la connectivitat transversal dels barris (a escala de barri) i faciliti la comprensió de l'estructura travessera, que amb les propostes del concurs (*descendens*) i les *transversa descendens* de diferent qualitat (paisatgística-Passeig de les Aigües, de comunicació-Ronda de Dalt i de connexió urbana a escala de barri-Travessera Nord), unes vies cíviques, que a més de millorar la connectivitat en i entre els barris, faciliten la comprensió de l'estructura travessera, generant nodes (a la xarxa travessera) en el teixit urbà, com de manera similar, el Passeig de les Aigües els genera en el teixit natural de la Serra.

Per entendre millor el que acabem de comentar, prenem de referència la il·lustració setena de la presentació del concurs, la que s'acompanya amb el títol "Esquema bàsic d'una Porta de Collserola", en la que, com el seu nom indica, intenta explicar la intenció del concurs.

07.57. Il·lustració 7 de la presentació del Concurs de les Portes de Collserola, *Esquema Bàsic d'una Porta de Collserola*. Acompanya la il·lustració el text: "Els diferents elements que s'han d'articular mitjançant els projectes de les Portes"

Les dues il·lustracions a la dreta de l'original, remarquen els diferents elements i la travessera Nord, implícita en l'esquema.



La il·lustració és, com hem anat insistint, una esquema bàsic del concepte de travessera. Indica els elements transversers de referència, les vies transverseres, el Passeig de les Aigües, la Ronda de Dalt i conscient o inconscientment, una possible travessera urbana (la que en la tercera il·lustració hem indicar com a Travessera Nord) que, el mateix dibuix esquemàtic del teixit urbà per sota la Ronda de Dalt, deixa advertir.

L'esquema fa èmfasi en les *descendens*, sobretot en la fletxa asimètrica *descendens* (en els esquemes re-dibuixats, les fletxes de color verd) més intenses en sentit descendent que ascendent (aquest és un dels objectius principals del concurs) que cerca els espais verds urbans per connectar-los amb el parc, els barrancs o rieres existents. En relació a la/les *descendens*, els equipaments,

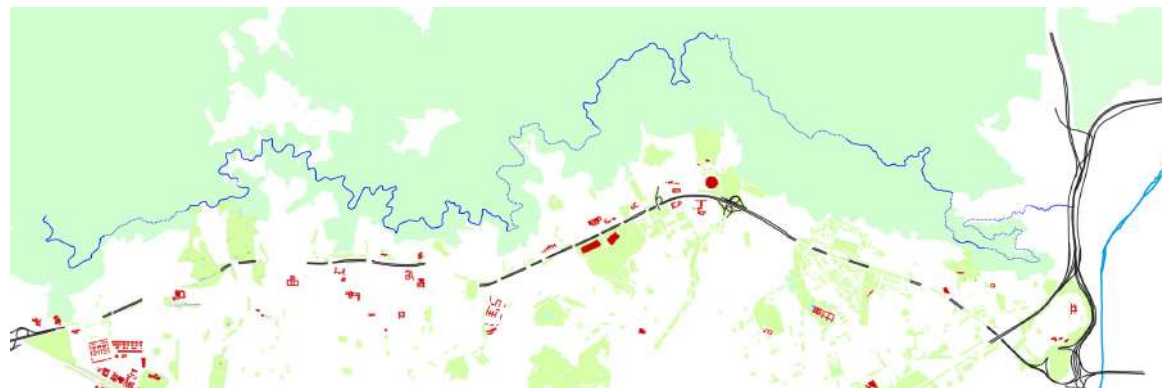
què per una banda, han de facilitar l'ús de les connexions al parc i per altra, la millora dels barris, aparcaments i equipaments de barri i per ús i funcionament del parc.

En aquest esquema bàsic, les travesseres tenen papers diferents, el Passeig de les Aigües és el que relacionarà totes les portes i on es trobaran els nodes de connexió entre la travessera i els corredors, estructurant el "teixit" que definiran les diferents portes. La Ronda de Dalt, que té la funció de comunicació metropolitana (majoritàriament per transport privat), l'esquema, la tracta com obstacle o barrera a superar (modificar el creuament de "deixa" a "pren"). Els corredors definits en cada porta han de poder modificar la condició de la via ens els punts o llocs de contacte amb la travessera, superant la barrera que actualment suposa el disseny d'aquesta via. La tercera via travessera (la que no es contempla en el concurs, però que es pot advertir a l'esquema) la que hem anomenat Travessera Nord, al nostre entendre, hauria de tenir un paper similar al Passeig de les Aigües en el teixit urbà. És a dir, una via contextualitzada a cada barri, que serveix de referència i dona unitarietat o estructura a les portes en el paisatge urbà, que com el Passeig de les Aigües al parc, sigui el referent de les mateixes i faciliti la connectivitat entre els barris i entre les portes.

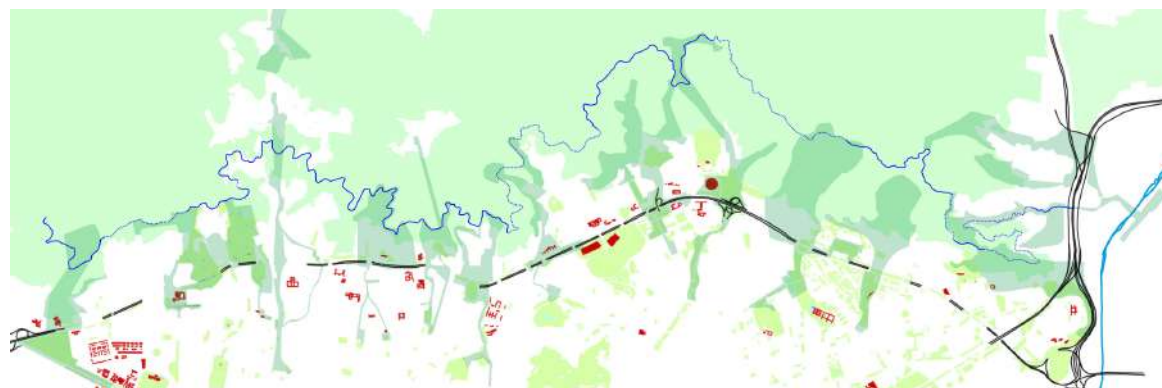
Tanmateix, aquesta Travessera Nord, coincideix, en molts fragments, amb la travessera "històrica" de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, que en alguns trams, des del parc de Cervantes, Monestir de Pedralbes, Sarrià, Sant Gervasi, avinguda Tibidabo, ja té aquest caràcter de via cívica i de connectivitat en el barri i entre barris (el passeig de la Bonanova és l'exemple més clar) i que alhora, per la seva situació pot arribar a tenir el mateix paper que el Passeig de les Aigües en la franja urbana. A més, com hem vist en altres capítols de la tesi, aquesta travessera, transcendeix el sector de les portes, pot ser una via que millori la connectivitat transversal i faciliti la lectura de l'estructura travessera, cap a ponent, fins a Castelldefels (on pot tenir un paper similar en possibles futures "portes" del macís del Garraf) alhora que element estructurant dels nuclis del peu del macís del Garraf. Tanmateix, cap a llevant pot tenir el mateix paper, des de Santa Coloma de Gramenet fins a Tiana i/o el Masnou.

A les il·lustracions de la pàgina següent, hem intentat explicar gràficament, el que acabem de comentar en relació a la via travessera urbana que hem anomenat Travessera Nord. Per seguir amb la lògica de la relació amb el concurs de les portes, hem re-dibuixat sobre el topogràfic del concurs.

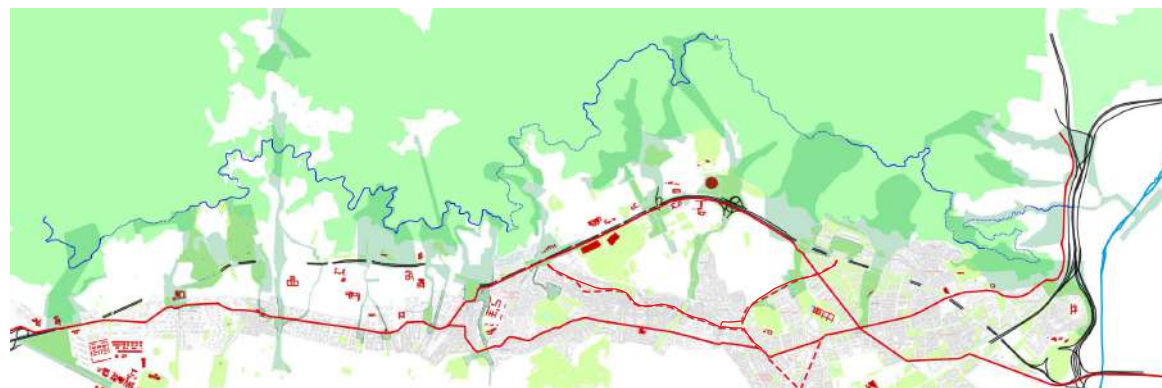
07.58. El Passeig de les Aigües, la Ronda de Dalt, els equipaments de barri i de ciutat, els espais verds urbans i el parc. Dibuix de l'autor en base al plànol *Esquema Director de les Portes de Collserola a Barcelona, Plànol 1, Topogràfic i Toponímic*. E=1/10.000. Ajuntament de Barcelona, novembre de 2011.



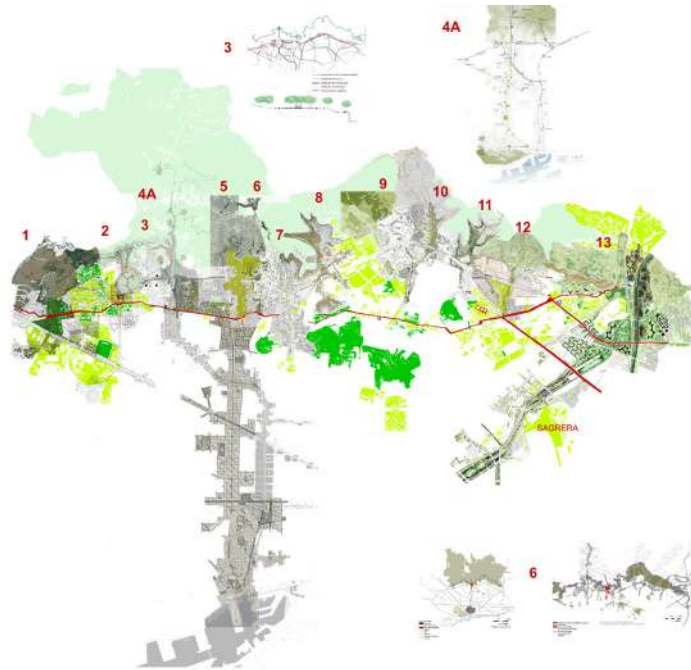
07.59. Situació de les portes. Dibuix de l'autor en base al plànol *Esquema Director de les Portes de Collserola a Barcelona, Plànol 1, Topogràfic i Toponímic*. E=1/10.000. Ajuntament de Barcelona, novembre de 2011.



07.60. Àmbit urbà de La Travessera Nord. Dibuix de l'autor en base al plànol *Esquema Director de les Portes de Collserola a Barcelona, Plànol 1, Topogràfic i Toponímic*. E=1/10.000. Ajuntament de Barcelona, novembre de 2011.



A la imatge sota d'aquest paràgraf, hem posat en relació algunes de les propostes guanyadores del concurs de les Portes de Collserola amb una primera aproximació de la via travessera cívica que plantejàvem inicialment³², i que ha estat el punt de partida de la tesi que estem desenvolupant. En aquest sentit, les portes, al nostre entendre, evidencien la pertinència de plantejar aquest tipus de via, que com hem anat insistint al llarg de la tesi, facilita la comprensió de les propostes fragmentàries i pot donar sentit a les mateixes, en el que aquests elements "urbans" ajuden a estructurar el territori metropolità.



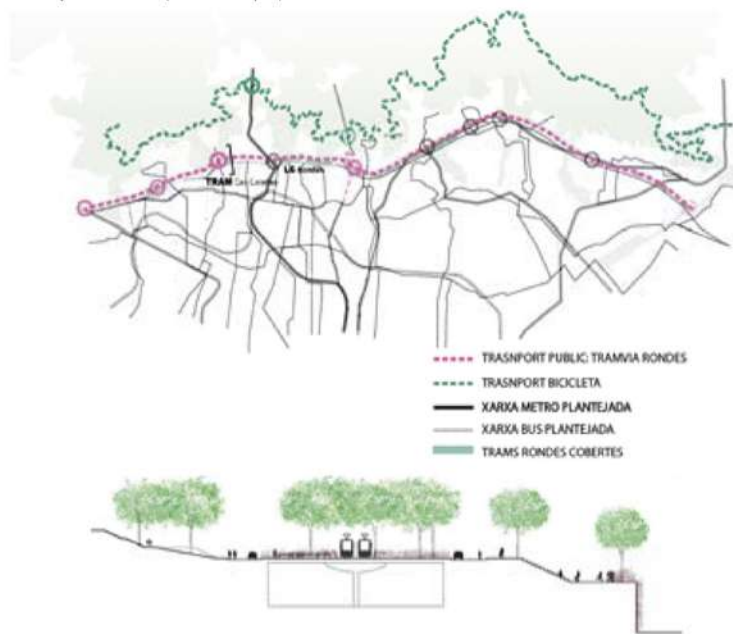
07.61. La Gran Via Nord i Collserola. Dibuix de l'autor en la presentació de la tesina de màster. Signes Orova, F. (2014). *Les travesseres en l'estructura urbana de Barcelona* (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).

A les il·lustracions de les pàgines següents (7_88, 7_89 i 7_90) hem escollit tres propostes del concurs que posen l'èmfasi en el sentit travesser de la franja del peu de la serra de Collserola i, que plantegen la proposta de la porta com un cas particular o fragment de la franja travessera.

³² Aquest esquema forma part de la presentació de la tesina de màster, en la que es volia fer evident la relació de les travesseres en l'estructura urbana de Barcelona, tanmateix, es volia fer evident l'interès de plantejar una travessera cívica (la Gran Via Nord) que estructurés el que a la tesi hem anomenat Rere-Eixample, que el concurs de les portes de Collserola, al nostre entendre, evidenciava la seva pertinència. **Signes Orova, F.** (2014). *Les travesseres en l'estructura urbana de Barcelona* (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).

PORTA 3. PERMEABILITAT

La carretera de les aigües i la Ronda de Dalt com a travesseres estructurants de la franja travessera (rere-eixample)



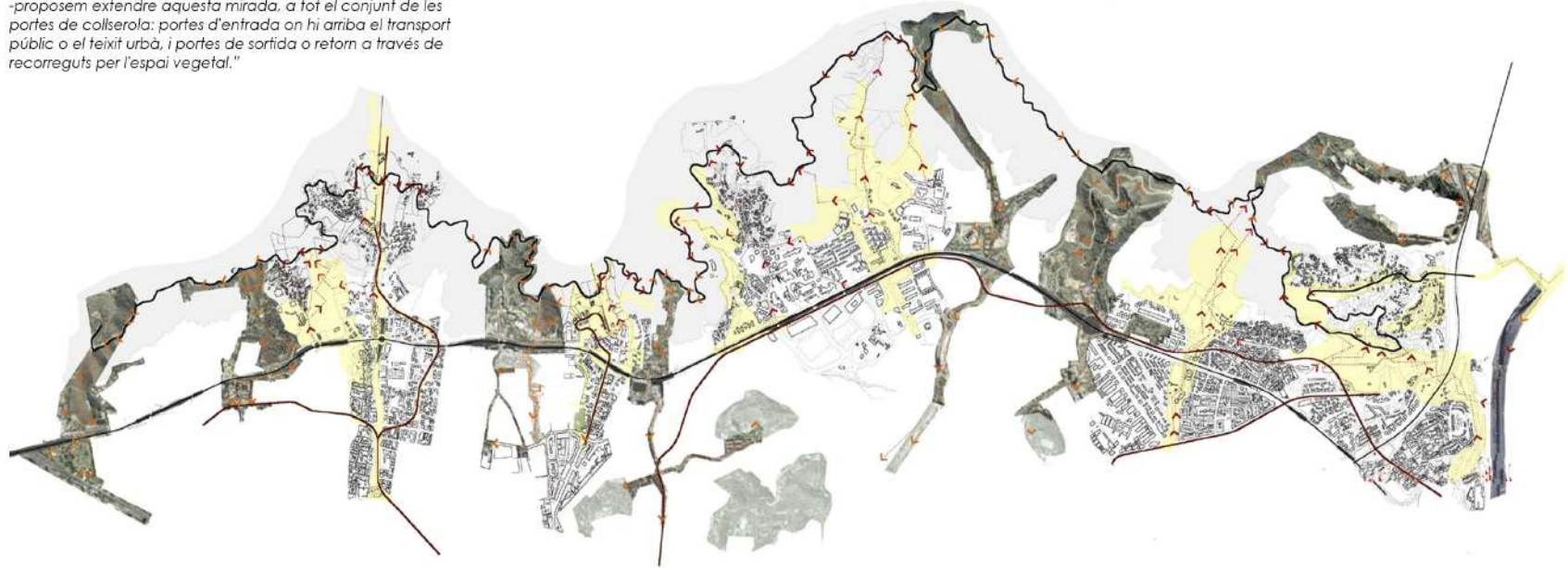
"La carretera de les aigües i les Rondes han de treballar com a connectors en el sentit longitudinal, viciant les portes i generant un entramat que connecti els diferents nodes veïnals amb Collserola. Per la reconversió urbana de La Ronda de Dalt es proposa el foment i millora d'un transport públic i sostenible, amb la construcció del TramVerd, inicialment com una plataforma segregada de bus eficient, i la reconfiguració dels vials amb la creació de carrils flexibles que permetin usos alternatius al rodat, ja sigui aparcament, carril bici o ampliació de vorera."



PORTA 5. EMBUT

Proposa itineraris descendens prenent com a referència diferents nodes al llarg de les travesseres (passeig de les aigües i Travessera Nord). Evidencia el teixit estructurant dels dos elements.

*"-de pujada recuperarem el camí peatonal fins el cementiri de sant gervasi i després fins el passeig de les aigües
-proposom extandre aquesta mirada, a tot el conjunt de les portes de collserola; portes d'entrada on hi arriba el transport públic o el teixit urbà, i portes de sortida o retorn a través de recorreguts per l'espai vegetal."*

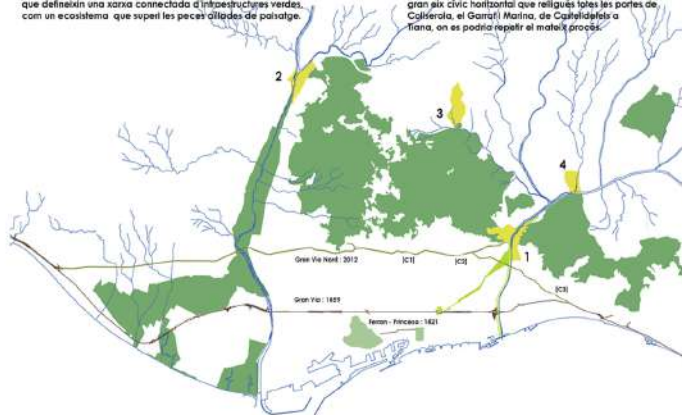


PORTA 13. PORUS BESOS

PORUS ECOLÒGICS

1. Forus Besòs : estratègia principal de la proposta
2. Forus Papalí
3. Forus Cardanyola
4. Forus Sant Llorenç de Munt

Són una part integral i delicada dels corredors ecològics, que cal que defineixin una xarxa connectada d'infraestructures verdes, com un ecosistema que superi les peces atacades de paisatge.



GRAN VIA NORD (PUNTS CRÍTICS)
 C1. Connexió de Vallcarca
 C2. Connexió del Turó de la Feixa
 C3. Connexions de Sodalona

Només obtenir unes petites connexions es podria obtenir un gran així civic horitzontal que relligui totes les portes de Colòria, el Garraf, Marina, de Castelldefels a Tiana, on es podria regular el mateix procés.



PLA MACIÀ
 GV 1. Gran Via de les Corts Catalanes
 GV 2. Gran Via Nord : plantejada per primer cop al Pla Macià del Gaiçpac-Le Corbusier. Replantejada per Manuel de Solà-Morales a "Deu lliçons sobre Barcelona".
 Connecta : Bonanova, Craywinckel, [connexió 1], Mare de Déu del Coll, Illobregós, [connexió 2], Verdum, Via Júlia, Aiguadolva

EIXOS TRANSVERSALS

- EC. Eix civic (Gran Via Nord) : recull l'inici de les portes de Colòria
- TC. Travessera de Colòria : límit del sòl urbà [a punts els trams proposats]
- PA. Passeig de les Aigües [vessant Barcelona] : itinerari horitzontal, de baixa dificultat [a punts els trams proposats]
- PV. Passeig de Vallvidrera [vessant Vallès] : itinerari horitzontal, de major dificultat per Vallvidrera i al Tibidabo, de pendent variable i amb vistes a Montseny [a punts els trams proposats]

La successió de vies horitzontals permet establir diferents circuits circulars de dificultat i longitud variable per a diferents tipus d'usuaris del parc.
 El Passeig de les Aigües es modifica per fer un circuit circular, ja que les dues meitats del traçat actual tenen característiques molt diferents en relació a la ciutat i el paisatge i semblen destinades a usuaris molt diferents.



MIRADOR DE MONTCADA
 Antiga ubicació del castell dels Barons de Montcada
 Des d'aquí controlaven l'accés a Barcelona
 També controlaven l'inici del Rec Comtal

Com dèiem, una primera aproximació de l'esquema travesser metropolità que en el municipi de Barcelona, el concurs evidencia i la travessera complementa, en l'àmbit urbà, la proposta travessera del concurs. Tanmateix, la lectura de la travessera en relació a les intencions del concurs, ajuda a la comprensió de la complexitat de la ciutat i de les propostes, en el sentit, que amplia i fa més comprensible la idea de teixit (complex) com a referent metafòric en l'anàlisi i proposta de la ciutat contemporània. Tot i això, les il·lustracions de la pàgina següent, no deixen de ser un primer esquema, que més que una proposta concreta, intenta ser la representació d'una idea (una anàlisi propositiva), que en cada cas concret (en cada proposta) s'ha d'analitzar i contextualitzar a les necessitats del moment i als interessos del context (material, conceptual, cultural, econòmic-social,) i de la ciutat. Tanmateix, als apartats següents veurem com, des de l'administració, es plantegen (des de principis del segle XXI) propostes, que de manera conscient o inconscient, voluntàriament o no, segueixen amb certa claredat l'esquema travesser (teixit o teixits que evidencien la relació entre *descendens* i *transversa descendens*) que estem desenvolupant a la tesi.

A les pàgines **7_92** a **7_95**, hem revisat l'esquema de les vies travesseres en relació a les propostes guanyadores (en alguns casos) i altres (no guanyadores) que ens ha semblat que remarquen la idea de la tesi en relació a la idea travessera i la metàfora tèxtil. Per una millor visualització hem separat en dos fragments, des de la Diagonal fins a Horta (portes 1 a 8) i des d'Horta fins a la Trinitat (portes 9 a 13).

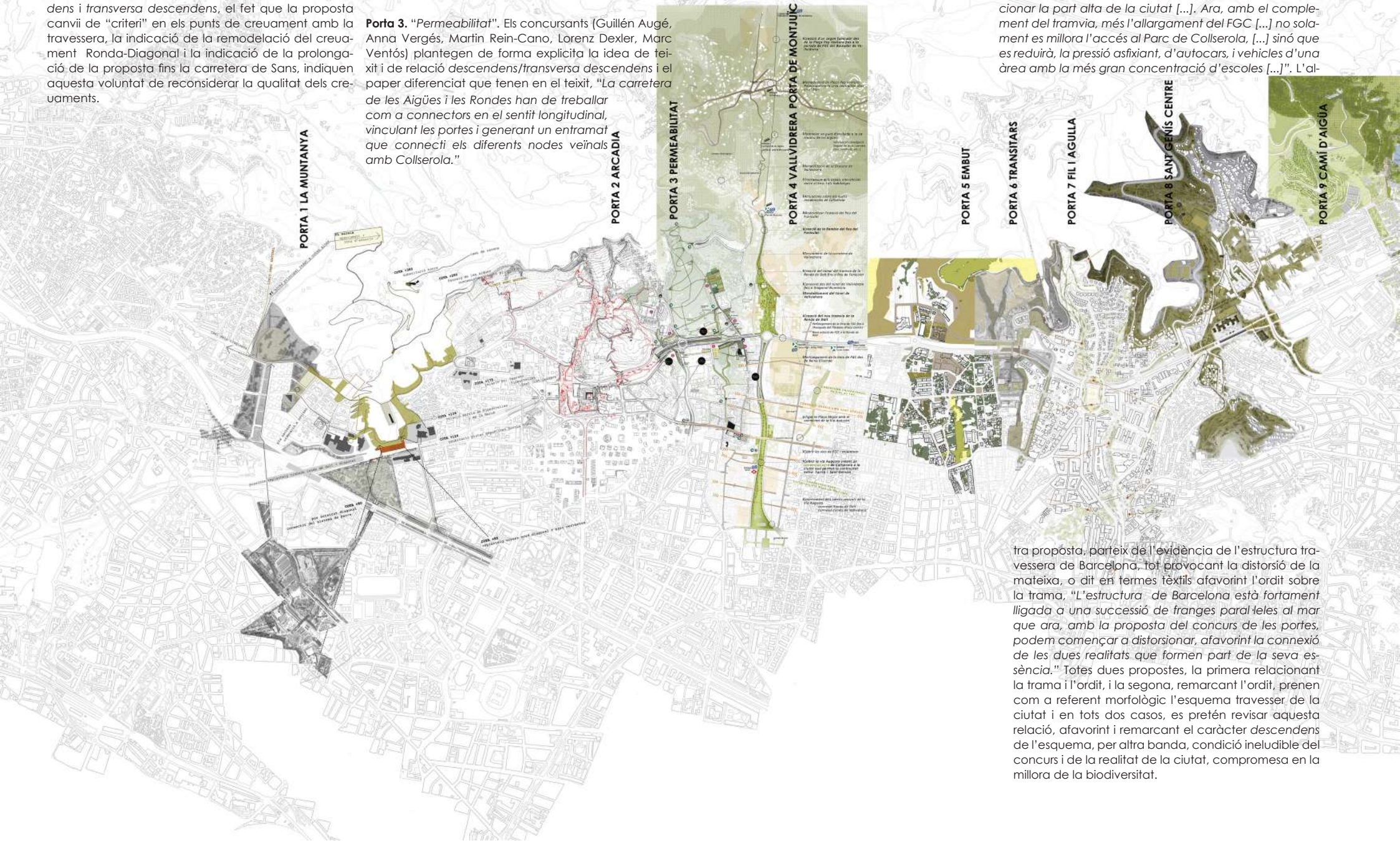
Porta 1 "La Muntanya", una proposta en la que els arquitectes (Daniel Angel Mòdol Deltell-Estanislau Roca) plantegen "Més que una porta [...] una frontissa o cremallera urbana entre la naturalitat de la muntanya i l'artificialitat de la ciutat". Més que una cremallera o frontissa, creiem que re-teixegen el teixit, cercant el "pren" i la "deixa" oportuns entre els elements descendens i transversa descendens, el fet que la proposta canviï de "criteri" en els punts de creuament amb la travessera, la indicació de la remodelació del creuament Ronda-Diagonal i la indicació de la prolongació de la proposta fins la carretera de Sans, indiquen aquesta voluntat de reconsiderar la qualitat dels creuaments.

Porta 2. "Arcadia". En aquest cas el projecte guanyador de Ariadna Perich Capdeferro, posa l'èmfasi en els elements naturals, però també, en el reconeixement del Monestir de Pedralbes com a node (com a creuament "pren" del teixit. "No passen els vials i es concentren els equipaments al voltant del monestir, intensificant el seu caràcter nodal [...]")

Porta 3. "Permeabilitat". Els concursants (Guillén Augé, Anna Vergés, Martín Rein-Cano, Lorenz Dexler, Marc Ventós) plantegen de forma explícita la idea de teixit i de relació descendens/transversa descendens i el paper diferenciat que tenen en el teixit. "La carretera de les Aigües i les Rondes han de treballar com a connectors en el sentit longitudinal, vinculant les portes i generant un entramat que connecti els diferents nodes veïnals amb Collserola."

Porta 4. En aquesta porta ens hem fixat en els dues propostes, una guanyadora del concurs. "Minagrot" (BOPBA Arquitectura SLP) i una altra no guanyadora, "Vallvidrera porta de Montjuïc", totes dues plantegen la porta com a node d'una descendens fins al port i fins a Montjuïc respectivament. En aquest sentit, les dues propostes remarquen la idea de relació entre

descendens i transversa descendens. La porta no guanyadora, explica "Els múltiples connectors no fan més que evidenciar el destí de Barcelona: de la muntanya fins al mar, [...] que n'és la seva raó de ser". Tanmateix, porten a l'extrem el paper travesser de la Ronda de Dalt, plantejant la prolongació del TambBaix seguint la Ronda de Dalt. "La ronda de Dalt, va canviar la manera de funcionar la part alta de la ciutat [...]. Ara, amb el complement del tramvia, més l'allargament del FGC [...] no solament es millora l'accés al Parc de Collserola, [...] sinó que es reduirà, la pressió asfixiant, d'autocars, i vehicles d'una àrea amb la més gran concentració d'escoles [...]". L'al-



tra proposta, porteix de l'evidència de l'estructura travessera de Barcelona, tot provocant la distorsió de la mateixa, o dit en termes tèxtils afavorint l'ordit sobre la trama, "L'estructura de Barcelona està fortament lligada a una successió de franges paral·leles al mar que ara, amb la proposta del concurs de les portes, podem començar a distorsionar, afavorint la connexió de les dues realitats que formen part de la seva essència." Totes dues propostes, la primera relacionant la trama i l'ordit, i la segona, remarcant l'ordit, prenen com a referent morfològic l'esquema travesser de la ciutat i en tots dos casos, es pretén revisar aquesta relació, afavorint i remarcant el caràcter descendens de l'esquema, per altra banda, condició ineludible del concurs i de la realitat de la ciutat, compromesa en la millora de la biodiversitat.

PORTA 9 CAMÍ D'AIGÜA

PORTA 10 SILENCI

PORTA 11 BAIXEM

PORTA 12 AVALL QUE FA BAIXADA

PORTA 13 PORUS BESÓS

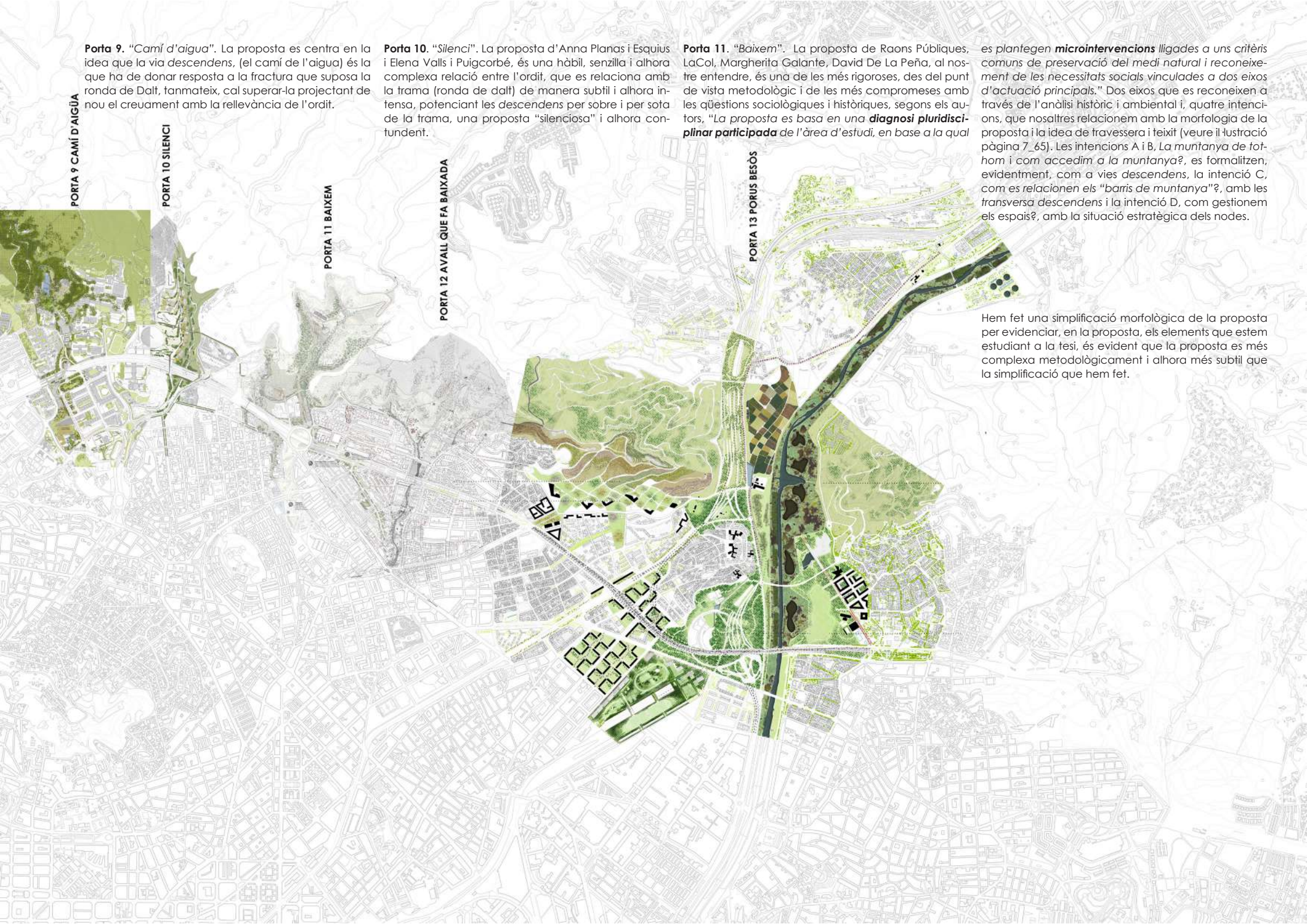
Porta 9. "Camí d'aigua". La proposta es centra en la idea que la via descendens, (el camí de l'aigua) és la que ha de donar resposta a la fractura que suposa la ronda de Dalt, tanmateix, cal superar-la projectant de nou el creuament amb la rellevància de l'ordit.

Porta 10. "Silenci". La proposta d'Anna Planas i Esquiús i Elena Valls i Puigcorbé, és una hàbil, senzilla i alhora complexa relació entre l'ordit, que es relaciona amb la trama (ronda de dalt) de manera subtil i alhora intensa, potenciant les descendens per sobre i per sota de la trama, una proposta "silenciosa" i alhora contundent.

Porta 11. "Baixem". La proposta de Raons Públiques, LaCol, Margherita Galante, David De La Peña, al nostre entendre, és una de les més rigoroses, des del punt de vista metodològic i de les més compromeses amb les qüestions sociològiques i històriques, segons els autors, "La proposta es basa en una **diagnosi pluridisciplinar participada** de l'àrea d'estudi, en base a la qual

es plantegen **microintervencions** lligades a uns criteris comuns de preservació del medi natural i reconeixement de les necessitats socials vinculades a dos eixos d'actuació principals." Dos eixos que es reconeixen a través de l'anàlisi històric i ambiental i, quatre intencions, que nosaltres relacionem amb la morfologia de la proposta i la idea de travessera i teixit (veure il·lustració pàgina 7_65). Les intencions A i B, *La muntanya de tot-hom i com accedim a la muntanya?*, es formalitzen, evidentment, com a vies descendens, la intenció C, *com es relacionen els "barris de muntanya"?*, amb les transversa descendens i la intenció D, *com gestionem els espais?*, amb la situació estratègica dels nodes.

Hem fet una simplificació morfològica de la proposta per evidenciar, en la proposta, els elements que estem estudiant a la tesi, és evident que la proposta es més complexa metodològicament i alhora més subtil que la simplificació que hem fet.



Porta 5. "Embut", una de les dues portes guanyadores, la proposta de STEM arquitectes SCP: Esteve Aymerich, Inés de Rivera, Ton Salvadó, Carles Muro, es planteja com la continuïtat del carrer Muntaner amb la voluntat de connectar el mar i la muntanya, mirant més enllà dels límits de la porta. Una clara consciència de l'estructura travessera i dels dèficits de les vies descendents, que l'urbanisme ha deixat en un paper, en el millor dels casos, subsidiari o secundari, potenciant el disseny de vies de comunicació per trànsit motoritzat. Tot i això, la proposta planteja el reconeixement de diverses vies travesseres en els àmbits de les portes 7 a 13, indicant, com dèiem, el reconeixement explícit de l'estructura travessera de la ciutat.

Porta 6. "Transitars". La proposta de Renau Bartumeus Arquitectes, SLP, és la que més es cenyies a les condicions del concurs, probablement el "pes històric" del lloc ha condicionat la proposta. La major part de les propostes d'aquesta porta, posen l'èmfasi en el Tibidabo i la plaça Kenedy dos elements històricament potents i que d'alguna manera, creiem que han condicionat les propostes.

Porta 7. "Fil i agulla". Hem escollit la proposta de l'estudi Carme Pinós, fonamentalment per la idea de projecte que posa l'èmfasi en el reconeixement i la consciència del projecte com a exercici de teixir: "El projecte és un exercici de teixir i consolidar la ciutat."

Porta 8. "Genis Centre". La proposta de UTE RAVETLLAT – RIBAS, S.L.P, posa l'èmfasi en la qualitat històrica, funcional i estratègica del creuament del teixit (ordit/trama) qualificant-lo potenciant l'ordit sobre la trama, "Aquesta àrea [...] hauria d'acollir els centres de cohesió de tota l'activitat de la falda de Collserola."



PORTA 9 CAMÍ D'AIGÜJA

PORTA 10 SILENCI

PORTA 11 BAIXEM

PORTA 12 AVALL QUE FA BAIXADA

PORTA 13 PORUS BESÒS

Porta 12. "Avall que fa baixada". de la proposta d'Anna Prats Sibiranas, Miquel Reina Ortiz, Olga Serra Pujol, Joan Valls Matheu, Anna Mallén Vivó, ens interessa especialment l'esquema (veure pàgina 7_66) de la proposta en quatre conceptes 1_ **Unió muntanya**

ciutat (vies descendens) 2_ **Connectivitat entre barris** (transversa descendens) 3_ **Lligam vegetal** (nodes naturals) 4_ **Focus d'activitat** (nodes artificials). Al nostre entendre, és una mostra clara de la relació morfològica entre els tipus de comunicació (connexió) i l'estructura travessera del teixit, en aquest cas, com l'anterior a escala intermitja, que evidència l'ús de la metàfora tèxtil en la proposta.

Porta 13. "Porus Besòs". De la proposta ens interessa, en primer lloc, que va ser un dels punts de partida per la tesina de màster i per la tesi. És una proposta que es planteja, a més de la consideració de la porta 13 com un dels porus ecològics de Collserola i serra de Marina, el reconeixement de les vies travesseres històriques (materials i conceptuals) i pretén, a més de resoldre el

cas concret de la porta 13, plantejar les vies travesseres, des d'una visió estructuralista, com elements vertebradors del territori metropolità.

Respecte el porus ecològic, planteja una visió estructural, "Són una part integral i delicada dels corredors ecològics, que cal que defineixin una xarxa connectada d'infraestructures verdes, com un ecosistema que superin les peces aïllades de paisatge", que pretén en última instància crear una xarxa (un teixit) ecològic, que conviurà amb altres xarxes (teixits) a partir del reconeixement i respecte de les diferències i complementarietats dels diferents teixits.

Respecte les travesseres, es plantegen quatre, 1_ l'Eix cívic que recull l'inici urbà de les portes de Collserola, 2_ La Travessera de Collserola: límit del sòl urbà [vessant Barcelona]. 3_ Passeig de les Aigües. 4_ Passeig de Vallvidrera [vessant Vallès], amb la intenció de poder articular diversos itineraris (provocar o facilitar l'itinerari "entremaliat") que possibiliten les xarxes travesseres, "La successió de vies horitzontal permet establir diferents circuits circulars de dificultat i longitud variable per a diferents tipus d'usuaris del parc." i finalment, on estem posant l'atenció de la tesi, "Només obrint unes petites connexions es podria obtenir un gran eix cívic horitzontal que relligués totes les portes de Collserola, el Garraf i Marina, de Castelldefels a Tiana, on es podria repetir el mateix procés."

En aquest apartat, hem intentat mostrar, a través de diferents exemples, com des de l'administració (a l'apartat anterior hem vist dos exemples de l'àmbit acadèmic) el concepte de travessera està implícit en les propostes.

És evident que al fer una anàlisi morfològica correm el risc de simplificar la complexitat que suposen els projectes, però també, és una manera d'evidenciar el què pretén la tesi, dotar de contingut la idea o metàfora de teixit com element conceptual d'anàlisi i projecte, el cas de la porta 13, és evident, de fet hem partit la proposta de la tesi de l'experiència del projecte, però, com creiem que hem pogut comprovar al llarg dels diferents capítols i en aquest, la idea de teixit (*ordit/trama, descendens/transversa descendens*), és subjacent en diferents propostes, que evidentment, o si més no, és pertinent pensar que objectivament no es plantegen des d'aquesta idea, totes les propostes que hem estudiat es poden entendre des d'aquesta idea.

Creiem, que tot i haver treballat amb exemples del territori metropolità, la idea es pot extrapolar a altres propostes urbanes i/o territorials, en la que indefugiblement (si més no històricament ha estat així i, actualment, tot i treballar amb xarxes més complexes) la organització espacial (natural i/o artificial) s'ha conceptualitzat a través de la idea de xarxa i de relació de llocs.

Al següent apartat presentem uns darrers exemples, que d'alguna manera, pretenen tancar el tema, comprovant com en altres casos, de manera conscient o inconscient, la idea de teixit, de travessera és implícita (i de vegades explícita) en les propostes.

7.5. Viabilitat del tram de Llevant.

Seguint el criteri d'aquest capítol, en aquest apartat ens centrem en dos exemples, també recents, a la zona travessera de llevant de Barcelona, en l'espai travesser a llevant del Besòs. Dos exemples que volen incidir en el que estem indicant en aquest capítol, l'interès d'indicar la pertinència i la vigència, en les propostes contemporànies, de la idea de travessera i la metàfora tèxtil aplicada al teixit urbà i territorial.

Les propostes escollides estan "animades" per la voluntat de "re-construir" els elements del paisatge, que actuacions urbanes de temps anteriors, per una "errònia", visió del que significava urbanitzar i colonitzar el territori, han desdibuixat o malmès les potencialitats estructurals que el territori ofereix i, que des de finals del segle XX, hi ha la tendència per re-valoritzar els elements naturals, alhora que una desmitificació de la bondat de "l'urbanisme agressiu", tanmateix, al nostre entendre, aquesta actitud ha estat la que ha posat en valor la idea de teixit (i per nosaltres de la metàfora tèxtil) i la re-consideració de la idea de travessera com un element essencial en l'estructura de les propostes sobre la ciutat i el territori.

La pinta verda

L'interès en aquesta proposta de l'AMB, a més, que fa evident la idea de travessera i de la relació metafòrica del teixit urbà/territorial amb el teixit tèxtil, està en la seva localització, en la franja travessera de llevant de la ciutat de Barcelona, franja que hem entès que té la possibilitat, junt amb la franja de ponent i el que hem anomenat el Rere-Eixample de Barcelona, esdevenir una franja travessera significativa en el territori de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, amb possibilitat de significar una franja travessera a les cotes baixes de la serralada litoral (massís del Garraf, Collserola i serra Marina) que pot ser la base per acollir el disseny d'una/es via/es cívica/ques que estructurin la franja travessera i la qualifiquin, millorant les estructures urbanes existents i la relació, en i entre, les diferents zones de la franja travessera. En definitiva, el que hem estat anomenant la Travessera Nord.

La *Pinta Verda* és una proposta¹, a nivell d'estudi, redactada per l'AMB², què es situa en l'àmbit jurídic, per la necessitat de modificació de part del planejament vigent, què s'organitza a partir d'una proposta d'un nou model estructurant per els espais lliures de la ciutat de Santa Coloma de Gramenet. Una proposta fragmentària (en relació al territori metropolità) però estructuralista en la proposta del territori municipal.

El treball, en aquest cas d'anàlisi, diagnosi i de gestió de zones verdes, s'emmarca³ en una tasca realitzada en quatre municipis de l'AMB que pretén elaborar un *mètode de resolució extrapolable a la resta del territori*" amb la intenció de "reequilibrar les dotacions dels [...] barris, potenciant l'estructura urbana".

La descripció de la idea formal de la proposta recorre a la idea de recuperar les vies descendents tot reconeixent l'esquema travessar d'aquest fragment de territori, com elements estructurals de la proposta.

"La ciutat de Santa Coloma es situa entre el Parc de la Serralada de Marina i el Riu Besòs, i s'organitza sovint a partir de carrers que segueixen el traçat de les antigues rieres. Es proposa aprofitar aquesta estructura i convertir-la en la base de la Pinta Verda." (Fragment de la memòria publicada al Web de l'AMB)

¹ "El treball proposa un nou model estructurant (*Pinta Verda*) per endreçar la ciutat des de l'espai lliure, tot relligant tots els barris i connectant el riu Besòs amb la Serralada de Marina. Aquest model es desplegarà modificant el planejament i reurbanitzant places i carrers." Fragment de la memòria publicada al web de l'AMB.

http://www.amb.cat/ca/web/territori/urbanisme/planejament-urbanistic/detall/-/plaurbanistic/model-d-espais-lliures-urbans-de-castelldefels/7442510/11656?_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Furbanisme%2Fplanejament-urbanistic%2Fllistat

² Document d'estudis previs. La MPPGM redactada posteriorment per l'Ajuntament es va aprovar provisionalment el 7 d'abril de 2015.

Fases: Estudi - 07.04.2015

Equip redactor: Isabel Tomé i Jordi Peralta (arquitectes - AMB), Judith Recio, Santi Pérez, Helena Valls, Gavina Corbetta (estudiants d'arquitectura - AMB). Suport jurídic: Laia Soriano-Montagut (advocada - AMB).

Direcció i coordinació: Josep Maria Carreras (Director dels Serveis d'Urbanisme - AMB)

³ "Aquest treball d'anàlisi, diagnosi i gestió de les zones verdes pendents d'obtenció forma part d'un dels estudis pilot realitzat sobre quatre municipis de l'àrea metropolitana, per poder sintetitzar un mètode de resolució extrapolable a la resta del territori. Aquest es subordina doncs, al document d'emmarcament diagnòstic i uns criteris de proposta que siguin capaços de reequilibrar les dotacions dels diferents barris, potenciant l'estructura urbana subjacent. Aquesta millora, tant quantitativa com qualitativa, permetrà gestionar eficientment els esforços de Santa Coloma de Gramenet en el procés de correcció dels seus dèficits històrics"

http://www.amb.cat/ca/web/territori/urbanisme/planejament-urbanistic/detall/-/plaurbanistic/model-d-espais-lliures-urbans-de-castelldefels/7442510/11656?_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Furbanisme%2Fplanejament-urbanistic%2Fllistat



07.62. Seqüència de sobreposició de tres il·lustracions de l'estudi, de dalt a baix, *Orografia-rieres*, *Espais verds 2014* i la *Pinta Verda*.

La mateixa o similar idea que hem vist en la proposta per el municipi de Castelldefels, (el "model espina"), a Santa Coloma, rep el nom de "Pinta Verda", dos mots diferents per una mateixa estratègia, el reconeixement de l'estructura natural (*vies descendens*) que va servir per iniciar la urbanització d'aquest fragment de territori. És a dir, es parteix del reconeixement de l'esquema travesser que ha servit per estructurar l'espai urbà i que la proposta vol recuperar com estratègia per clarificar i qualificar l'estructura del sistema d'espais verds de la ciutat.

Aquest estudi va servir per la redacció del "PU196 Modificació puntual del PGM, per la millora de la xarxa d'espais lliures de la ciutat. Setembre 2016. Pla Pinta Verda 2015-2025", un pla a mig termini, que servirà per desenvolupar la proposta concreta. A l'apartat 5 del "Comparatiu de zones verdes i equipaments" del PU196, on s'explica la proposta estratègica del pla, s'insisteix en la idea de travessera⁴, tant en el sentit d'espai travesser entre la serra i el parc fluvial, com en la idea d'elements descendens que articulen el lloc; "un seguit de ramificacions generades per l'articulació de diferents peces que conformen recorreguts urbans", que a més fan de nexse d'unió entre els dos espais lliures més potents de la ciutat, relacionen els espais lliures.

⁴ "Estructura capilar que, prenent com a referència el riu Besòs i el seu parc fluvial, [...] relliga un seguit de ramificacions generades per l'articulació de diferents peces que conformen recorreguts urbans assimilables com a elements de referència de la ciutat. Aquests recorreguts, alhora, relacionen els grans espais lliures de la ciutat, fent de nexse d'unió entre el riu i la muntanya" Fragment del Comparatiu de zones verdes i equipaments del PU196, pàgina 5



07.63. Dibuix de l'autor a partir del pànel 02 PROPOSTA-LA PINTA VERDA que acompanya el text de l'apartat 5 PROPOSTA ESTRATÈGICA, amb sobreposició de les possibles travesseres del Rere-Eixample.

La descripció de la formalització del pla (*la Pinta Verda*) conté tots els elements formals trajectors, les *dencendens*; “[...] eixos contrapendent, coincidents amb les antigues rieres” i les trajectors a aquest eixos, “*perpendicularment, apareixen eixos transversals*” que tenen la funció de teixir (el text diu “*que relliguen*”) els eixos estructurants. És a dir una descripció de com es conforma (s’estructura⁵) el teixit urbà a la manera com un teixit tèxtil es teixeix, creuant, als fils d’ordit (eixos contrapendent, coincidents amb les antigues rieres), els fils de trama “*eixos transversals, [...] els carrers amb rasant més homogènia*”, els carrers, de traçar artificial que han pres de referència l’estructura de les rieres, de l’ordit previ a la realització del teixit.

A la il·lustració d’aquesta pàgina fem referència a l’aplicació de la idea de travessera, així com, a la possibilitat de continuïtat de les travesseres al llarg de les cotes baixes de les serres litorals. Hem representat (en color verd) sobre la base de la proposta del pla tres travesseres (o ramals o variants de travesseres) que hem detectat al Rere-Eixample (al tram central), per fer evident la possible continuïtat dels elements trajectors.

Molt probablement, la coincidència en els plans (el de Castelldefels i el de Santa Coloma) a més de ser redactats per la mateixa institució (AMB) i els mateixos responsables de l’AMB, evidencien en la qualitat del paisatge costaner, el paper estructurant de les rieres i conseqüentment l’aparició o la creació de teixits en base a travesseres, però més enllà, de l’evidència d’aquesta qualitat, o precisament per aquesta evidència, és pertinent entendre i, així ho entenem, la pertinència de plantejar aquesta estratègia (vies de diferents qualitats, urbanes, cíviques, verdes i nodes de diferent qualitat) en l’estructura del territori Metropolità.

⁵ “*Apareix, el que hem anomenat la PINTA VERDA, que es formalitza mitjançant eixos estructurants verds que prenen com a referència el riu i el seu par fluvial, per a relacionar-lo amb les serres. Es tracta d’eixos contrapendent, coincidents amb les antigues rieres. Perpendicularment, apareixen eixos transversals, que relliguen els eixos estructurants mitjançant els carrers amb la rasant més homogènia.*” Fragment del Comparatiu de zones verdes i equipaments del PU196, pàgina 5

Modificació de la C-31

Un altre exemple (d'aquest tram de llevant), en el que no ens estendrem en la seva anàlisi, però que gràficament volem mostrar, per la relació amb el que estem indicant i per la proximitat geogràfica al municipi de la proposta que acabem de veure.

Es tracta de la proposta de modificació-transformació de la C-31, en fase d'estudi⁶ en 2016, dirigit i coordinat per els mateixos responsables del pla que acabem de veure. És una proposta que incideix en la idea de travessera, en aquest cas per la reconversió o transformació d'una via travessera que va ser dissenyada als anys 60 per a la circulació segregada del vehicle privat, que ara, es vol transformar en via cívica estructurant de la ciutat de Badalona, municipi veí a Sant Coloma de Gramenet, és a dir, un territori travesser que s'ha estructurat, amb més o menys encert, en base a vies travesseres.

L'objectiu de la proposta, que afecta a tres municipis de la franja travessera a llevant de Barcelona, Badalona i els dos municipis adjacents, Sant Adrià del Besòs a ponent i Montgat a llevant, és indicatiu de l'essència travessera de la proposta.

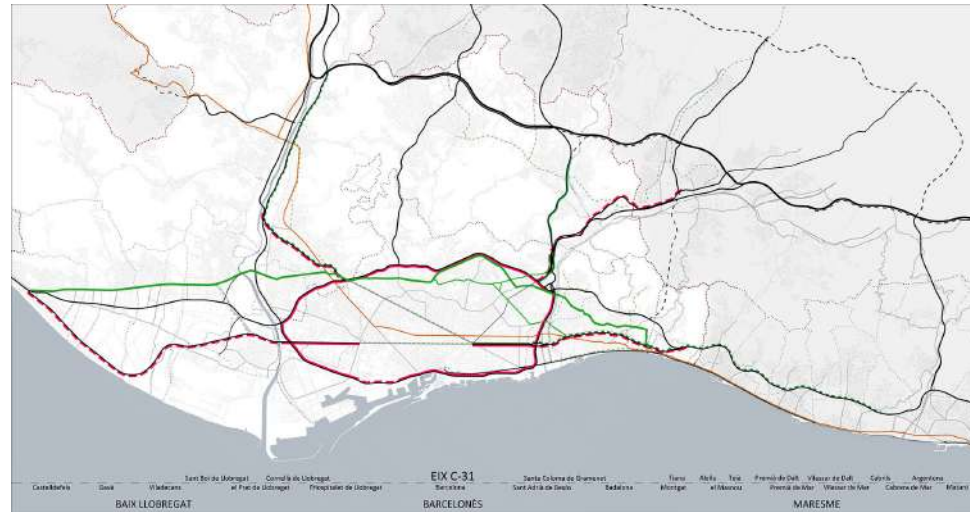
"L'objectiu és transformar la C-31 per tal que funcioni com un sistema estructurant tant a nivell territorial com urbà, a partir de la definició d'un nou model urbanístic. Aquest plantejament assumeix i amplia el del Pla Territorial Metropolità de Barcelona i l'implícit en el propi encàrrec de l'Ajuntament de Badalona."

La transformació de la C-31 per convertir-la en sistema estructurant, és en ella mateixa un enunciat travesser, com veïem en la proposta de prolongació de la Diagonal cap al Llobregat, en el sentit que s'entén com un element urbà capaç de ser estructurant a diferents escales, la urbana i la territorial. La primera il·lustració que es mostra a l'estudi (il·lustració **07.64**) vol indicar aquesta condició travessera en el sistema metropolità en els tres municipis que afecta la transformació, una il·lustració que mostra l'esquema viari a l'àrea metropolitana, en la que la B-31 s'entén com la prolongació de la travessera central de la ciutat de Barcelona (la Gran Via de l'Eixample) cap a llevant, que junt amb l'autovia de Castelldefels, prolongació de la Gran Via cap a ponent, defineixen o conformen

⁶ Equip redactor: Jordi Peralta i Eugènia Vidal (arquitectes - AMB), Felipe Ibarz, Aina Alemany (estudiants d'arquitectura - AMB)
Direcció i coordinació: Josep Maria Carreras (Director dels Serveis d'Urbanisme - AMB), Loles Herrero (Cap del Servei de Planejament urbanístic - AMB).
<http://www.amb.cat/es/web/territori/urbanisme/planejament-urbanistic/detall/-/plaurbanistic/estudi-per-a-la-transformacio-urbanistica-de-la-c-31/6498953/11656>

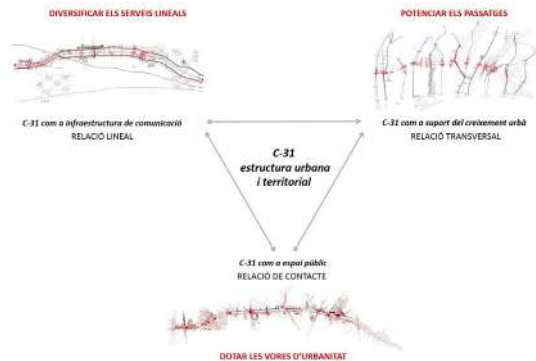
la travessera central del pla metropolità des de Castelldefels fins al Masnou, que la proposta pretèn modificar el caràcter de via segregada a via urbana en el fragment d'aquests tres municipis.

07.64. Dibuix de l'autor a partir del plànol *Síntesi diagnòstica com a infraestructura de comunicació*. Imatge que acompanya la memòria de la proposta, amb sobreposició (en color verd) de la Travessera Nord.



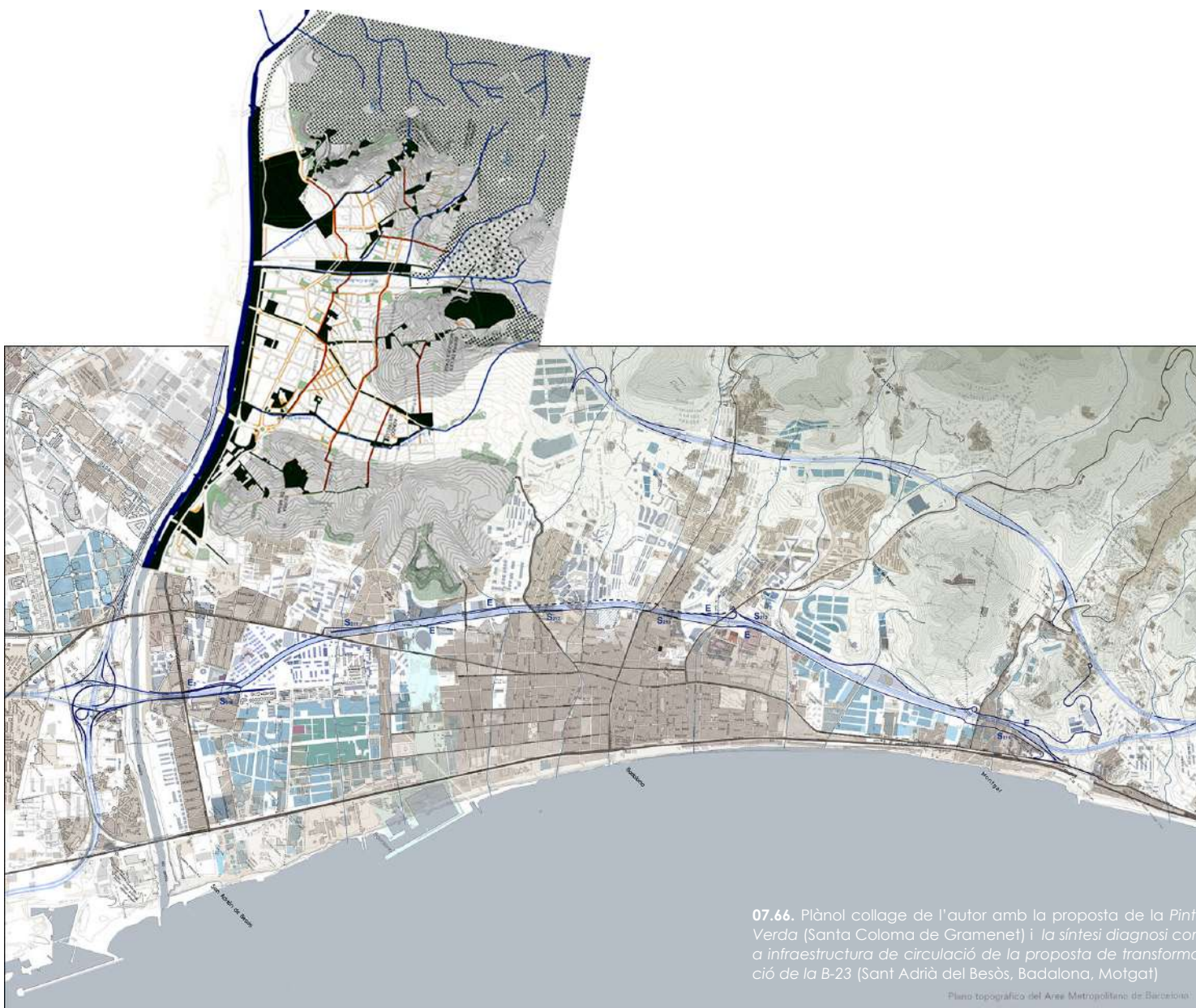
La descripció de la proposta fa evident aquesta voluntat travessera.

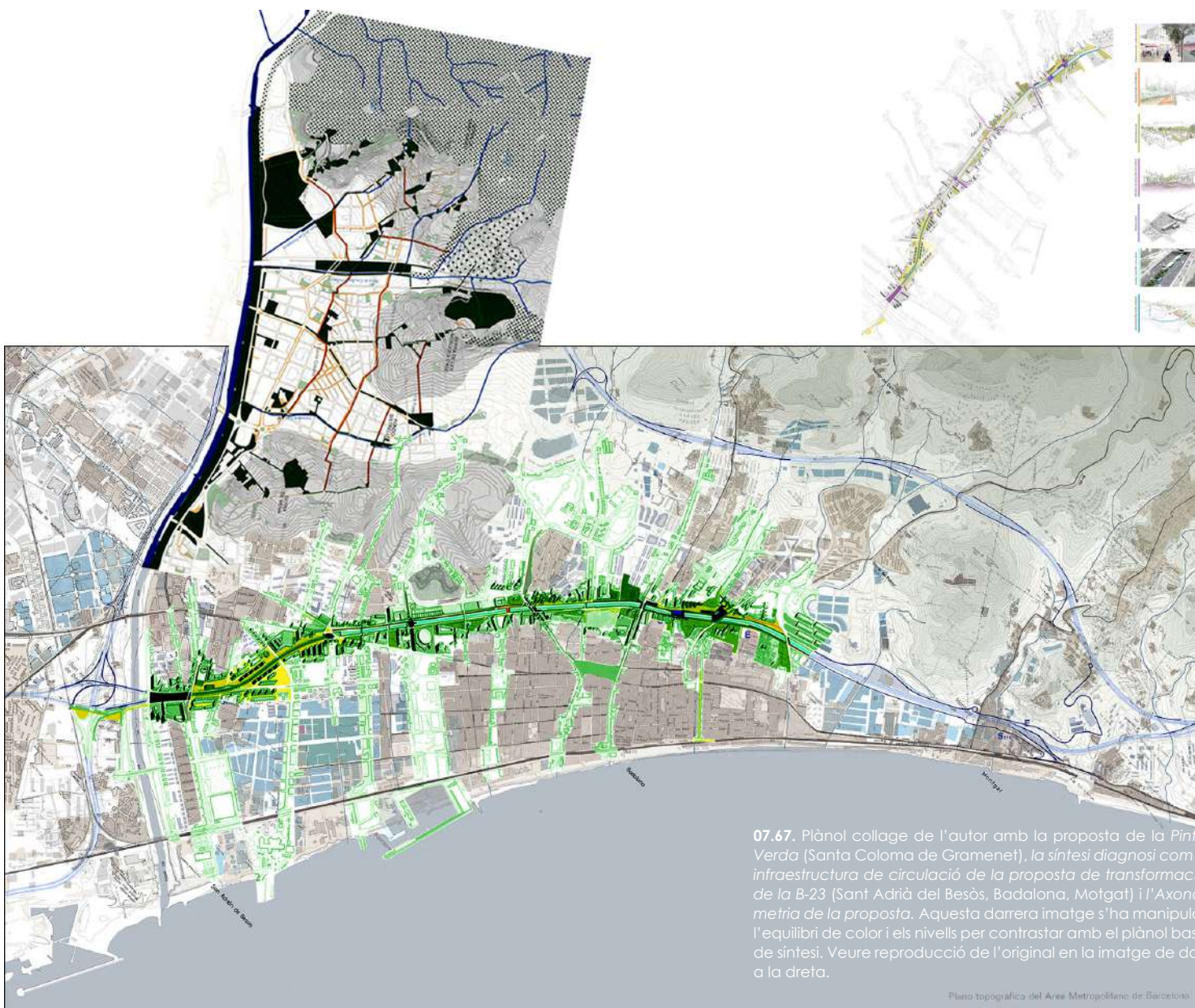
"El model organitza, sobre un triangle conceptual, tres estratègies clau que han de permetre el reforçament de les tres escales i rols d'aquesta infraestructura amb el territori: la gran escala en la relació lineal (com a infraestructura de comunicació); l'escala municipal en la relació transversal (com a suport del sistema urbà) i l'escala local en la relació de contacte (com a espai públic). La combinació d'aquestes tres estratègies complementàries permetran assolir un conjunt cohesionat i equilibrat." (Descripció. Fragment de la memòria)



07.65. Diagrama del model conceptual - 3 estratègies. Imatge del model conceptual que acompanya a la memòria.

Aquest paràgraf de la memòria descriu un model conceptual travesser a tres escales, qualitat fonamental dels elements travessers, així com el parer estructurant de l'element travesser a les diferents escales considerades. Tot i això, el nostre interès en la proposta està en la evidència de la manca d'una altra travessera, la que hem anomenat Travessera Nord (la que a l'a il·lustració **07.64**, hem representat en color verd), i que plantejant-se en un model conceptual similar pot esdevenir travessera alta del pla metropolità, des de Castelldefels fins a Montgat, que les dues propostes anteriors, evidencien la seva possibilitat i complementarietat en l'estructura urbana i territorial de la plana metropolitana.





07.67. Plànol collage de l'autor amb la proposta de la *Pinta Verda* (Santa Coloma de Gramenet), la *síntesi diagnòsi com a infraestructura de circulació de la proposta de transformació de la B-23* (Sant Adrià del Besòs, Badalona, Motgat) i l'*Axonometria de la proposta*. Aquesta darrera imatge s'ha manipulat l'equilibri de color i els nivells per contrastar amb el plànol base de síntesi. Veure reproducció de l'original en la imatge de dalt a la dreta.

A la il·lustració d'aquesta pàgina hem representat (en color verd sobre la base de les propostes) els possibles traçats de la Travessera Nord i altres, del pla de Barcelona, en aquest fragment del pla Metropolità.

Ens interessa remarcar la coincidència en les estructures formals que els plans o propostes presenten, tanmateix ens interessa fer evident la pertinència del plantejament de la Travessera Nord, que d'alguna manera, es planteja com a reconeixement de l'estructura urbana/territorial existent, reconeixent, alhora, l'estructura travessera del pla metropolità, com a característica formal del territori.



07.68. Plànol collage de l'autor amb la sobre-posició dels possibles traçats de la Travessera Nord al fragment de llevant del pla metropolità.

Plànol topogràfic del Àrea Metropolitana de Barcelona

7.6. La impronta* de la Travessera Nord.

Més que conclusió, aquest "apartat-il·lustració" és un epíleg/corol·lari, una proposició gràfica de final i recapitulació de les diverses "situacions" que s'han exposat al llarg de la tesi. Un collage de situacions diverses que adquireixen sentit en la lectura territorial, al relacionar-se en un "discurs travesser", en una interpretació travessera. Epíleg que mostra, en tot cas, la "viabilitat" d'un element (franja) travesser i la "necessitat" d'aquesta lectura travessera en el territori metropolità de Barcelona.



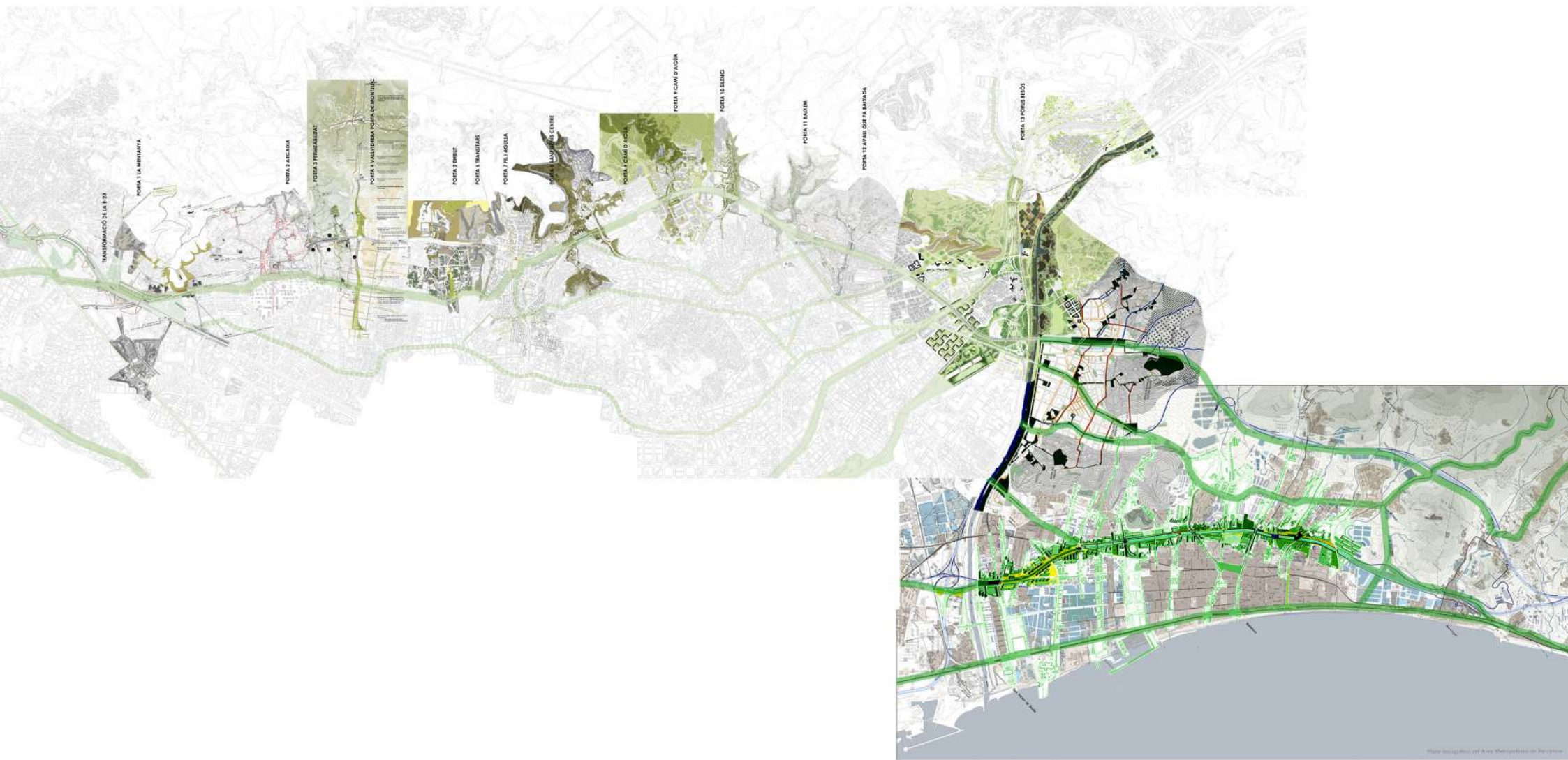
Situacions, més que llocs. "Situacions!" que es construeixen en interpretacions actives sobre el lloc que incideixen en el projecte del mateix. Proposta en el lloc, formulada per la interpretació activa que generen situacions diverses i possibles.

La Travessera Nord, més o a més que una proposta, és l'evidència d'una construcció "col·lectiva" generada per les diverses situacions individualitzades (diacròniques) en el lloc. Una proposta necessària en la ciutat, que sense tenir pretensió globalitzadora o estructural ha generat, en el temps (i en l'espai) un element travesser interpretable a diferents escales i contexts.

* Tot i que a la llengua catalana el terme "impronta" no està normalitzat, hem cregut convenient fer servir el mot per què matisa el sentit d'empremta, vinculant-lo a un significat que té a veure més amb el rastre subtil que amb la marca o petjada material sobre un lloc. Tot i això, és un mot que està recollit en el diccionari català-valencià-balear de l'IEC.

Impronta f. Marca del dibuix d'una moneda o medalla, obtinguda amb cert relleu damunt paper, guix, etc.; cast. impronta. Etim.: pres de l'it. impronta, 'segell, marca'.

1 Gausa, Manuel; Guallart, Vicente; Müller, Willy; Soriano, Federico; Porras, Fernando; Morales, José. *Diccionario Metápolis de arquitectura avanzada*. Barcelona. ACTAR. 2001. p.560



07.69. Collage de l'autor dels tres trams de la Traversera Nord amb la incorporació de l'anàlisi propositiu del pas sobre el Llobregat.

"L'arquitectura ha d'avançar prenent com a matèria situacions excitants, més que fórmules commovedores. Les experiències tingudes a partir d'aquesta matèria conduiran a formes desconegudes. La recerca psicogeogràfica, 'estudi de les lleis exactes i dels efectes precisos del mitjà geogràfic, conscientment disposades o no, actuen directament sobre el comportament afectiu dels individus', pren el seu doble sentit d'observació activa de les aglomeracions urbanes d'avui, i de l'establiment d'hipòtesi sobre l'estructura d'una ciutat situacionista. [...] depèn en gran manera de l'extensió estadística dels seus mètodes d'observació, però principalment de l'experimentació mitjançant intervencions concretes en l'urbanisme."

Debord, Guy. (1957). Informe sobre la construcció de situacions y sobre las condiciones de la organización y la acción de la tendencia situacionista internacional. Traducció de l'autor a partir de Nelo Vilar publicada en el # 4 de *Fuera de Banda: Situacionistas: ni arte, ni política, ni urbanismo*, amb el títol "Revolución y contra-revolución en la cultura moderna". <https://sindominio.net/ash/informe.html>



Autor desconegut, fotografia d'arxiu maig del 68.

8. CONDICIONS DE DIÀLEG

El que és pràctic és el que és funcional. Només la resolució del nostre problema fonamental és pràctica: la realització de nosaltres mateixos (el nostre deslligament del sistema d'aïllament). El què és útil i el què és utilitari és això. Res més. La resta no representa més que derivacions mínimes del que és pràctic, la seva mistificació."



9. MATÈRIA PRIMERA I TRANSFORMACIÓ

"La destrucció situacionista del condicionament actual és al mateix temps la construcció de situacions."



Autor desconegut, fotografia d'arxiu maig del 68.

10. FI DE LA PREHISTÒRIA DEL CONDICIONAMENT

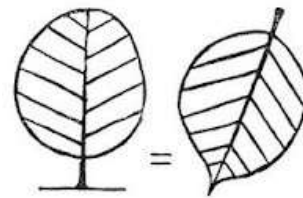
"No sostenim que calgui tornar a cap fase anterior al condicionament, sinó anar més enllà. Hem inventat l'arquitectura i l'urbanisme que no poden realitzar-se sense la revolució de la vida quotidiana, [...]."

Kotanyi, Attila – Vaneigem, Raoul. (1961). Programa elemental de la oficina de urbanismo unitario. (Punts 8, 9 i 10) Publicat en el # 6 de *Internationale Situationniste*. Traducció de l'autor a partir de la traducció extreta de *Internacional situacionista, vol. I: La realización del arte*, Madrid, Literatura Gris, 1999. <https://sindominio.net/ash/is0605.htm>

Situacions i joc. Joc que s'inicia des de les traces mínimes del lloc, traces accidentals, atzaroses o imposades. Sempre mínimes, sempre deixant espai a l'atzar, però també a la reflexió i a la construcció de quelcom nou, de quelcom que es construeix sobre el fet construït, actuant des de la mínima acció, com qui treu una llamborda del paviment per advertir allò que la uniformitat i la norma amaga sota l'aparent i sòlida racionalitat.



Autor desconegut, fotografia d'arxiu maig del 68.
Un mar és un toll d'aigua, un toll d'aigua és un mar. Títol de l'autor de la tesi.



tree is
 leaf and leaf
 is tree - house is
 city and city is house
 - a tree is a tree but it
 is also a huge leaf - a
 leaf is a leaf, but it is
 also a tiny tree - a city
 is not a city unless it
 is also a huge house -
 a house is a house,
 only if it is also
 a tiny city

Un arbre és una fulla, una fulla és un arbre. Una ciutat és una casa. Una casa és una ciutat, i la ciutat és una casa. Un arbre és un arbre però també una fulla enorme. Una fulla és una fulla però també un arbre en miniatura. Una ciutat no és una ciutat tret que sigui també una casa immensa. Una casa és una casa només si és també una petita ciutat.

Aldo van Eyck



Nigel Henderson. *Nens jugant*, fotografia des de casa seva en el núm. 46 de Chisenhale Road.

Amb petites accions individuals, com treure una llamborda o formar part d'un "joc" no explícit, es pot canviar la realitat, com està passant actualment a la Travessera Nord, sense ser-ne conscients de la magnitud del canvi. Diversitat d'accions individuals, involuntàriament o implícitament, formen part de la Travessera Nord, que és més que la suma d'aquestes accions individuals. La Travessera Nord és, a l'àrea metropolitana de Barcelona, un cas clar, d'aquest procés situacionista.

BIBLIOGRAFÍA

CAPÍTOL 1. Els mots Travesser/Travessera

La Travessera de Gràcia i de les Corts Centuriacions i canvis de pendent

Alemany y Bolufer, José. (1917). Diccionario de la Lengua Española. Barcelona, Ramón Sopena, 1917. Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, O-92.

Cabré, M. Teresa. **Bozza**, María. Egea, Àngels. **Juncadella**, Marta. **Santamaria**, Carolina. Oficines Lexicogràfiques de l'Institut d'Estudis Catalans. El nou diari normatiu de la llengua catalana. CAPLLETRA num. 17, Revista internacional de filologia. Tardor 1994. P. 201-218

Corpus del Nuevo Diccionario Histórico del Español (CNDHE). Corpus elaborado por el Instituto de Investigación Rafael Lapesa y editado en Madrid por la Real Academia Española. ISSN 2340-762X. Instituto de Investigación Rafael Lapesa de la Real Academia Española (2013): Corpus del Nuevo diccionario histórico (CDH) [en línea]. <<http://web.frl.es/CNDHE>

Corpus Textual Informatitzat de la Llengua Catalana del Institut d'Estudis Catalans (CTILC-IEC)

Covarrubias, Sebastian de. (1611). Tesoro de la lengua castellana o española. Madrid, Luis Sánchez, 1611. Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, O-73.

Curet i Payrot, Francesc. (1953). Visions barcelonines: 1760-1860. III, La vida humana.

Curet i Payrot, Francesc. (1956). Visions barcelonines: 1760-1860. VIII, Muralls enllà.

Debord, Guy. (1958) Texto aparecido en el # 2 de Internationale Situationniste. Traducción extraída de Internacional situacionista, vol. I: La realización del arte, Madrid, Literatura Gris, 1999. <https://www.sindominio.net/ash/is0209.htm>. En línea 25/12/2017

Diccionari descriptiu de la llengua catalana (DDL-IEC)

Diccionari català-valencià-balear (DCVB-IEC) d'A. M. Alcover i F. de B. Moll.

Diccionario de Autoridades de la Real Academia Española (RAE A 1739, 1780, 1788, 1791, 1803, 1853, 1869, 1884, 1917, 1936)

Diccionario Usual de la Real Academia Española (RAE U 1780, 1783, 1791, 1803, 1817, 1822, 1832, 1837, 1843, 1852, 1899, 1925)

Domínguez, Ramón JOAQUÍN. (1853). Diccionario Nacional o Gran Diccionario Clásico de la Lengua Española (1846-47). Madrid-París, Establecimiento de Mellado, 1853, 5ª edición. 2 vols. Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, 3-A-14 y 3-A-15.

Garrut i Romà, Josep Maria. (1976). L'Exposició Universal de Barcelona de 1888.

Gaspar y Roig (1855) Biblioteca Ilustrada de Gaspar y Roig. Diccionario enciclopédico de la lengua española, con todas las voces, frases, refranes y locuciones usadas en España y las Américas Españolas [...] Tomo II. Madrid, Imprenta y Librería de Gaspar y Roig, editores, 1855.

Gausa-Raveau. Arquitectes. Nuevo esquema de Conectividad y Transversalidad Central. See more at: http://gausaraveauarq.com/index.php?option=com_bs_portfolio&view=portfolio&id=119:barcelona-multilayers&catid_rel=39:1-10000&Itemid=870&lang=es#sthash.0q2BWpYb.dpuf (vist 8/01/2016)

Gelpí, C. (2015). La lexicografía entre el catalán y el castellano (XVI-XIX) y su proyección en el Diccionari de Pere Labernia. Philologia Hispalensis, 22(1).

González Nájera, Alonso, (1614). Desengaño y reparo de la guerra del reino de Chile [Chile] [J. T. Medina, Santiago de Chile, Imprenta Ercilla, 1889]. Instituto de Investigación Rafael Lapesa de la Real Academia Española (2013): Corpus del Nuevo diccionario histórico (CDH) [en línea]. <<http://web.frl.es/CNDHE>> [Consulta: 15/09/2017]

Henríquez, Baltasar. (1679) Thesaurus utriusque linguae hispanae et latinae. Matrifi, Ioannis Garcia Infançon, 1679. Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, 4-A-250.

Janer Manila, Gabriel. (1972) Els alicorns.

Lozano, Pedro, (1745). Historia de la conquista del Paraguay, Río de la Plata y Tucumán, I [Paraguay] [Andrés Lamas, Buenos Aires, Editora Imprenta Popular, 1873] Historia

Lladonosa, Josep. (1955) La ciutat de Lleida.

Martínez, J. M. P. (2005). L'estructuració dels espais agraris en època romana a Catalunya: aportacions de l'estudi arqueomorfològic del territori. Cota zero: revista d'arqueologia i ciència, (20), 53-66.

Miró, Gabriel, 1917. Figuras de la pasión del Señor, II [España] [Barcelona, E. Doménech, 1917]

Mez de Braidembach, Nicolás. (1670) Diccionario muy copioso de la lengua española y alemana hasta agora nunca visto, sacado de diferentes autores [...]. Viena, Juan Diego Kürner, 1670. Reproducido a partir del ejemplar de la Österreichisches Nationalbibliothek, 73.v.63.

Minsheu, John. Vocabularium Hispanicum Latinum et Anglicum copiosissimum, cum nonnullis vocum millibus locupletatum, ac cum Linguae Hispanica Etymologijs [...]. Londres, Joannum Browne, 1617, Reproducido a partir del ejemplar de la British Library, 826.I.23

Nubiola, Jaime. (2000). EL VALOR COGNITIVO DE LAS METÁFORAS. Universidad de Navarra, España. Publicat en P. Pérez-Illarbe y R. Lázaro, eds., Verdad, bien y belleza. Cuando los filósofos hablan de los valores, Cuadernos de Anuario Filosófico nº 103, Pamplona, 2000, pp. 73-84

Núñez de Taboada, M. (1825) Diccionario de la lengua castellana, para cuya composición se han consultado los mejores vocabularios de esta lengua y el de la Real Academia Española, últimamente publicado en 1822; aumentado con más de 5000 voces o artículos que no se hallan en ninguno de ellos, 2 vols. París, Seguín, 1825. Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca Nacional de Madrid, 1/16871 - 1/16872

Palef Martínez, J. M. (2005). L'estructuració dels espais agraris en època romana a Catalunya: aportacions de l'estudi arqueomorfològic del territori. Cota zero: revista d'arqueologia i ciència, (20), 53-66.

Palef Martínez, Josep Maria; **Fiz** Fernández, J Ignació; **Orengo** Romeu, Hèctor A. (2009). Centuriació i estructuració de l'ager de la colònia Barcino: Anàlisi arqueomorfològica i modelació del paisatge. QUARHIS, ÈPOCA II, NÚM. 5 (2009), pp. 106-123

Palef Martínez, Josep Maria; **Orengo** Romeu, Hèctor Aleix; **Riera** Mora, Santiago (2009a). Centuriación del territorio y modelación del paisajes en los llanos litorales de Barcino (Barcelona) y Tarraco (Tarragona): una investigación interdisciplinar a través de la integración de datos arqueomorfológicos y paleoambientales. AGRICENTURIATI and international journal of landscape archaeology 7 · 2010. Sistemi centuriali e opere di assetto agrario tra età romana e primo medioevo atti del con-

vegno borgoricco (padova) - lugo (ravenna), 10-12 settembre 2009

Pallí Aguilera, Federico. (1985). La vía Augusta en Cataluña. Ed. Bellaterra: UAB, 1985. ISBN 84-7488-125-0.

Pascual Tirado, Josep. (1935). De la meua garbera.

Passarell, Jaume. (1949:15). Llibre de llibreters de vell i de bibliòfils barcelonins d'abans i d'ara.

Percival, Richard. (1591) Bibliothecae Hispanicae pars altera. Containing a Dictionarie in Spanish, English and Latine. Londres: John Jackson y Richard Watkins, 1591. Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, 9-B-149

Rosal, Francisco del (1611). Origen y etymología de todos los vocablos originales de la Lengua Castellana. Obra inédita de el Dr. Francisco de el Rosal, médico natural de Córdoba, copiada y puesta en claro puntualmente del mismo manuscrito original, que está casi ilegible, e ilustrada con alguna[s] notas y varias adiciones por el P. Fr. Miguel Zorita de Jesús María, religioso augustino recoleto. (1601-1611). Biblioteca Nacional de Madrid, manuscrito Ms. 6929 (siglo XVIII).

Senent Anaya, Joan J. (1971:10). Els xiquets i la circulació.

Sobrino, Francisco. (1705). Diccionario nuevo de las lenguas española y francesa. Bruselas, Francisco Foppens, 1705. Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, 0-97.

Solà-Morales, Manuel de (2008). DEU LLIÇONS SOBRE BARCELONA. Els episodis urbanístics que han fet la ciutat moderna. COAC. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya 2008

Soteras Mauri, José. (1960) Barcelona y el Plan Cerdá. Revista de Obras Públicas (ROP 1960), 108, tomo I (2937): 5-12.

Stevens, John. (1706). A new Spanish and English Dictionary. Collected from the Best Spanish Authors Both Ancient and Modern [...]. To which is added a Copious English and Spanish Dictionary [...]. Londres, George Sawbridge, 1706. Reproducido a partir de los ejemplares de la Biblioteca de la Real Academia Española, 13-A-46, y de la British Library, 624.I.2.

Terreros y Pando, Esteban de. (1788) Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes en las tres lenguas francesa, latina e italiana [...]. Tomo tercero (1767). Madrid, Viuda de Ibarra, 1788. Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, 0-9.

Toro y Gómez, Miguel de. (1901). Nuevo diccionario enciclopédico ilustrado de la lengua castellana. París - Madrid. Librería Armand Colin - Hernando y Cía., 1901. Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española 37-VII-23.

Travesset i Queraltó, Magí. (1994) "La xarxa hidrogràfica del Pla de Barcelona entre la riera de Magòria i la riera d'Horta." Finestrelles Núm. 6, p. 57-69. [en línia], <https://www.raco.cat/index.php/Finestrelles/article/viewFile/214418/311051>

Vallverdú, Josep. (1960:84). El venedor de peixos.

Vayreda, Marià. (1898) Recorts de la darrera carlinada.

Vayreda, Marià. (1904): La punyalada.

Vecslir Peri, L. (2005). Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona. p. 10-36

Vidal Alcover, Jaume. (1969:37). Les quatre llunes.

Vila i Dinarès, Pau (1934) Resum de geografia de Catalunya. VI, Aspecte humà: la Depressió central. Segona part. Barcelona: Editorial Barcino, 1934.

Zerolo, Elías. (1895). Diccionario enciclopédico de la lengua castellana. París, Garnier hermanos, 1895, 2 vols. Reproducido del ejemplar de la biblioteca de la Real Academia Española, O-58 - O-59.

CAPÍTOL 2. Les travesseres de Ciutat Vella

*El carrer Ferran com a travessera
Tall - Trinxat urbà*

Arranz Herrero, Manuel (1985). Entre el sistema gremial i el sistema fabril. Ponència en el II Congrés d'Història de Barcelona 1985.

García Espuche, Albert; **Guàrdia** i Bassols, Manuel (1992). Barcelona 1714-1940 : 10 plànols històrics = 10 planos históricos = 10 plans historiques = 10 historical maps [Barcelona] : Ciutat de les Ciutats, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona: Institut Municipal d'Història, Ajuntament de Barcelona : Lunwerg, [1992].

Montaner, Carme. **Nadal**, Francesc. Editors (2010). *APROXIMACIONES A LA HISTÒRIA DE LA CARTOGRAFIA DE BARCELONA*. Institut de cultura de l'Ajuntament de Barcelona. 2010. ISBN:978-84-393-8695-7. Dip. Legal: B-1825-2011

Muñoz Corbalan, Juan Miguel (2010). Cartografía militar y representación espacial de Barcelona en el siglo XVIII. P. 31-46. Dins de "Aproximacions a la historia de la cartografía de Barcelona. Montaner, Carme; Nadal Francesc ed. 2010)

Pallí Aguilera, Ferderico. 1985. La vía Augusta en Cataluña. Ed. Bellaterra: UAB, 1985. ISBN 84-7488-125-0. P. 347-349

Reyes, M. I. P. (2019). Revisitando a Haussmann: Reformas urbanas que promueven, más que impiden, la guerra de las calles. DU & P: revista de diseño urbano y paisaje, (35), 30-38.

Roura, Lluís (2012) Militarització i protesta sota l'absolutisme borbònic. Revista HMiC, número X, 2012. <http://webs2002.uab.es/hmic>. [en línia 13 d'agost de 2015].

Sanpere i Miquel, Salvador, (1893). Barcelona en 1492, por Savaldor Sanpere y Miquel. Conferencias celebradas en el Ateneo Barcelonés los días 8, 11 y 15 de noviembre de 1892. Barcelona, 1893. Imprenta de Henrich y CA en comandita. Sucesores de N. Ramírez i C^a. Pasaje Escudillers 4. En línia <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000097695&page=1>

Signes Orovay, F. (2014). *Les travesseres en l'estructura urbana de Barcelona* (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya). <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/24420>

Solà-Morales, Ignasi/**López de Guereña** Calderón, Arantza (1982). LA PLAÇA REIAL DE BARCELONA. De la Utilidad y Ornato Público a la Reforma Urbana. 7.27 Monografías de la Unitat de Teoria i Història ETSAB Dipòsit legal: 42.037. Barcelona 1982.

Solà-Morales, Manuel de (2008). DEU LLIÇONS SOBRE BARCELONA. Els episodis urbanístics que han fet la ciutat moderna. COAC. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya 2008

Traveset i Queraltó, Magí. (1994). "La xarxa hidrogràfica del Pla de Barcelona entre la riera de Magòria i la riera d'Horta." *Finestrelles* [en línia], 1994., Núm. 6 , p. 57-69.

CAPÍTOL 3. Les travesseres de l'Eixample

La Gran Via com a travessera

Grans obres d'enginyeria

ABAJO LAS MURALLAS, Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad. Publicase por acuerdo y á espensas del Escmo. Ayuntamiento constitucional. Barcelona: 1841 (noviembre) Imprenta del constitucional. Publicació de l'Ajuntament de Barcelona amb la memòria guanyadora del concurs, amb una introducció institucional dels precedents i les intencions del concurs.

Bigas Serrallonga, Joan Maria. (2012) A terra les muralles!. Angle Editorial. ISBN:978-84-15307-04-4. Dipòsit Legal: B-14906-2012

Boletín Enciclopédico de las Nobles Artes, n 10, Sección bibliográfica. Elementos de Higiene Pública, por D. Pedro Felipe Monlau, Doctor en medicina y cirugía. P 154. [en línea http://cataleg.bnc.cat/record=b1213340~S10*cat]

Caramuel Lobkowitz, Juan (1679). TOMO III. DE LA ARCHITECTURA CIVIL. En que fe contienen las Ichnographias, Orthographias, figuras, y Delinacones, que en los Tomos precedentes fe explican. <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/13670>

Cerdà, Ildefons. (1859) Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al Proyecto de reforma y ensanche de Barcelona.

Cerdà, Ildefons, (1863) "Informe sobre el anteproyecto de reforma interior de Madrid. La calle" (1863, 11, tomo I (4): 45-50),

Cerdà, Ildefons, (1863a) "La calle" (1863, 11, tomo I (5): 57-61)

Cerdà, Ildefons, (1863b). "La calle"(1863, 11, tomo I (6): 65-70)

Cerdà, Ildefons, (1863c). "Necesidades de la circulación y de los vecinos de las calles con respecto a la vía pública urbana y manera de satisfacerlas" (1863, 11, tomo I (13): 149-155)

Cerdà, Ildefons (1863d). "Necesidades de la circulación y de los vecinos de las calles con respecto a la vía pública urbana y manera de satisfacerlas" (1863, 11, tomo I (15): 173-179)

Cerdà, Ildefons (1863e)"Edificación" (1863, 11, tomo I (24): 291-295)

Cerdà, Ildefons (1864) "Edificación" (1864, 12, tomo I (4): 41-44)

Cerdà, Ildefons, (1864a) "Edificación" (1864, 12, tomo I (24): 285-287)

Cerdà, Ildefons (1867). Teoría General de la Urbanización y aplicaciones de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona.

Charles-Roux, J. (1901) L'isthme et le Canal de Suez : historique, état actuel [id=483376&func=dbin-jump-full](http://www.ub.es/geo-crit/sn/sn-296-3.htm).

García León, José María; **Ruiz Galacho**, Diego; **López Segura**, Javier. (2000). Introducción histórica a la filosofía del estado (III): los precursores del socialismo moderno. Filosofía, política y economía en el Laberinto, 2000, nº 3, p. 1-29.

García-Bellido García de Diego, Javier (2000). ILDEFONSO CERDÀ Y EL NACIMIENTO DE LA URBANÍSTICA: LA PRIMERA PROPUESTA DISCIPLINAR DE SU ESTRUCTURA PROFUNDA. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona [ISSN 1138-9788]. Nº 61, 1 de abril de 2000.

García-Bellido García de Diego, Javier (2010). PASCUAL MADDOZ E ILDEFONSO CERDÀ: DOS PIONEROS EN LA EPIFANIA DE LA URBANÍSTICA. ACE: architecture, city and environment, (12)

Garriga i Roca, Miguel. (1858) MEMÒRIA DESCRIPTIVA Del Ante-proyecto de ensanche de la ciudad de Barcelona. BARCELONA. IMPRENTA NUEVA DE JAIME JEPÚS Y RAMON VILLEGAS. Calle Petritxol número 14, primer piso.

Lesseps, Ferdiand. (1855). "Unión del Mediterraneo y el Mar Rojo por un canal que atraviese el Istmo de Suez". 1855, 3, tomo I (12): 136-139

Madoz, Pascual. (1847) Diccionario-geografico Estadístico Historico de España y sus posesiones de Ultramar.

Magrinyà, Francesc. (1999) Las influencias recibidas y proyectadas por Cerdà. Ciudad y territorio. Estudios Territoriales, vol. XXXI, tercera época, nº 119-120, primavera-verano 1999, p. 95-117.

Magrinyà, Francesc. (2009). El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2009, vol. XIII, núm. 296 (3) <<http://www.ub.es/geo-crit/sn/sn-296-3.htm>>. [ISSN: 1138-9788]. Vol. XIII, núm. 296 (3), 1 de agosto de 2009

Miranda, M. A. (2006). Pedro García Faria, ingeniero de Caminos (y arquitecto). Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Uni-

versidad de Barcelona, 15 de septiembre de 2006, vol. X, núm. 221. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-221.htm>> [ISSN: 1138-9788] (En línea 13 d'agost de 2016)
Revista de Obras Públicas 1855, Num. 12.

Revista de Obras Públicas 1856 Tomo I 17_03.

Revista de Obras Públicas 1856 Tomo I 10_04.

Revista de Obras Públicas 1856 Tomo I 12_04.

Revista de Obras Públicas 1856 Tomo I 10_05.

Revista de Obras Públicas 1856 Tomo I 18_05.

Revista de Obras Públicas 1857 Tomo I 17_05.

Rovira i Trias, Antoni (1846) Boletín Enciclopédico de las Nobles Artes, n 6, Sección urbana, Mejoras de Barcelona. Artículo segundo: Ventajas que reportaría para en lo sucesivo, la formación de un plan geométrico general de la nueva Barcelona. P 92-94 [en línea http://cataleg.bnc.cat/record=b1213340~S10*cat]

Sagarra, Ferran. (1996) Capítol 4.2. TRANSFORMACIÓ DE L'ARQUITECTURA I DEFINICIÓ DEL CENTRE AL CONCURS DE LA PLAÇA REIAL DE 1848. a la seva tesi doctoral, Barcelona Ciutat de Transició.

Solà-Morales, Ignasi; **López de Guereña** Calderón, Arantza. (1982) LA PLAÇA REIAL DE BARCELONA De la Utilidad y Ornato Público a la Reforma Urbana. 7.27 Monografies de la Unitat de Teoria i Història. ETSAB.

Tarragó, Salvador. (1974). *Un continuador de la obra de Cerdà. Pere García Faria*. Cuadernos de Arquitectura y urbanismo, nº 100. Barcelona: Publicación del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, Enero-febrero 1974, p. 45-49.

CAPÍTOL 4. La percepció del Rere-Eixample. *La carretera d'Esplugues a Sant Andreu* *Planejament territorial*

Busquets i Grau, Joan (1992): Barcelona. Evolución urbanística de una ciudad compacta, Madrid: Ed. Mapfre, (Col. Ciudades de Iberoamérica).

Caldés i Torrent, M. (2002). El procés d'ocupació urbana de l'Eixample Cerdà. *Perspectives territorials*, (1), 28-45.

Carreras Candí, Francesc. (1913-1918) Geografía general de Catalunya. La ciutat de Barcelona. p. 860. Digitized by the Internet Archive in 2008 with funding from University of Toronto . <http://archive.org/details/geografagenera05carruoft>

Cerdà, Ildefons. (1859) Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al Proyecto de reforma y ensanche de Barcelona, abril 1859. (Citada per Francesc Magrinyà. 2009)

Fiol, Carme (2007). Retícules i diagonals: el Pla Jaussely de Barcelona i el Pla Burnham de Chicago de 1909. Director: Manuel de Solà-Morales. Barcelona; Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. [Tesis doctoral]. disponible en: www.tdx.cat/handle/10803/6964.

Galera, Montserrat, **Roca** Francesc i **Tarragona** Salvador. (1982). Atlas de Barcelona (siglos XVI-XX). Barcelona, COACB

Jaussely, León. 1907, Proyecto de Enlaces de La Zona de Ensanche de Barcelona y de los Pueblos Agregados, Arxiu Administratiu Municipal de Barcelona (AMAB), 1907, p.105-106.

Magrinyà, F., **Marzá**, F. 2009. Cerdà. 150 años de modernidad. Catálogo de la exposición. Barcelona: Fundación Urbs i Territori Ildefons Cerdà / ACTAR. 2009. 320 p.

Magrinyà, Francesc. (2010) Las influencias recibidas y proyectadas por Cerdà. Ciudad y territorio. Estudios Territoriales, vol. XXXI, tercera época, nº 119-120, primavera-verano 1999, p. 95-117.

Miranda, M. A. (2006) Pedro García Faria, ingeniero de Caminos (y arquitecto). Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de septiembre de 2006, vol. X, núm. 221. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-221.htm>> [ISSN: 1138-9788] (En línia 13 d'agost de 2016)

Navas i Ferrer, Teresa. (2008) "Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona." *Barcelona quaderns d'història* [en

línia], 2008, Núm. 14, p. 117-134. <http://www.raco.cat/index.php/BCNQuadernsHistoria/article/view/128465/218962>.

Navas i Ferrer, Teresa. (2012). Crecimiento urbano, red de carreteras y tranvía eléctrico de la provincia de Barcelona. UPC-Barcelona Tech. Dept. ITT. Grupo EXIXT. Comunicació al Simposio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa. 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos, UB, Facultad de Geografía e Historia. 23-26 de enero de 2012.

Navas Ferrer, Teresa (2013). INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DESDE LA PERSPECTIVA HISTÓRICA. EL CASO DE LA FORMACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS EN LA REGIÓN DE BARCELONA (1761-1969) *Revista Transporte y Territorio* N° 8, Universidad de Buenos Aires, 1º sem. de 2013. ISSN 1852-7175 . www.rtf.filo.uba.ar (en línia 20/6/2014)

Navas Ferrer, T. (2014). La construcción simbólica de una capital: planeamiento, imagen turística y desarrollo urbano en Barcelona a principios del siglo XX. In XIII Coloquio internacional de geocrítica: el control del espacio y los espacios de control (pp. 1-18). Universitat de Barcelona. Servei de publicacions.

Padrés Creixell, Santiago/ **Vela** Parés, Santiago (1977). El modelo teórico del plan Cerdà. *2C n 6-7*, 1977. p 46-55.

Puig i Cadafalch, 1900. "La Barcelona d'anys a venir" *La veu de Catalunya*. 29 de setembre 1900, part I; 7 gener 1901, part II; 22 gener, part III. P. 87-89.

Pujol i Estragués, Hermínia. (1997). "Dues Visions de Barcelona als anys 30. El Pla de distribució en zones del territori català i el Pla Macià (1932-1934)." *Treballs de la Societat Catalana de Geografia* [en línia], 1997, , p. 81-116. <https://www.raco.cat/index.php/TreballsSCGeografia/article/view/157104/208996> [Consulta: 11-01-14]

Revista de Obras Públicas. TOMO VIII_11_01; 17_01;23_01, de 15 de juny, 15 de setembre i 15 de desembre de 1890.

Roca, F. (1979). Política econòmica i territori a Catalunya: 1901-1939. Ketres Editora,

Roldan, Julie, (2015). "Después de Cerdà, tres planos para Barcelona al principio del siglo XX". En línia: <http://www.julieroland.fr/después-de-cerda-tres-planos-para-barcelona-al-principio-del-siglo-xx/>. Posted by jroland | abril 25, 2015. Article non publicat d'una allocució pronunciada lors du séminaire "la construcción de la ciudad liberal", Casa de Velázquez-ETSAM, 2008.

Sabaté i Casellas, Ferran. (1994) "Pere Garcia Faria i els orígens de l'enginyeria sanitària." Gimbernat: revista catalana d'història de la medicina i de la ciència [en línia], 1994, Vol. 22 , p. 227-236. <https://www.raco.cat/index.php/Gimbernat/article/view/44486> [Consulta: 25-01-17]

Sabaté i Casellas, Ferran. (2007). "Noucentisme: ciutat i salubritat (Barcelona, 1900-1929)." Gimbernat: revista catalana d'història de la medicina i de la ciència [en línia], 2007, Vol. 48 , p. 39-47. <https://www.raco.cat/index.php/Gimbernat/article/view/123315/171106> [Consulta: 20-07-18]

Sutcliffe, Anthony. (1994). Naixement d'una disciplina, In Visions urbanes. Europa. 1870.1993. La ciutat de l'artista. La ciutat de l'arquitecte. Barcelona: CCCB / Electa, 1994, p. 121-127. (Citada en Navas, 2014:9)

Tarragó, Salvador. Un continuador de la obra de Cerdà. Pere García Faria. Cuadernos de Arquitectura y urbanismo, nº 100. Barcelona: Publicación del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, Enero-febrero 1974, p. 45-49.

Trias, Eugeni. (1987) "L'espai del passat." Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques [en línia], 1987,, Núm. 8 , p. 44-45. <http://www.raco.cat/index.php/Espais/article/view/91155> [Consulta: 26-03-16]

CAPÍTOL 5. Primera aparició i desaparició de la Travessera Nord *La carretera d'Esplugues com a travessera 1* *Indecisions i canvis d'escala 1*

Almonacid Canseco, Rodrigo, (2011) "Paralíticos ó Epilépticos: La ciudad del Movimiento Moderno en la dialéctica Asplund versus Le Corbusier."

Bohigas, O. (1969). En la muerte de Adolfo Florensa. Cuadernos de arquitectura, (71), 39-40.

Lacuesta, R. (2017). Arquitectura industrial catalana en el darrer quart del segle XIX i primer quart del segle XX. Catalan Historical Review, 175-187.

Martorell, Jeroni. (1920) La Ciutat Vella i la Ciutat Nova. CIVITAS 2, segona època, octubre 1920

Miralles José. (1934) Navegación, Puertos, Industrias del Mar. Junio 1934. VOL I, Núm. 6 : 181-188

Montoliu, C. (1921) "URBANITZACIÓ DE FAIRHOPE PER AL SEU SENROTLLLO COM A CIUTAT ORGÀNICA". CIVITAS segona época N. 6, octubre 1921:5-8)

Navas Ferrer, Teresa. (2008) "Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona." Barcelona quaderns d'història [en línia], 2008,, Núm. 14 , p. 117-134.
<http://www.raco.cat/index.php/BCNQuadernsHistoria/article/view/128465/2189>. P 133.

Ortega, José M^a (1918) "El paseo Marítimo y su relación con el Automovilismo". Publicat a AUTO-MOTO Revista del Real Automóvil-Club de Cataluña y del Real Moto-Club de Catalunya. Año 1 Núm. 2. Octubre 1918. pàgines 40-43.

Parcerisa Bundó, Josep (2014) BARCELONA. URBANISME SEGLE XX. Vigila el mar, vigila les muntanyes.

Rahola y Trémols, F. (1908) "Los ingleses vistos por un latino. Memorias. Impresiones de viaje"

Roca, F. (1972). El GATCPAC y la crisis urbana de los años 30. Cuadernos de arquitectura y urbanismo, (90), 18-23.

Rubió i Tudurí, Nicolau M. (1926) El problema de los espacios libres. Divulgación de su teoría y notas para su solución práctica. Barcelona. Ajuntament de Barcelona, 1926.

Rubió i Tudurí, Nicolau M^a. (1932) El pla de distribució en zones del territori català (Reigional Planning).

Sauquet Llonch, R. J. (2010) Recolección de ideas para la ciudad de reposo y vacaciones. Aportaciones extranjeras al proyecto del GATCPAC. In Congreso Internacional Historia de la Arquitectura Moderna Española. Viajes en la transición de la arquitectura española hacia la modernidad (pp. 311-318). A. bis. Ediciones.

Sauquet Llonch, Roger Joan.(2014) ¿EXISTE UN URBANISMO DEL GATCPAC SIN LE CORBUSIER? / Can we talk about a gatcpac urbanism without Le Corbusier's influence?. Proyecto, Progreso, Arquitectura, [S.l.], n. 11, p. 16 - 25, nov. 2014. ISSN 2173-1616. Disponible en: <<https://revistascientificas.us.es/index.php/ppa/article/view/35/216>>. Fecha de acceso: 21 ago. 2018 doi:<http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2014.i11.01>.

Serra i Rotés, R. (2011). Les colònies industrials a Catalunya. Catalan Historical Review, (4), 241-25

Singla i Casellas, Carles (2005) Mirador (1929-1937). Un model de periòdic al servei d'una idea de país. Treballs de Comunicació [Societat Catalana de Comunicació] Núm. 19 (setembre 2005), p. 93-97.
https://repositori.upf.edu/bitstream/handle/10230/32974/Singla_tre_mira.pdf?sequence=1&isAllowed=y [en línia 26/07/2018]

Tatjer, Merdè (1995) LA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO COSTERO SIGLOS XIX -XX.DEL MUNDO PORTUARIO AL MUNDO DEL OCIO. EL CASO DEL PUERTO DE BARCELONA, 1856-1936. Reproducido de: GUIMERÁ, Agustín y ROMERO, Dolores (Editores). Puertos y sistema portuarios (siglos XVI-XX).

Vega i March, Manuel de. (1919) El Orgullo de la Ciudad. CIVITAS 1a época, marzo 1919

Velázquez, V. H. (2009). CÈuvre complète: el libro abierto. Dearq. Revista de Arquitectura, (5), 138-151.

Revistes base del capítol

El capítol, 6 s'ha estructurat fonamentalment a partir de la informació gràfica i textual del moment, a manera de font primària. És en aquest sentit, que la major part de la "bibliografia" s'ha basat en aquestes fonts. La bibliografia anterior ens ha servit, en algun moment, de suport per algunes dades que facilitaven la comprensió i contextualització de la informació de les revistes.

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 1, Marzo 1914

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 2, Junio 1914

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 6, Julio 1915

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 10, Octubre 1916

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 11, Diciembre 1916

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 12, Julio 1917

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 13, Diciembre 1917

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 14, Mayo 1918

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 15, Agosto 1918

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 16, Octubre 1918

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 17, Marzo 1919

CIVITAS. Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. Primera época Nº 18, Junio 1919

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 1 Juny 1920

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 2 Octubre 1920

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 3 Gener 1921

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 4 Abril 1921

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 6 Octubre 1921

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 8 Abril 1922

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 9 Juliol 1922

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 11 Gener 1923

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 12 Abril 1923

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 13 Juliol 1923

CIVITAS, Bul·letí de propaganda de La Ciutat Jardí. Època II Nº 16 Abril 1924

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 1. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Primer trimestre de 1931. "*Urbanización de la Barcelona Futura*".

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 2. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Segundo trimestre de 1931.

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 3. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Segundo trimestre de 1931.

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 4. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Tercer trimestre 1931. "*Proyecto de urbanización de la Diagonal de Barcelona.*"

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 5. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Primer trimestre 1932, "*La ciudad funcional.*"

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 7. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Tercer trimestre de 1932. "*La ciudad de reposo que necesita Barcelona.*"

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 11. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Tercer trimestre de 1933. "*IV Congreso del CIRPAC.*", "*Ensayo de un tipo mínimo de viviendas obreras.*", "*Grupo de viviendas obreras en Barcelona.*", "*Ensayo de distribución de la zona edificable de una manzana del ensanche de Barcelona a base de un tipo de vivienda obrera.*"

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 12. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Cuarto trimestre de 1933. "*IV Congreso del CIRPAC.*", "*Conclusiones el IV Congreso Internacional del C. I. R. P. A. C. sobre la Ciudad Funcional,*"

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 13. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Primer trimestre de 1934. "*Notas previas para un estudio urbanístico sobre Barcelona.*", "*Barcelona. Esquemas para el proyecto de conjunto – Le Corbusier, P. Jeanneret y Gatepac (G.E.)*"

Documentos de Actividad Contemporánea. AC 20. Revista Trimestral. Publicación del GATEPAC. Cuarto trimestre de 1935. "*IV Congreso del CIRPAC.*", "*Reunión de*

delegados de los CIAM (Congresos internacionales de arquitectura moderna) en Amsterdam) -junio 1935."

La Ciutat i la Casa, N 5. 1926

La Gasetta de les Arts. Segona època, N° 1, 1 de juny de 1928

La Gasetta de les Arts. N° 9, 1 de maig de 1929

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 13, 25 d'abril de 1929.
"Arquitectura nova", "Els arquitectes joves I."

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 14, 2 de maig de 1929.
"Arquitectura nova", "Els arquitectes joves II."

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 59, 13 de març de 1930.
"Què penseu de de l'arquitectura moderna?"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 60, 20 de març de 1930.
"Què penseu de de l'arquitectura moderna?"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 61, 27 de març de 1930.
"Què penseu de de l'arquitectura moderna?"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 62, 4 d'abril de 1930.
"Què penseu de de l'arquitectura moderna?"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 63, 10 d'abril de 1930.
"Què penseu de de l'arquitectura moderna?"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 64, 17 d'abril de 1930.
"Què penseu de de l'arquitectura moderna?"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 65, 24 d'abril de 1930.
"Què penseu de de l'arquitectura moderna?"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 67, 8 de maig de 1930.
"Què penseu de de l'arquitectura moderna?"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 68, 15 de maig de 1930.
"Què penseu de de l'arquitectura moderna?"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política. 144, 5 de maig de 1931.
"Una ciutat de Repòs per Barcelona"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política 145, 5 de novembre de 1932.
"La urbanització de la Barcelona Futura"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política 146, 12 de novembre de 1932.
"La urbanització de la Barcelona Futura"

Mirador. Setmanari de Literatura, art i Política 147, 19 de novembre de 1932.
"La urbanització de la Barcelona Futura"

CAPÍTOL 6. Segona aparició i desaparició de la Travessera Nord [Solà-Morales]

*La carretera d'Esplugues com a travessera 2
Indecisions i canvis d'escala 2*

Bassó Birulès, Francesc; **Buxó**, J.M.; **Bohigas**, Oriol. (1953) "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura [en línia], 1953, Núm. 15, p. 1-40. <https://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/108163> [Consulta: 24-11-16]

Bohigas, Oriol. (1958). En el centenario del Plan Cerdá. Cuadernos de Arquitectura 34. (1958:7-13).

Bohigas, Oriol. (1985) RECONSTRUCCIÓ DE BARCELONA

Carreras, Josep Maria; **Otero Vidal**, Montserrat; **Ruiz**, Ernest. (2013a). L'ocupació del territori a l'àrea i regió metropolitana de Barcelona, 1956-2006. Estudis Territorials. Direcció de Serveis d'Urbanisme Juny 2013

Carreras, Josep Maria; **Otero Vidal**, Montserrat; **Ruiz**, Ernest. (2013b) Els usos del sòl a l'Àrea i Regió Metropolitana de Barcelona, 1956-2006. Estudis Territorials. Direcció de Serveis d'Urbanisme. Juny 2013.

Esteban, Juli. (1997). Crisi i ordenació de l'àrea metropolitana de Barcelona, 1953-1976. En, Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori, des de Cerdà als nostres dies. Ricard Pié, editor. Institut d'Estudis Catalans. Societat Catalana d'Ordenació del Territori. Agrupació d'Arquitectes Urbanistes de Catalunya. 1ª edició 2007.

Granell, Enrique (2016) "El papel de las asociaciones, sindicatos y colegios profesionales de arquitectos en la cultura arquitectónica catalana 1874-1977". Tesi del Departament de teoria i història de la arquitectura i tècniques de comunicació. Escola tècnica superior d'arquitectura de Barcelona. UPC. Especialment els capítols 12, 13 i 14.

Grau Lesan, Àrea (2016). El problema de la vivienda económica en los años 50: El Concurso de Barcelona. Trabajo final de Máster. Director Rossel colomina, Jaume. 2015-2016. Escola superior d'Edificació de Barcelona. UPC.

López Alonso, Ignacio (2016). José Soteras Mauri y Lorenzo García - Barbón. 3 (espacios) a cubierto. Revista de Arquitectura. Universidad de Navarra. <https://www.unav.edu/publicaciones/revistas/index.php/revista-de-arquitectura/article/view/8182/7270> [en línia 10/03/2017]

Parcerisa i Bundó, Josep. EL PGM EN PERSPECTIVA. QUADERNS PDU METROPOLITÀ_01 CAP A LA REDACCIÓ DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ.

Ràfols, Josep F. (1944) "Arquitectura de las tres primeras décadas del siglo XX.." Cuadernos de arquitectura [en línia], 1944,, Núm. 1, p. 4-14. <https://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/106355> [Consulta: 27-12-16]

Solà-Morales, Manuel (2008). Deu lliçons sobre Barcelona. Edita: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya.

Teixidor, C., **Tarragó**, M., & **Brau**, L. (1972). Barcelona 1953-1971: introducción a una visión del desarrollo urbanístico. Cuadernos de arquitectura y urbanismo, (87), 67-101.

Terán, F. D. (1977). Notas para la historia del planeamiento de Barcelona. Ciudad y territorio: revista de ciencia urbana, (2), 73-86.

Terán, Fernando de. (1982) PLANEAMIENTO URBANO EN LA ESPAÑA CONTEMPORÁNEA (1900-1980). Primera edición en «Alianza Universidad. Textos»: 1982

ALTRES REFERENTS INDIRECTES AL CAPÍTOL 6

Allió, M. Àngels; **Jori, Gerard.** (2010). La reforma ambiental de las ciudades. Visiones y propuesta del movimiento vecinal de Barcelona. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-63.htm> [2 de juliol de 2015]

Babette Diedrich, Lisa. (2009). "Paisaje urbanístico orientado". II Congreso Internacional Arte y Entorno. Ciudades globales, espacios locales, [CIUDADES (IM) PROPIAS: LA TENSION ENTRE LO GLOBAL y LO LOCAL] celebrat a Valencia 1, 2 y 3 de Diciembre de 2009

Bélangier, Peirre. (2014). Redefinir la infraestructura. P. 348. Edición: Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Harvard University. Graduate School of Design. 2014.

Benet, Rafael. (1929). LA NOVA ARQUITECTURA A CATALUNYA. GASETA DE LES ARTS ARQUITECTURA, ESCULTURA, PINTURA, BELLS OFICIS, CINEMA. ANY II NÚMERO 9 SEGONA ÈPOCA. MAIG 1929.

Bookchin, Murray. (2009). *Theses on Libertarian Municipalism. Our Generation*, 1985, vol. XVI, p. 9-22. Reproducido en Boletín CF+S. [En línea]. Madrid: Instituto Juan de Herrera, 2009, nº 40.

Catàleg de paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona. Unitat de paisatge 22. Baix Maresme. Observatori del Paisatge. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.

Catàleg de paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona. Unitat de paisatge 23. Alt Maresme. Observatori del Paisatge. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.

Catàleg de paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona. Unitat de paisatge 14. Serra de Marina. Observatori del Paisatge. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.

Coleman, Daniel A. (1994) *Ecopolitics. Building a Green Society*. New Brunswick: Rutgers University Press, 1994. 236 p.

Cort, César. (1932) Murcia, un ejemplo sencillo de trazado urbano, Madrid, 1932:49. Citat per Terán, Fernando de (1982:163). PLANEAMIENTO URBANO EN LA ESPAÑA CONTEMPORANEA (1900-1980). Primera edición en «Alianza Universidad. Textos»: 1982.

Crawford, Margaret. (2014). Entornos urbanos productivos. P. 143. Edición: Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Harvard University. Graduate School of Design. 2014.

Echebarria Miguel, Carmen, Aguado Moralejo, Itziar. (2003). Planificació urbana sostenible. Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía. Sociedad de Estudios Vascos, 2003, nº 24, p. 643-660

Edmomson, Aymy. (2014). Retos de gestión de la transformación urbana: Organizar para aprender. P. 296. Edición: Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Harvard University. Graduate School of Design. 2014.

Ekhart, Hahn. (1994). La reestructuración urbana ecológica. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n5/aehah.html> [2 de juliol de 2015]. Artículo publicado en la revista Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales. Vol II N. 100-101 1994.

Entrevista a Gabriel Alomar, "Gabriel Alomar Esteve Arquitecto y Urbanista" <https://www.youtube.com/watch?v=FbOjI3ULM0k> Universitat de les illes Balears. Serveis Audiovisuals. Isbn: 84-7632-695-5. DI: PM 2210-2001.

Felson, Alexander J. y Pollak, Linda. (2014). Experimentos urbanos y ecológicos en el espacio público. P. 356-362. Edición: Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Harvard University. Graduate School of Design. 2014.

Font, Antonio. (2003). Planeamiento urbanístico. De la controversia a la renovación. Barcelona: Ed. Diputació de Barcelona.

García González, María Cristina (2013). CÉSAR CORT Y LA CULTURA URBANÍSTICA DE SU TIEMPO. REDES INTERNACIONALES Y CANALES DE DIFUSIÓN DEL URBANISMO EN LA EUROPA DE ENTREGUERRAS. Ci[ur]87 Cuadernos de investigación urbanística. Abril-Marzo 2013. Tesi que aporta una comprensió extensa i rigorosa del treball de César Cort.

Koolhaas, Rem. (2014). Progreso contra apocalipsis. P. 59. En Urbanismo Ecológico. Edición: Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Harvard University. Graduate School of Design. 2014.

Lefebvre, H., & Nolla, M. (1972). La revolución urbana. Madrid: Alianza.

Lefebvre, H., & Lorea, I. M. (2013). La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing.

Matilla, Xavier. (2014). L'ensenyament de l'urbanisme com a procés generador de canvi. Publicat a Papers 57. P 26-33 (gener 2014)

Mostafavi, Moshen. (2014) ¿Porque urbanismo ecológico? ¿Porque ahora? P.30-32. En Urbanismo Ecológico. Edición Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Har-

vard University. Graduate School of Design. 2014.

Novick, Alicia; **Vecslir**, Lorena (2013). De las ciudades globales al hábitat y a las periferias. Una revisión de los estudios urbanos sobre la región metropolitana de Buenos Aires. 1990-2010. Inédito

Novick, A., & **Vecslir**, L. (2015). De las ciudades globales al hábitat y las periferias. Una revisión de los estudios urbanos sobre la región metropolitana de Buenos Aires. 1990-2010. Estudios del hábitat, 13(2), 85-100.

Paisaje transversal. Oficina de innovación urbana (Acero Caballero, Guillermo; Aguirre Such, Jon; Arévalo Martín, Jorge; Díaz Rodríguez, Pilar; Romero Fernández de Larrea, Iñaki). UN ALTRE URBANISME ÉS POSSIBLE. LA NOVA PRAXI URBANA DAVANT DEL CANVI D'ÈPOCA. Publicat a Papers 57. P 40-47 (gener 2014)

Recull de les protestes registrades al planeta des del 1979. El vídeo es pot veure en l'enllaç següent <http://ultraculture.org/blog/2013/08/26/watch-a-jaw-dropping-visualization-of-every-protest-since-1979/>

Video realitzat per el doctorand per la Penn State University, John Beielser, en el que ha creat una visualització que recull totes les protestes registrades al planeta des de 1979. És realment sorprenent, perquè el que es pot veure en el vídeo són petits punts que apareixen aquí i allà en la dècada de 1970, un temps que pensem va ser políticament molt convuls, mentre que els punts de mobilitzacions comencen a créixer exponencialment fins a gairebé eclipsar el món a partir del final dels 90, coincidint amb les protestes antiglobalització i la segona guerra d'Iraq, fins al moment present.

El mapes del video de Jhon Beielser han estat actualitzats el 2015 per *The GDELT Blog* *The GDELT Blog is the official one-stop repository for the latest news, announcements, information, and applications of the world's largest open research platform on human society.*

<https://blog.gdeltproject.org/mapping-global-protests-redux/>

1979-2014

<http://data.gdeltproject.org/blog/mapping-global-protests-redux/protests-eventv1-monthly-1979-2015.gif>

2010-2015

<http://data.gdeltproject.org/blog/mapping-global-protests-redux/protests-eventv1-daily-2015.gif>

2015

<http://data.gdeltproject.org/blog/mapping-global-protests-redux/protests-eventv2-daily-2015.gif>

Recuperando a Patrick Geddes. <http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2011/10/recuperando-patrick-geddes.html>. domingo, 23 de octubre de 2011 [En línea, 4 se-

tembre 2015]

Rueda, Salvador. (2014). Una perspectiva holística del fenómeno urbano. P. 361. Edición: Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Harvard University. Graduate School of Design. 2014.

Sanford, Kwinter. (2014). Apuntes sobre la tercera ecología. P. 102. Edición: Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Harvard University. Graduate School of Design. 2014.

Sartoris, Alberto. (1950a) "Las fuentes de la nueva arquitectura.." Cuadernos de arquitectura [en línea], 1950, Núm. 11 , p. 38-47. <https://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/106906> [Consulta: 25-12-16]. Conferencia pronunciada el 7 de mayo de 1949 en el Colegio Oficial de Arquitectos de Catalunya y Baleares.

Sartoris, Alberto. (1950b) "Orientaciones de la arquitectura contemporánea.." Cuadernos de arquitectura [en línea], 1950,, Núm. 11 , p. 48-55. <https://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/106907/162069> [Consulta: 25-12-16]. Conferencia pronunciada el 9 de mayo de 1949 en el Colegio Oficial de Arquitectos de Catalunya y Baleares.

Schwartz, Martha. (2014). Urbanismo ecológico y paisaje. P. 525. Edición: Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Harvard University. Graduate School of Design. 2014.

Vecslir, Lorena. (2013). Experimentaciones proyectuales. De la morfogénesis urbana a las nuevas configuraciones territoriales. Article publicat a Territorios, Proyectos e Infraestructura urbana para el AMBA. P. 70-75.

Vergara, Alfonso, **Dwyer** Mark y **Kelley** Aaron. (2014). Una metodología para la innovación urbana. P. 373. Edición: Mohsen Mostafavi con Gareth Doherty. Harvard University. Graduate School of Design. 2014.

Waldheim, Charles. (2010). Notes Toward a History of Agrarian Urbanism Architects like Frank Lloyd Wright, Ludwig Hilberseimer, and Andrea Branzi anticipated today's interest in urban farming. November 2010 <https://placesjournal.org/article/notes-toward-a-history-of-agrarian-urbanism/> [2 de juliol de 2015]

CAPÍTOL 7. Viabilitat de la Travessera Nord [conclusió]

Què està passant en l'actualitat?

Situacionisme. Sota les llambordes, la platja

Arteaga Arredondo, Isabel. (2013) Construir ciudad en territorios urbanizados: análisis de la transformación urbanística de la primera periferia de Barcelona durante el último cuarto del siglo XX. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme, 2013, núm. 3, p. 8-25. URL <http://hdl.handle.net/2099/15569> ISSN2014-9689

Ascher, François (2016). Los Nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día. ISBN:978-84-206- 4198-0. Depósito legal: M. 52.8444-2009.

Bassó Birulès, Francesc; **Buxó**, J.M.; **Bohigas**, Oriol. "El problema de la vivienda." Cuadernos de arquitectura [en línea], 1953, Núm. 15, p. 1-40. <https://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitectura/article/view/108163> [Consulta: 24-11-16]

Batiste Jorney, Joaquim (1926). Teoria de teixits. 1926. A Caballé, impressor, Passeig del Triomf, 91 Barcelona. 1926

Bohigas, Oriol. (1985) RECONSTRUCCIÓ DE BARCELONA

Gausa, Manuel (2001) Barcelona metapolis: salt d'escala. Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (47) p. 40-49

Gausa, Manuel; **Gualart**, Vicente; **Müller**, Willy; **Soriano**, Federico; **Porras**, Fernando; **Morales**, José. Diccionario Metápolis de arquitectura avanzada. Barcelona. ACTAR. 2001.

Núñez Veciana, N. (2016). Les veus del Delta: l'origen i evolució d'un territori fràgil; el Delta del Llobregat (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).

Signes Orovay, F. (2014:12-20). *Les travesseres en l'estructura urbana de Barcelona* (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).

ALTRES REFERENTS DEL CAPÍTOL 7

Agència d'Ecologia Urbana

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/urbanisme-ecosistemic>

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/superilla>

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/xarxa-ortogonal-dautobusos>

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/urbanisme-de-tres-nivells>

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/model-de-ciutat-sostenible>

<http://www.bcnecologia.net/ca/model-conceptual/compacitat-i-funcionalitat>

<http://www.bcnecologia.net/ca/projectes/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible-de-barcelona-2013-2018>

Conferencia inaugural de un libro de Vicente Gualart, Gerente de Hábitat Urbano y Arquitecto en el Ayuntamiento de Barcelona con la presentación de Ferran Sagarra, Director de l'Etsab i Antoni Giró, Rector de la UPC. 7 de febrer de 2012

Carril Bus Castelldefels - Cornellà (C-245). AMB / Territori / Infraestructures metropolitanas / Projectes.

http://www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/carril-bus-castelldefels---cornella-c-245-/318572/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortlet_portlet_pageNum=1&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortlet_portlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat

Connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi. AMB / Territori / Infraestructures metropolitanas / Projectes.

http://www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/connexio-de-l-a-2-amb-la-c-32-a-sant-boi/317522/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortlet_portlet_pageNum=1&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortlet_portlet_detailBackURL=%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat

La C-245, de carretera a carrer. AMB / Territori / Infraestructures metropolitanas / Projectes.

http://www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/la-c-245--de-carretera-a-carrer/6377914/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortlet_portlet_pageNum=2&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearch

hPortletportlet_detailBackURL=%2Fca%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat

La pinta verda. AMB / Territori / IUrbanisme/ Planejament urbanístic.
http://www.amb.cat/ca/web/territori/urbanisme/planejament-urbanistic/detall/-/plaurbanistic/pla-pinta-verda/5411922/11656?_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fca%2Fweb%2Fterritori%2Furbanisme%2Fplanejament-urbanistic%2Fllistat

Les Portes de Collserola a Barcelona: una iniciativa per posar en valor el parc i renaturalitzar la ciutat. <http://ajuntament.barcelona.cat/portescollserola/>

Línia R9 Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària. AMB / Territori / Infraestructures metropolitanas / Projectes.
http://www.amb.cat/ca/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/linia-r9-castelldefels---cornella---zona-universitaria/324322/11656?_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=3&_InfraestructuraSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fca%2Fweb%2Fterritori%2Finfraestructures-metropolitanes%2Fprojectes-infraestructures%2Fllistat

Modificació de la C-31. AMB / Territori / IUrbanisme/ Planejament urbanístic.
<http://www.amb.cat/es/web/territori/urbanisme/planejament-urbanistic/detall/-/plaurbanistic/estudi-per-a-la-transformacio-urbanistica-de-la-c-31/6498953/11656>

Modificació puntual del pla general metropolità al polígon industrial centre. Viladecans. Ajuntament de Viladecans / Serveis / Urbanisme.
Proposta de Modificació puntual del pla general metropolità al polígon industrial centre. Viladecans. Febrer 2017. Batlle i Roig, arquitectes. MMI Gestió d'Arquitectura i Païssatge, SCP. GARRIGUES, vimed, empresa municipal, Ajuntament de Viladecans.
https://www.viladecans.cat/sites/default/files/mppgm_poligon_centre_documento-comprensiu.pdf

Parc empresarial ROCA. Modernització i renovació de l'àrea industrial de Gavà. AVANÇ DE PLANEJAMENT. Modificació de PGM. Enric Sòria/Joan Ignasi Quintana i Miquel Corominas (CCRS), arquitectes. M^a Àngels Gil-Vernet, advocat MCRIT, enginyeria. Juliol 2017

Pla del Verd i de la Biodiversitat 2012-2020. Ajuntament de Barcelona / Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat. JORNETLLOPPASTOR ARQUITECTES.
<https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca/que-fem-i-per-que/ciutat-verda-i-biodiversitat/pla-verd-i-la-biodiversitat>
<http://jlp.cat/ca/content/pla-del-verd-i-de-la-biodiversitat-de-barcelona-2020>

Pla Director Urbanístic d'Àmbits d'Activitat Econòmica del Delta del Llobregat. Registre de planejament urbanístic de Catalunya.
<http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=266584&fromPage=load>

Pla Estratègic Econòmic i Social, Barcelona 2000. BCNROC Barcelona. Repositori Obert de Coneixement de l'Ajuntament de Barcelona.
<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jsui/bitstream/11703/85167/3/3223.pdf>

Pla Parcial del sector de Ponent, Gavà Gener 2006. Registre de planejament urbanístic de Catalunya.
<http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veure&codintExp=226189&fromPage=load>

Presentació concurs les Portes de Coolserola
https://www.slideshare.net/Barcelona_cat/presentaci-de-les-portes-de-collserola-a-barcelona

Proposta per a la millora de l'estructura urbana: model d'espais lliures urbans de Castelldefels. AMB / Territori / IUrbanisme/ Planejament urbanístic.
http://www.amb.cat/ca/web/territori/urbanisme/planejament-urbanistic/detall/-/plaurbanistic/model-d-espais-lliures-urbans-de-castelldefels/7442510/11656?_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_pageNum=1&_PlaUrbanisticSearchListPortlet_WAR_AMBSearchPortletportlet_detailBackURL=%2Fca%2Fweb%2Fterritori%2Furbanisme%2Fplanejament-urbanistic%2Fllistat

Revisió del Pla Especial de Protecció i Millora del Parc Agrari del Baix Llobregat. Registre de planejament urbanístic de Catalunya.
<http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=263731&fromPage=load>

TRANSFORMACIÓ DE LA B-23 / DIAGONAL <> LLOBREGAT. batlleiroig
<http://www.batlleiroig.com/landscape/restauracio-ambiental-urbana-i-social-de-lautopista-b-23-2/>

IL·LUSTRACIONS

CAPÍTOL 1. Els mots Travesser/Travessera

La Travessera de Gràcia i de les Corts Centuriacions i canvis de pendent

01.01. Imatge de la portada del Tom sisè del *Diccionario de Autoridades de la Real Academia Española* (RAE A 1739)

01.02. "Esquemas explicativos de los diferentes 'espesores' de carretera. Il·lustració entre la pàgina 10 i 11. En "Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona."

01.03. Imatge de la portada del *Diccionario Usual de la RAE*. 1780.

01.04. Descripció original del mot *travesía* i portada del PERCIVAL, RICHARD. (1591) *Bibliothecae Hispanicae pars altera. Containing a Dictionarie in Spanish, English and Latine*. Londres: John Jackson and Richard Watkins, 1591. Reproducido a partir del exemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, 9-B-149

01.05. Descripció original del mot *travesía* i portada del MINSHEU, JOHN. *Vocabularium Hispanicum Latinum et Anglicum copiosissimum, cum nonnullis vocum millibus locupletatum, ac cum Linguae Hispanica Etymologijs* [...]. Londres, Joannum Brownne, 1617, Reproducido a partir del exemplar de la British Library, 826.I.23

01.06. Descripció original del mot *travesía* i portada del MEZ DE BRAIDENBACH, NICOLÁS. (1670) *Diccionario muy copioso de la lengua española y alemana hasta agora nunca visto, sacado de diferentes autores* [...]. Viena, Juan Diego Kürner, 1670. Reproducido a partir del exemplar de la Österreichisches Nationalbibliothek, 73.v.63.

01.07. Descripció original del mot *tavesía* i portada del SOBRINO, FRANCISCO. 1705. *Diccionario nuevo de las lenguas española y francesa*. Bruselas, Francisco Foppens, 1705. Reproducido a partir del exemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, 0-97.

01.08. Descripció original del mot *travesía* i portada del TERREROS Y PANDO, ESTEBAN DE. (1788) *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes en las tres lenguas francesa, latina e italiana* [...]. Tomo tercero (1767). Madrid, Viuda de Ibarra, 1788. Reproducido a partir del exemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, 0-9.

01.09. Definició dels mots *travesío*, *ía* i imatge de la portada del NÚÑEZ DE TABOADA, M. (1825) *Diccionario de la lengua castellana, para cuya composición se han consultado los mejores vocabularios de esta lengua y el de la Real Academia*

Española, últimamente publicado en 1822; aumentado con más de 5000 voces o artículos que no se hallan en ninguno de ellos, 2 vols. París, Seguin, 1825. Reproducido a partir del exemplar de la Biblioteca Nacional de Madrid, 1/16871 - 1/16872

01.10. Imatge de la portada del DOMÍNGUEZ, RAMÓN JOAQUÍN. (1853). *Diccionario Nacional o Gran Diccionario Clásico de la Lengua Española (1846-47)*. Madrid-París, Establecimiento de Mellado, 1853, 5ª edición. 2 vols

01.11. Imatge d'un travesser a l'Albufera de València. Extreta de <http://valenciaguias.com/es/experiencia/parque-natural-de-la-albufera/> [en línia 20/01/2018]

01.12. Imatge de la portada del GASPARY ROIG. (1855) *Biblioteca Ilustrada de Gaspar y Roig. Diccionario enciclopédico de la lengua española, con todas las voces, frases, refranes y locuciones usadas en España y las Américas Españolas* [...] Tomo II. Madrid, Imprenta y Librería de Gaspar y Roig, editores, 1855.

01.13. Orto-foto Google Earth del poble de Travesseres [Data de la imatge 11/11/2017. 42° 22' 33,5" N 1° 41' 16,0" E]

01.14. Orto-foto Google Earth de Travesio [Data de la imatge 11/11/2017. 42° 11' 52,09" N 1° 52' 05,35" E], la de l'esquerra a "l'alçada d'ull" de 6.850 m, la de la dreta a "l'alçada d'ull" de 2.290 m.

01.15. Orto-foto Google Earth de Travesseres [Data de la imatge 11/11/2017. 42° 22' 33,5" N 1° 41' 16,0" E], la de l'esquerra a "l'alçada d'ull" de 6.850 m, la de la dreta a "l'alçada d'ull" de 2.290 m.

01.16. A dalt, imatge de la portada del ZEROLO, ELÍAS. (1895). *Diccionario enciclopédico de la lengua castellana*. París, Garnier hermanos, 1895, 2 vols. Reproducido del exemplar de la biblioteca de la Real Academia Española, O-58 - O-59. A baix, imatge de la portada del TORO Y GÓMEZ, MIGUEL DE. 1901. *Nuevo diccionario enciclopédico ilustrado de la lengua castellana*. París - Madrid, Librería Armand Colin - Hernando y Cía., 1901. Reproducido a partir del exemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española 37-VII-23.

01.17. A dalt, descripció dels mots *travesío*, *travesía*. A baix, imatge de la portada ALEMANY Y BOLUFER, JOSÉ. (1917). *Diccionario de la Lengua Española*. Barcelona, Ramón Sopena, 1917. Reproducido a partir del exemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española, 0-92.

01.18. *Plano Geométrico del Término Jurisdiccional de la Ciudad de Barcelona Separado del Término de la Villa de Gracia Que Antes Estaban Unidos. 1851.* AHCB 2943. Autor: Berro, Enrique Antonio Soler Mestres, Joan
Fragment del plànol on es pot observar l'entramat de travesseres de les hortes de Sant Bertran.

01.19. *Configuración del llano de Barcelona comprendido entre la Sierra de Tibidabo y el mar, y desde el río Besós al Oeste de la montaña de Monjuí.* Biblioteca Digital Hispánica. (467.11 Barcelona).

01.20. *Le Plan de Barcelonne et de ses environs, tres exactement levés sur les lieux en 1706. Mis au jour par N. de Fer, geographe de sa Majesté catholique. A Paris dans l'isle du Palais a la Sphere Royale avec Priv. du Roy.* AHCB 2657.
Fragment del plànol i dibuix de l'autor sobre fragment del plànol **01.20** remarcant els efectes estructuradors de les vies descendens i transversa descendens.

01.21. Dibuíx de l'autor sobre detall del Plànol de la vila de Gràcia 1889 (AHCB 25093) on es remarquen els elements significatius del tex d'en Francesc Curet, en que es pot observar la via descendens (carrer Gran de Gràcia) i la transversa descendens (Travessera de Gràcia) com elements urbans estructuradors i referencials de la Vila de Gràcia.

01.22. Imatge foto Google Earth redibuixada per l'autor i dues vistes de la sèquia Travessera de les marjals de Castelló.

01.23. Imatge foto Google Earth redibuixada per l'autor de la sèquia Travessera de les marjals de Xeraco.

01.24. Descripció del mot travessear i imatge de la portada del STEVENS, JOHN. 1706. *A new Spanish and English Dictionary. Collected from the Best Spanish Authors Both Ancient and Modern [...]. To which is added a Copious English and Spanish Dictionary [...].* Londres, George Sawbridge, 1706.

01.25. Imatge, portada del *DICCIONARI DE LA LENGUA CATALANA, amb correspondència castellana y llatina.* Pere Labernia (1839-1840)

01.26. A dalt, THE NAKED CITY, G. Dobord. A baix, New Babylon París, 1963, Constant

01.27. Esquemes de la proposta. http://gausaraveauarq.com/index.php?option=com_bs_portfolio&view=portfolio&id=119:barcelona-multilayers&catid_rel=39:1-10000&Itemid=870&lang=es#sthash.0q2BWpYb.dpuf (vist 8/01/2016)

01.28. Esquemes de la proposta. http://gausaraveauarq.com/index.php?option=com_bs_portfolio&view=portfolio&id=119:barcelona-multilayers&catid_rel=39:1-10000&Itemid=870&lang=es#sthash.0q2BWpYb.dpuf (vist 8/01/2016)

01.29. Rieres i travesseres.

Dibuix de l'autor en base al plànol de la pàg. 59 de l'article "La xarxa hidrogràfica del Pla de Barcelona, entre la riera de Magoria i la riera d'Horta" sobre el topogràfic actual del municipi.

01.30. *Planimetría general del las centuriaciones del Camp de Tarragona (tramas i, ii y iii) y superposición de la trama iii en la planimetría de Tarraco.* Il·lustració fig. 3 extreta de Palet Martínez, Josep Maria; Orengo Romeu, Hèctor Aleix; Riera Mora, Santiago (2009: 118)

01.31. *Planimetría general de la centuriación de Barcino.* Il·lustració fig. 4 extreta de Palet Martínez, Josep Maria; Orengo Romeu, Hèctor Aleix; Riera Mora, Santiago (2009: 121)

01.32. Situació de la colònia Barcino en relació al territori.

Barcino es situa en el turó aprop de la costa a la cota més alta (16 m) la comunicació amb la resta del territori s'estableix a través de Collserola amb la Via Barcino-Octavianum i transversalment amb la Via Augusta.

A la cota 50 m travessant el pla de NO a SE la travessera de Gràcia-les Corts.

01.33. Colònia Barcino, les vies i la seva relació amb l'esquema de la centuriació.

La centuriació seguirà la paral·lela a Collserola i la línia de mar i serà la base de diverses travesseres a diferents cotes del Pla.

01.34. Vies, centuriació, colònia Barcino i el parcel·lari actual de Ciutat Vella.

01.35. El pobles del Pla (parcel·lari actual) i la seva relació amb la centuriació i les vies romanes.

01.36. *Detalle de la centuriación de Barcino y de su articulación con la trama urbana.* Extret de Palet Martínez, Josep Maria; Orengo Romeu, Hèctor Aleix; Riera Mora, Santiago (2009) fig 5 p. 123

01.37. *Detalle de la articulación entre la trama básica de la ciudad y la trama centuriada.* Extret de Palet Martínez, Josep Maria; Fiz Fernández, J Ignació; Orengo Romeu, Hèctor A. (2009). fig 9 p. 119

01.38. *Resultados del estudio arqueomorfológico sobre la base cartogràfica de V. Martorell de los años 30.* Extret de Palet Martínez, Josep Maria; Fiz Fernández, J Ignació; Orengo Romeu, Hèctor A. (2009). fig 3 p. 111

01.39. *Reconstrucción 3D del territorio de Barcino a partir de la integración de datos paleoambientales, arqueológicos y arqueomorfológicos.* Extret de Palet Martínez, Josep Maria; Orengo Romeu, Hèctor Aleix; Riera Mora, Santiago (2009). fig 7 p. 126

01.40. El pobles del Pla (parcel·lari actual), la seva relació amb la centuriació i les vies romanes. La Gran Via i el passeig de Sant Joan i la seva relació amb Ciutat Vella i el Pla de Barcelona i una aproximació a la Travessera Nord en el municipi de Barcelona.

Pàgines 1_106-107. *Il·lustracions sense numerar*
Ortofoto AMB. Imatge 2017 TerraMetrics. Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO

Pàgines 1_108-109. *Il·lustracions sense numerar*
DESCENDENS/NATURAL/CURS

Pàgines 1_110-111. *Il·lustracions sense numerar*
TRANSVERSA DESCENDENS/ARTIFICIAL/DISCURS

Pàgines 1_112-113. *Il·lustracions sense numerar*
DESCENDENS i TRANSVERSA DESCENDENS / NATURAL i ARTIFICIAL / CURS i DISCURS,

Pàgines 1_114-115. *Il·lustracions sense numerar*
DESCENDENS, TRANSVERSA DESCENDENS, PORT I AEROPORT / NATURAL, ARTIFICIAL, PORT i AEROPORT / CURS, DISCURS, PORT i AEROPORT.

CAPÍTOL 2. Les travesseres de Ciutat Vella

El carrer Ferran com a travessera

Tall - Trinxat urbà

02.01. Esquema de la Via Augusta, segons Pallí Aguilera, Federico. 1985. La vía Augusta en Cataluña. Ed. Bellaterra: UAB, 1985. ISBN 84-7488-125-0. P. 361

02.02. Rieres i travesseres al Pla de Barcelona

Dibuix de l'autor en base al plànol de la pàg. 59 de l'article "La xarxa hidrogràfica del Pla de Barcelona, entre la riera de Magoria i la riera d'Horta" sobre el topogràfic actual del municipi. Situació dels Mil·liaris segons l'article de Pallí Aguilera en relació als camins romans de comunicació de Barcino amb la resta del territori.

02.03. Rieres i travesseres al Pla de Barcelona

Dibuix de l'autor en base al plànol de la pàg. 59 de l'article "La xarxa hidrogràfica del Pla de Barcelona, entre la riera de Magoria i la riera d'Horta" sobre el topogràfic i el parcel·lari actual del municipi.

02.04. Rieres i travesseres al Pla de Barcelona

Dibuix de l'autor en base al plànol Barcelona en 1492, de Salvador Sanpere i Miquel, (1891) AHCB 2901).

Identificació de tres travesseres a Ciutat Vella. De mar a muntanya, "Travessera de Mar", Travessera Central" i "Travessera de Sant Pere".

Pàgina 2_18. Il·lustracions sense numerar

LA CIUTAT ROMANA.

Via descendens coincident amb el decumanus màxim, travessera central, coincidint amb el cardus màxim.

Teixit definit o estructurat per la travessera central

Travessera Sant Pere-Elisabets

Travessera de Mar (Drassanes-Convent de Santa Clara)

Pàgina 2_19. Il·lustracions sense numerar

Altres vies descendens al sector de llevant de Ciutat Vella

Relació de les travesseres i les vies descendens, el teixit de la ciutat i la situació dels edificis singulars, en les dues travesseres, la de Sant Pere i la de Mar.

Les tres travesseres de Ciutat Vella.

La ciutat de Barcelona l'any 1492

02.05. Pla de la ciutat de Barcelona y sos contorns en lo any 1740, dibuixat per l'arquitecte Francesc Renart i Closas l'any 1801. (AHCB 02553)

02.06. ELEMENTS DE FORTIFICACIÓ DE LA PLAÇA.

Situació estratègica dels elements de control de la ciutat.

Les travessers en l'estructura urbana i territorial

02.07. Llegenda del plànol "La Ciutat de Barcelona, y sos Contórn en lo Ay 1740"

02.08. Dibuix de l'autor en base al plànol "La Ciutat de Barcelona, y sos Contórn en lo Any 1740". CONNEXIONS AMB EL TERRITORI

02.09. Dibuix de l'autor en base al plànol "La Ciutat de Barcelona, y sos Contórn en lo Any 1740". TRAVESSERA DE MAR.

02.10. Dibuix de l'autor en base al plànol "La Ciutat de Barcelona, y sos Contórn en lo Any 1740". TRAVESSERA D'ESCUDELLERS.

02.11. Dibuix de l'autor en base al plànol "La Ciutat de Barcelona, y sos Contórn en lo Any 1740". TRAVESSERA DEL CARME.

02.12. Dibuix de l'autor en base al plànol "La Ciutat de Barcelona, y sos Contórn en lo Any 1740". TRAVESSERA DE SANT PAU.

02.13. Fragment del "Plano de la plaza de Barcelona, su puerto, Ciudadela y castillo de Montjuich con el proyecto general de las fortificaciones y edificios militares que se consideran precisos para poner en mejor estado de defensa" amb la situació del convent dels Caputxins.

02.14. Dibuix de l'autor en base al plànol "La Ciutat de Barcelona, y sos Contórn en lo Any 1740". RIERES, DESCENDENS i TRANSVERSA DESCENDENS.

02.15. Dibuix de l'autor sobre el plànol de París de 1894 (blanc i negre excepte muralla i els parcs) i el plànol de 1839.

02.16. Dibuix de l'autor sobre el plànol de París de 1894 (blanc i negre excepte muralla) el plànol de 1846, el Sena, l'Ille, les grans obres anteriors a Haussmann (en vermell) i les obres de Haussmann entre 1854-1861, en color negre.

02.17. Dibuix de l'autor en base a Los trabajos de Haussmann: en negro las nuevas calles; en líneas cruzadas los nuevos barrios; en líneas paralelas, y fuera de las fortificaciones, los dos grandes parques (Bois de Boulogne (iz.) y Bois de Vincennes (der.). Fte. Benévolo, Vol 5: 59. Reproduit en Reyes, M. I. P. (2019). Revisitando a Haussmann: Reformas urbanas que promueven, más que impiden, la guerra de las calles. DU & P: revista de diseño urbano y paisaje, (35), 30-38.

02.18. Il·lustració de la pàgina 76 de Solà-Morales, Ignasi/López de Guereña Calderón, Arantza (1982).

02.19. Dibuix de l'autor en base a la PRPOSTA 1 Per la Plaça Reial de Garriga i Roca i proposta de carrer, travessant Ciutat Vella, en la proposta d'eixample (en color vermell) en color negre, l'estructura de Ciutat Vella del Plano geométrico de la ciudad de Barcelona, levantado por el Arquitecto Mayor de la misma Dn. José Mas y Vila quien lo dedica a su Escmo. Ayuntamiento Constitucional. [AHCB-8100] 1842

Pàgina 2_40. *Il·lustracions sense numerar*

PROCÉS DE CONSTRUCCIÓ DE L'EIX TRAVESSER FERRAN-JAUME I-PRINCESA

Pàgina 2_41. *Il·lustracions sense numerar*

La situació de les tres places i la remodelació de la Rambla, elements essencials per entendre la proposta d'obertura del carrer Ferran.

L'obertura del carrer comte de l'Asalto, tot i que anterior a l'obertura del carrer Ferran, i la seva relació amb la Plaça Reial, és un element que amplia la idea de travessera des de la Ciutadella fins al parc de Montjuïc.

L'obertura de la Rambla fins la plaça de l'àngel i la urbanització i remodelació de l'Esplanada (passeig de sant Joan) accions que activen l'obertura del carrer Princesa.

En el parcel·lari actual es pot comprovar que la idea de "element travesser" en l'estructura urbana va més enllà del projecte d'obertura del carrer Ferran. a una altra escala i amb altres mecanismes es conforma un eix travesser que connecta el parc de la Ciutadella (1888) i el parc de Montjuïc (1929). En aquest sentit és interessant remarcar que la idea de "travessera", com element de connexió entre dos punts d'una estructura, està subjacent. Com veurem a la ciutat de Barcelona, la definició d'elements travessers es repeteix al llarg del temps, amb mecanismes de generació i escales diferents.

CAPÍTOL 3. Les travesseres de l'Eixample

La Gran Via com a travessera

Grans obres d'enginyeria

03.01. La Gran Via en construcció

03.02. El canal de Suez en construcció. Chantier a sec du kilomètre 88. Pàgina 333 del capítol VIII annex 18. L'isthme et le canal de suez. CHARLES-ROUX. PARIS. 1901

03.03. Il·lustració entre les pàgines 268-269 del capítol dedicat a Ferdinand Lesseps del llibre de Charles-Roux, J. (1901) L'isthme et le Canal de Suez : historique, état actuel id=483376&func=abn-jump-full. Remarcat en color blau el traçat definitiu del canal de Suez

03.04 i 03.05. El canal de Suez, GoogleEarth (imatge 2015) Dibuix de l'autor en base a la làmina 60 de la memòria de l'enginyer Don Cipriano Segundo Montesino, comissionat espanyol a la comissió internacional per l'estudi de la viabilitat del projecte del canal de Suez, publicades a la ROP tomo I 17_05, 1857)

03.08. Figura de la pàgina 375 i 376 de la TCC .

03.09. Figura de la pàgina 376 de la TCC.

03.10. A la dreta, Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona / Amb la Gran Via i el passeig de Sant Joan, dibuix de l'autor en base al plànol d'Ildefons Cerdà. ICC-RM 267959.

03.11. Dibuix de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona / Ildefons Cerdà. 1855. (ICC-RM 267959). Edificacions, límits administratius (municipals), militars, Ciutat Vella i nuclis del Pla.

03.12. Dibuix de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona (ICC-RM 267959) i plànol de reforma i eixample 1859 (ICC-RM.84360) / Ildefons Cerdà. 1855 i 1859. Topografia i elements límits de la proposta.

03.13. Dibuix de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona (ICC-RM 267959). Ildefons Cerdà, 1855. Topografia i xarxa de camins , rieres i ferrocarrils.

03.14. Dibuix de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona (ICC-RM 267959). Ildefons Cerdà, 1855. Topografia i xarxa de camins, ferrocarrils i edificacions.

03.15. Dibuix de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona (ICC-RM 267959) i plànol de reforma i eixample 1859 (ICC-RM.84360). Ildefons

Cerdà. 1855 i 1859. Xarxa viària, ferrocarril, topografia, edificacions i vies transcendents de la proposta.

03.16. Dibuix de l'autor en base al Plan oficial de la Ciutat Nova, fet en 1858 per N'Anfós Cerdà, per ordre del Govern / Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona y proyecto de su reforma y ensanche. AHCB 02939.

03.17. Dibuix de l'autor en base al Plan oficial de la Ciutat Nova, fet en 1858 per N'Anfós Cerdà, per ordre del Govern / Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona y proyecto de su reforma y ensanche. AHCB 02939.

03.18. Dibuix de l'autor en base al Plan oficial de la Ciutat Nova, fet en 1858 per N'Anfós Cerdà, per ordre del Govern / Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona y proyecto de su reforma y ensanche. AHCB 02939.

03.19. Dibuix de l'autor en base al plànol de reforma i eixample 1859 (ICC-RM.84360). Ildefons Cerdà. 1859 Les travesseres de l'Eixample i la seva relació amb la travessera de Ciutat Vella.

03.20. Dibuix de l'autor en base al plànol de reforma i eixample 1859 (ICC-RM.84360). Ildefons Cerdà. 1859 Les travesseres de l'Eixample i la seva relació amb la travessera de Ciutat Vella.

03.21. Figura de la pàgina 375 de la TCC.

03.22. Figura de la pàgina 376 de la TCC.

03.23. Cerdà, Ildefons. 1859 ATLAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS CIUDADES TCC. p. 72., Plànol de Torí.

03.24. Cerdà, Ildefons. 1859 ATLAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS CIUDADES TCC. p. 76. Plànol de Philadelphia.

03.25. Cerdà, Ildefons. 1859 ATLAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS CIUDADES TCC. p. 74. Plànol de Buenos-Ayres.

CAPÍTOL 4. Una mirada cap el Rere-Eixample

La carretera d'Esplugues a Sant Andreu

Planejament territorial

- 04.01.** ESQUEMA DE LA PROPOSTA D'EIXAMPLE DE ROVIRA I TRIAS PEL CONCURS D'EIXAMPLE DE BARCELONA DE 1859.
- 04.02.** ESQUEMA DE LA PROPOSTA N 2 D'AVANTPROJECTE D'EIXAMPLE DE BARCELONA DE GARRIGA I ROCA DE 1857.
- 04.03.** ESQUEMA DE LA PROPOSTA D'EIXAMPLE DE BARCELONA DE ILDEFONS CERDÀ DE 1859.
- 04.04.** Dibuix de l'autor, esquema dels "cinc punts clau" de la comissió mixta per l'eixample de Barcelona, sobre el "*Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona*".
- 04.05.** *Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona: proyecto de reforma y ensanche.* Ildefons Cerdà. 1859. Dimensions: 55 x 79 cm. Mapa original en paper: 90 x 130 cm. ICC RM.84360.
- 04.06.** *Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona.* Ildefons Cerdà. 1855. Dimensions: 75 x 113 cm, sobre full de 86 x 125 cm. ICC RM.267959.
- 04.07.** Plànol collage de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona i del Plano de Barcelona y sus alrededores: a S.M. la Reyna.
- 04.08.** *Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona.* Ildefons Cerdà. 1855. Dimensions: 75 x 113 cm, sobre full de 86 x 125 cm. ICC RM.267959.
- 04.09.** Plànol collage de l'autor del *Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona* i del *Plano de Barcelona y sus alrededores: a S.M. la Reyna.*
- 04.10.** Dibuix de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona: proyecto de reforma y ensanche. Representació dels elements d'infraestructura.
- 04.11.** Dibuix collage de l'autor en base al Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona: proyecto de reforma y ensanche i del Plano de Barcelona y sus alrededores: a S.M. la Reyna. Representació dels elements geogràfics i d'infraestructura del rere-eixample i de l'esquema de la proposta d'Eixample Cerdà de 1859.
- 04.12.** Gran Via de les Corts Catalanes sense asfaltar. 1874. AFB bcn000161.
- 04.13.** Vista de les vies de tren dels Ferrocarrils de Catalunya del carrer Balmes. 1880-1889. AFB bcn004985.
- 04.14.** Tramvia Barcelona-Horta. ICC RF.8641
- 04.15.** Sant Gervasi de Cassoles: plaça i Església de la Bonanova l'any 1910. ICC RF.12623.
- 04.16.** Rentador públic a la Gran Via. 12/1917. AFB bcn001063.
- 04.17.** Empedrant la Gran Via. 02/1906. AFB bcn001066.
- 04.18.** Plaça d'Eivissa, un tramvia de la línia 46. ICC RF.8634.
- 04.19.** El Tren de Foc al Passeig de la Bonanova. ICC RF.13486.
- 04.20.** Dibuix de l'autor sobre el Plano general de Barcelona y sus alrededores. Compuesto y dibujado por Leopoldo Rovira y Deloupy. 1888. AHCB_10881 en el que es fa èmfasi en l'estat de les diferents travesseres de la ciutat.
- 04.21.** Dibuix de l'autor a partir del "*Plano geométrico de la ciudad de Barcelona, levantado por el Arquitecto Mayor de la misma Dn. José Mas y Vila quien lo dedica a su Escmo. Ayuntamiento Constitucional.*" (AHCB 8100) amb fragments del projecte d'Eixample d'Ildefons Cerdà de 1859 (AHCB-2939) ajustats al parcel·lari actual. En vermell les primeres vies replantejades del projecte d'Eixample, també en vermell, algunes construccions significatives del mateix.
- 04.22.** Vista general del baixador del Passeig de Gràcia amb tramvies i carruatges circulant. 1905-1915. AFB bcn000302,
- 04.23.** El passeig de Gràcia amb gent i carruatges. 1910-1920. AFB bcn000351.
- 04.24.** Dibuix de l'autor en base a la Xarxa de Tramvies 1888.
- 04.25.** El Passeig de Gràcia amb la serra de Collserola al fons. 1874. AFB bcn000160.
- 04.26.** Exterior del Teatre Principal amb tramvies circulant per la Rambla. 1890-1899. AFB bcn000168.
- 04.27.** Dibuix de l'autor en base a la Xarxa de transport urbà 1929.

04.28. Dibuix de l'autor a partir del "Plano geométrico de la ciudad de Barcelona, levantado por el Arquitecto Mayor de la misma Dn. José Mas y Vila". (AHCB 8100) amb fragments del projecte d'Eixample d'Ildefons Cerdà de 1859 (AHCB-2939). Línies de comunicació urbana de 1929, Fotoplano de Barcelona y sus contornos. 1:10 000 (ICC-1837-1841) ajustats al parcel·lari actual.

04.29. Tramvia al Tibidabo per la carretera de la Rabassada.

04.30. Tramvia de la línia 48 en la carretera del Morrot. ICC RF.6246.

04.31. Plan de carreteras provinciales de Barcelona. 1879. Dimensions: 70 x 55 cm. ICC RM.243332. Detall de l'Àrea Metropolitana, el rectangle vermell emmarca la il·lustració de la dreta.

04.32. Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau ; E. Brosa lit. 1879. Dimensions: 70 x 53 cm. ICC RM.2270. Detall de l'Àrea Metropolitana, el rectangle vermell emmarca la il·lustració de la dreta. En aquesta s'han remarcat (en color groc) les vies travesseres proposades per Melchor de Palau.

04.33. Carreteras provinciales y vecinales de la provincia de Barcelona / Lit. Solà. Any original: 1898. ICC RM.248777. Detall de l'Àrea Metropolitana. El rectangle vermell emmarca la il·lustració de l'esquerra.

04.34. Redibuixat de l'autor en base a: Navas Ferrer, Teresa. 2013. Infraestructuras viarias desde la perspectiva histórica. El caso de la formación de la red de carreteras en la región de Barcelona (1761-1969). Revista Transporte y Territorio N° 8, Universidad de Buenos Aires. pp. 27-44. <www.rtt.fi lo.uba.ar/RTT00803027.pdf>. P. 41

04.35. Redibuixat de l'autor en base a: Navas Ferrer, Teresa. (2008) "Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona." Barcelona quaderns d'història [en línia], 2008., Núm. 14 , p. 117-134. <http://www.raco.cat/index.php/BCNQuadernsHistoria/article/view/128465/2189>. P 133.

04.36. Esquema travesser a la província de Barcelona. Elaboració pròpia a partir de les il·lustracions 04.36 i 04.37.

04.37. Dibuix de l'autor a partir de "Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau" de 1879 ICC RM.2270.

04.38. Detall de l'àrea metropolitana del plànol re-dibuixat a partir de "Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau" de 1879 ICC RM.2270.

04.39. Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890: aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión dels dia 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra. ICC RM.84491.

04.40. Collage de l'autor sobre el Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890: aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión dels dia 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra. ICC RM.84491. Indicant les proporcions de l'Eixample en relació al territori representat al plànol. L'eixample construït i la resta de trames urbanes dels pobles del Pla.

04.41. Dibuix de l'autor sobre el Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890: aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión dels dia 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra. ICC RM.84491.

04.42. Dibuix esquema de l'autor sobre el Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890: aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión dels dia 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra. ICC RM.84491.

04.43. Dibuix collage de l'autor sobre el Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890: aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en sesión dels dia 13 de enero de 1891 / trazado por D. J. M. Serra. ICC RM.84491.

04.44. Leon Jaussely, Plan Type Schematique de Ville Moderne. Font: Memoria del anteproyecto de Enlace de la zona de Ensanche de Barcelona y sus pueblos agregados (1905). Extret de la Tesi de Jordi Llobet "UNA APROXIMACIÓ AL CREIXEMENT URBA DE BARCELONA EN EL PERÍODE 1917-1936". P. 311.

04.45. Dibuix de l'autor en base a l'esquerra de Leon Jaussely, Plan Type Schematique de Ville Moderne, redibuixat sobre la base de l'esquema de Leon Jaussely.

04.46. Lectura del Pla tipus de Jaussely. Fiol Costa, Carme (2007). Reticules i diagonals. El Pla Jaussely de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909. Pàg. 50.

04.47. Lectura del Pla tipus adaptat de Jaussely. Fiol Costa, Carme (2007). Reticules i diagonals. El Pla Jaussely de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909. Pàg. 52.

04.48. Dibuix de l'autor sobre la Lectura del Pla tipus adaptat de Jaussely. Fiol Costa, Carme (2007). Reticules i diagonals. El Pla Jaussely de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909. Pàg. 52.

04.49. Dibuix de l'autor sobre el Sistema urbà de Jaussely. Fiol Costa, Carme (2007). Reticules i diagonals. El Pla Jaussely de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909.

04.50. Dibuix de l'autor sobre el Sistema urbà de Jaussely. Fiol Costa, Carme (2007). Reticules i diagonals. El Pla Jaussely de Barcelona de 1907 i el Pla Burham de Chicago de 1909. Esquema dels dos sistemes travessers.

04.51. Esquema collage de l'autor en base al plànol de 1891, l'esquema urbà de Jaussey i el fotoplà actual (Google Earth).

Pàgina 4_51. *Il·lustracions sense numerar*
PERÍODES 1, 2, 3, 4 i 5.

Pàgina 4_52. *Il·lustracions sense numerar*

Detall zona Rere-Eixample PERÍODES 1 i 2

Pàgina 4_53. *Il·lustracions sense numerar*

Detall zona Rere-Eixample PERÍODES 3, 4 i 5.

Pàgina 4_54. *Il·lustracions sense numerar*

FERROCARRIL DE SUPERFÍCIE I SUBTERRANI
FERROCARRIL I TRAMVIA.

Pàgina 4_55. *Il·lustracions sense numerar*

XARXA VIÀRIA BÀSICA SISTEMA TRAVESSER MUNTANYA.
XARXA DE COMUNICACIÓ URBANA I INTERURBANA.

Pàgina 4_56. *Il·lustracions sense numerar*

La xarxa de transport urbà/interurbà.

Les comunicacions en els dos sistemes travessers.

04.52. Interpretació de l'estructura travessera a les cotes altes del Pla de Barcelona.

04.53. Esquema travesser a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Dibuix de l'autor en base al fotoplà de Google earth (data de la imatge (28/3/2015)).

04.54. Catalunya, Territori funcional i topogràfic. Relleus de Catalunya amb bandes funcionals i percentatges d'ocupació del sòl. Font: IAAC, a partir de l'Institut Geogràfic de Catalunya.

04.55. Catalunya. Territori funcional i topografia. Relleus de Catalunya amb les 11 planes o espais plans entre serres i muntanyes. font: IAAC, a partir de l'Institut Geogràfic de Catalunya (2003).

04.56. Diagrama de planes, xarxes, nuclis i nodes focalitzadors interconnectats. Gibar-tar, Vigumarrerosot, Lleitacer. Il·lustració pàg. 14. LAND LINKS: HIPERTERRITORIES/MULTICIUTATS / GEOURBANITATS Nous models en xarxa. Gausa, Manuel (2010).

04.57. Barcelona-Maresme. Sistema de polaritats territorials i nous models de concentració.

04.58. Il·lustració de la pàgina 375 de la TCC, redibuixada amb els mateixos elements gràfics que la il·lustració de l'esquema Barcelona-Maresme de Manuel Gausa.

04.59. Esquelet de la futura ciutat de Barcelona. Il·lustració de la pàgina 375 de la Teoria de la Construcción de la Ciudades. Cerdà, Ildefons (1859).

04.60. Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Alcantarillado - Drenaje - Residuos urbanos. Redactado por D. Pedro Garcia Faria, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Arquitecto Jefe de la Sección de Alcantarillado y Saneamiento de Barcelona. Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 16 Junio 1891. Atlas de láminas. (AHCB 20432).

Pàgina 4_56. *Il·lustracions sense numerar*

El pobles del Rere-Eixample, del Besòs i del Llobregat, dibuix de l'autor sobre el Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Alcantarillado - Drenaje - Residuos urbanos. Redactado por D. Pedro Garcia Faria,

CAPÍTOL 5. Primera aparició i desaparició de la Travessera Nord

La carretera d'Esplugues com a travessera 1

Indecisions i canvis d'escala 1

05.01. ESQUEMA DEL SISTEMA D'ESPACIS LLIBRES DE LA CIUTAT DE BARCELONA. N. M. Rubió i Tuduri 1926. Extret de la tesi doctoral "EL PROJECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans". Sauquet Llonch, Roger. 2012 : 327.

A la dreta, dibuix de l'autor en base a la il·lustració de Rubió, encaixant l'esquema travesser i les vies "trascendentals".

05.02. Dibuix de l'autor en base al Pla de la Barcelona Futura. Exposició Universal de 1929 de N. M. Rubió i Tuduri i R. Argilés. Extret de la tesi doctoral "EL PROJECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans" Sauquet Llonch, Roger. 2012 : 324.

05.03. El Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. 1932. 68 x 77 cm. ICC RL.2215.

Pàgina 5_08. Il·lustració sense numerar

Comparació Pla per la Regió de Barcelona 1932, La urbanització de la futura Barcelona (AC núm. 1. 1931) i ubicació de la ciutat de Repòs i Vacances (AC núm. 7. 1932)

05.04. Dibuix de l'autor sobre fragment del plafó explicatiu de l'emplaçament de la CRV utilitzat per explicar el projecte al CIAM IV d'Atenes.

05.05. Dibuix de l'autor sobre plànol de la situació de la CRV LC 13197.

05.06. Dibuix de l'autor, sobreposició dels dos plànols 05.04 i 05.05, en color verd a punts, el traçat de la carretera comarcal fins a Sant Boi i la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, defineix una travessera alta que relaciona els pobles del Llobregat al peu del macís del Garraf amb Cornellà, Esplugues, Pedralbes, Sarrià, Sant Gervasi, Horta i Sant Andreu, amb possibilitat de prolongació, a llevant, fins a Montgat per el nord de Badalona i Tiana.

05.07. Portada i article del número 144 de MIRADOR, seminari de literatura, art i política, el dijous 5 de novembre de 1931.

05.08. Dibuix de l'autor sobre la il·lustració "Les situacions respectives de Barcelona i de la ciutat de repòs que necessita". MIRADOR 5/11/1931.

05.09. La platja de Castelldefels. Fotografia de l'època que il·lustra l'article.

05.10. Portada i article del número 170 de MIRADOR, seminari de literatura, art i política, el dijous 5 de maig de 1932.

05.11. Il·lustració de l'article, 1.- Barcelona l'any 1806.

05.12. Il·lustració de l'article, 2.- Les barrriades veïnes es fonen amb Barcelona.

05.13. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració N2 les barrriades veïnes es fonen amb Barcelona de l'article la urbanización de la Barcelona futura (5/11/1932).

05.14. Portada i article del número 171 de MIRADOR, seminari de literatura, art i política, el dijous 12 de maig de 1932.

05.15. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració "N8 Classificació de zones de l'article la urbanización de la Barcelona futura" (12/11/1932)

05.16. Fragment 6.09. ZONES INDUSTRIALS.

05.17. Il·lustració que acompanya a l'article, N° 5 Modificació del tipus d'illa actual.

05.18. Portada i article del número 172 de MIRADOR, seminari de literatura, art i política, el dijous 19 de maig de 1932.

05.19. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració N° 6. Desviació del tràfic de trànsit de l'article publicat per el GATCPAC a MIRADOR. 19/11/1932.

05.20. Dibuix de l'autor a partir de: "Plan de carreteras provinciales de Barcelona."- Melchor de Palau" de 1879; Llei d'Irradiació d'Ildefons Cerdà (1873) i il·lustració N° 6 Desviació del tràfic de trànsit GATCPAC (MIRADOR 19/11/1932)

05.21. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració N° 7 Tangent col·lectora, de l'article publicat per el GATCPAC a MIRADOR. 19/11/1932.

05.22. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració N° 9 Regularització de la xarxa ferroviària, de l'article publicat per el GATCPAC a MIRADOR. 19/11/1932.

05.23. Article a doble pàgina *URBANIZACIÓN DE LA BARCELONA FUTURA*. AC 1, primer trimestre 1931: 20-21.

05.24. *Barcelona y Pla de Llobregat*. Il·lustració de l'article a la pàgina 21 de AC 1 primer trimestre de 1931.

05.25. Sobreposició de tres plànols publicats per el GATCPAC. *Barcelona y Pla del Llobregat*, publicat a AC 1 primer trimestre de 1931, "*Les situacions respectives de Barcelona i de la ciutat de repòs*", publicat a *MIRADOR* 5/11/1931 i *N2 les barriades veïnes es fonen amb Barcelona*, publicat a *MIRADOR* el 5/5/1932, com a il·lustració del primer dels tres articles sobre "La Urbanització de la Barcelona Futura".

05.26. Fragment de l'article a doble pàgina *URBANIZACIÓN DE LA BARCELONA FUTURA*. AC 1, primer trimestre 1931: 20-21.

05.27. La urbanització de la Barcelona Futura a la revista AC i *MIRADOR*.

05.28. A l'esquerre, il·lustració estreta de Galera, Motserat; Roca, Francesc; Tarragó, Salvador (1982:237). S'ha modificat l'orientació i indicat les dues Gran Vies (GV 1 i GV 2).

05.29. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració N°8 Classificació de zones de l'article La urbanització de la Barcelona Futura (*Mirador* 12/11/1932), on es fa èmfasi en l'esquema travesser de la proposta de zonificació i en el paper estructurant de les mateixes.

05.30. Portada i editorial de AC 1 primer trimestre de 1931

05.31. La CIUDAD FUNCIONAL AC 05 1T 1932: 17 i recepció oficial al Plalau de la Generalitat. AC 05 1T 1932:40.

05.32. Portada AC 7 3T 1932.

05.33. Dibuix de l'autor en base a *Situació de la Ciutat de Repòs respecte a Barcelona*. AC 07 3T 1932. p 27).

05.34. Dibuix de l'autor en base al plànol de Tèptativa de distribució de zones de la regió e Barcelona, il·lustració de la pàgina 64 del llibre *El pla de distribució en zones del territori català* (Reigional Planning).

05.35. Portada AC 12 4rt trimestre de 1933.

05.36. Portada AC 20 4rt trimestre de 1935.

05.37. Gràfics I, II i III, AC 12 4rt trimestre de 1933:18.

Pàgina 5_57. *Il·lustracions sense numerar*.

Dibuix de l'autor en base als gràfics I i II. Possible procés de concreció dels esquemes teòrics aplicats al cas de Barcelona.

05.38. Dibuix de l'autor en base al Plano de Barcelona correspondiente a la circulació, indicant el sistema de *descendens* i *transversa descendens*, a partir dels plànols del GATCPAC, Plano de Barcelona correspondiente a la clasificació en zones: Habitación. Trabajo. Esparcimiento. AC 12 4T 1933: 17 i Plano de Barcelona correspondiente a la circulació. AC 12 4T 1933:19.

05.39. Dibuixos de l'autor en base a l'ESQUEMA II. NUEVO MODULO DE 400 x 400 del Pla Macià (AC 13) sobre el Plano de Barcelona correspondiente a la circulació, on es pot apreciar l'aparició del Rere-Eixample (per omisió) i la desaparició de la GV2 com element estructurador del Rere-Eixample en els esquemes de la proposta del Pla Macià.

05.40. Sauquet Llonch, Roger. 2012. EL PROYECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938):95. Tesi doctoral. Departament de Projectes Arquitectònics. ETSAB 2012.

05.41. Portada AC 13 1r trimestre de 1934.

05.42. Els sis esquemes del "PARA EL PROYECTO DE CONJUNTO", publicats a la revista AC 13 1r trimestre de 1934, redibuixats per l'autor, indicant els trets essencials de cada esquema. Respectivament *ESQUEMA I. Zooning i ESQUEMA II Nuevo módulo de 400x400*, a la pàgina 21; *ESQUEMA III Transportes automoviles, camionaje, ESQUEMA IV, Ferrocarriles*, a la pàgina 22 i, *ESQUEMA V, Transportes marítimos i ESQUEMA VI Aviación y zona de reposo*, a la pàgina 23.

05.43. Dibuixos de l'autor en base al pla de distribució de zones del territori català 1932, temptativa de distribució de zones, separant les diverses zonificacions.

Pàgina 5_66. *Il·lustracions sense numerar*.

Comparació i sobreposició ESQUEMA III (GATCPAC) ESQUEMA 2 (Rubió)
Comparació i sobreposició ESQUEMA I (GATCPAT) ESQUEMA 6 (Rubió)

Pàgina 5_67. *Il·lustracions sense numerar*.

Comparació i sobreposició ESQUEMA VI (GATCPAC) ESQUEMA 2 (Rubió)
Comparació i sobreposició ESQUEMA VI (GATCPAT) ESQUEMA 6 (Rubió)

05.44. Dibuix de l'autor en base dels fulls, 420 San Baudilio de Llobregat, 421 Barcelona i 448 Gavà del Mapa de España a escala 1:50.000 (edició de la guerra civil espanyola), RM.27454, RM.27453 i RM.27449 del ICC, dimensions (sense marges) de 37,5 x 57 cm (sense marges). Comparació amb l'ESQUEMA VI del Pla Macià. A la

pàgina següent, sobreposició, on es pot apreciar la proposta del Pla Macià com a ciutat lineal travessera, la desaparició de la proposta de la Travessera nord i el Rere-eixample, una altra vegada, per omissió, con havia passat en la proposta d'Eixample Cerdà de 1859.

05.45. Dibuixos de l'autor en base al plànol Barcelona.- plano actualde la ciudad i els esquemes I, II i VI, comparació i sobreposició.

05.46. Croquis de distribució del sistema de parques de la ciudad de Barcelona. CIVITAS N 1 segona època 1920:6

05.47. Barcelona y Pla de Llobregat. Il·lustració de l'article a la pàgina 21 de AC 1 primer trimestre de 1931.

05.48. Portada del N1 de la primera època de la revista CIVITAS, Marzo 1914. SOCIEDAD CIVICA LA CIUDAD JARDÍN.

05.49. Plànol Collage de l'autor amb comparació i sobreposició de "Plano General de la ciudad con su ensanche", "Plan de urbanización del distrito de Las Cortes de Sarrià" i "Proyecto de urbanización de la Diagonal, Planta general", GATCPAC, publicat a AC 4, quart trimestre 1931 i ESQUEMA I de "Esquemas para el proyecto de conjunto. Le Corbusier, P. Jeanneret i Gatepac (G. E.), publicat a AC 13 primer trimestre 1934.

05.52. Dibuix de l'autor en base al Plànol topogràfic del terme de Sant Vicenç de Sarrià. [...] Hi ha les noms dels propietaris de les diferents parcel·les. Autor: Muntané Trullas, Juan. 1903. AHCB 10076.
Es pot observar els diferents fragments de la carretera d'Esplugues i la discontinuïtat a Sarrià.

05.53. Mercat de Sarrià. Obra dels arquitectes Marcel·lí Coquillat i Arnau Calvet. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 23/12/1911 - 17/03/1912. AFB3-117 Editorial López. Obertura connexió dels dos fragments de la carretera d'Esplugues.

05.54. Nou pont inaugurat sobre el Torrent de la font del bou. Sarrià. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 1912. MUHAB 7571

05.55. Viaducte a Sarrià Sobre el Torrent de la Font del Bou. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 1912. MUHAB 42146

05.56. Fragment, Vista Aèria dels Barris de Sarrià i Tres Torres. 1927. MUHAB-Q100 Urbanisme i obres. Retocada per l'autor.

05.57. Fragment: Cursa d'Automòbils "volta a Catalunya": Arribada a la Meta de Sarrià. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 1916. AFB3-117 Editorial López.

05.58. Fragment: Campionat d'Espanya en carretera de ciclisme. Sortida de corredors al pont d'Elisenda de Montcada, Sarrià. Autor: Ballell Maymí, Frederic. 1903-1917. AFB3-117 Editorial López.

05.59. Plànol de planta de la proposta. (CIVITAS 1A ÈPOCA N 16.:12)

05.60. Il·lustracions de l'article "El paseo Marítimo y su relación con el Automovilismo", por José M^o Ortega, autor de la proposta del passeig. Publicat a AUTO-MOTO, Revista del Real Automóvil-Club de Catalunya y del Real Moto-Club de Catalunya. Año 1 Núm. 2. Octubre 1918. pàgines 40-43.

CAPÍTOL 6. Segona aparició i desaparició de la Travessera Nord [Solà-Morales].

La carretera d'Esplugues com a travessera 2

Indecisions i canvis d'escala 2

06.01. Centro circulatorio. DIPLOMA DE PRIMERA CLASE. Cuadros relativos al proyecto de reforma interior de la ciudad de Palma de Mallorca. Arquitecto D. Gabriel Alomar Esteve. Exposición Nacional de Bellas Artes de Barcelona, 1942. *Cuadernos de Arquitectura* N 1 1944:24

06.02. Plaza Mayor. Escalinatas de bajada a la Rambla desde la Plaza Mayor. Plaza de la Puerta de San Antonio y nueva arteria de Manacor-Inca. *Cuadernos de Arquitectura* N 1 1944:25

06.03. Fotografia que encapçala l'article "El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo." Soteras Mauri, José. *Cuadernos de Arquitectura* N 14, 1950:2.

06.04. Il·lustracions de la pàgina 7 que acompanya a l'article, amb els plafons dels diferents temes del pla. Soteras Mauri, José. *Cuadernos de Arquitectura* N 14, 1950:7.

06.05. Solar Entre l'Avinguda d'Esplugues i l'Avinguda de Pedralbes. AFB4-212. 1951.

06.06. Vista aèria del barri de les Corts. En primer terme destaca, entre d'altres, la parròquia de Santa Maria del Remei de les Corts a la plaça de la Concòrdia, la travessera de les Corts i l'avinguda Diagonal. Al fons el barri de Les Tres Torres i Sarrià. Autor: Gaspar Serra, Josep (1925-1933) AFB4-212

06.07. Plànol de la ciutat de Barcelona a l'any 1943. Xarxa viària, línies de ferrocarrils, metro i tramvies. AHCB 06249.

06.08. Il·lustració de l'autor en base al *Plano de la Ciudad de Barcelona: Años 1930-1940: Gráfico de Conjunto con la Numeración de las Hojas Expuestas*. AHCB 10214. Data 01/01/1930 - 31/12/1940.

06.09. Il·lustració de l'autor, comparació (sobreposició) del Plan de Accesos a Barcelona por carretera de Soteras Mauri, José; *Cuadernos de Arquitectura* 14. 1950:5 i interpretació de l'esquema travesser del Plano de la Ciudad 1930-1940 de Vicenç Martorell (AHCB 10214).

06.10. A dalt: Soteras Mauri, José; *Plano de accesos a Barcelona por carretera*. *Cuadernos de Arquitectura* 14. 1950:5.

A la dreta: Interpretació de la xarxa viària en vies descendens i transversa descendens. Dibuix de l'autor en base al *Plano de accesos a Barcelona por carretera*. *Cuadernos de Arquitectura* 14. 1950:5. A dal d'aquesta il·lustració Interpretació del

Plano de la Ciudad en vies descendens (color verd) transversa descendens (color groc) a la mateixa escala i orientació.

06.11. Interpretació de la xarxa viària en vies descendens i transversa descendens, amb la localització de les zones per habitatge modest, de l'article "El problema de la vivienda", publicat a *Cuadernos de Arquitectura* N 15-16, 1953. Dibuix de l'autor en base al "Plano de accesos a Barcelona por carretera". *Cuadernos de Arquitectura* 14. 1950. Il·lustració de la pàgina 5.

06.12. Interpretació de la xarxa viària en cinturons o vies de ronda concèntriques creixents des de Ciutat Vella, amb la localització de les zones per habitatge modest, de l'article "El problema de la vivienda", publicat a *Cuadernos de Arquitectura* N 15-16, 1953. Dibuix de l'autor en base al "Plano de accesos a Barcelona por carretera". *Cuadernos de Arquitectura* 14. 1950. Il·lustració de la pàgina 5.

06.13. *El Decano Presidente con el Dr. Modrego, Obispo de Barcelona, en la inauguración de la Exposición de trabajos del Concurso de la Vivienda*. ("Notas colegiales." *Cuadernos de arquitectura*, Núm. 11/12, 1950:60)

06.14. Joaquim Gili, Josep M^a Sostres, Nikolaus Pevsner, Oriol Bohigas, Josep M^a Martorell, Joaquim Mascaró y Antoni de Moragas en Can Costa de la Barceloneta. Mayo de 1952.

06.15. Antonio Perpinyà, Josep M^a Sostres, Josep Antoni Balcells, Francesc Mitjans, Antoni de Moragas y Ramon Tort. 1949.

06.16. Josep Dou, Ramon Tort, Antoni de Moragas y Josep M^a Sostres con Alberto Sartoris el 18 de noviembre de 1949 en la concesión del premio.

06.17. Plànol a doble pàgina (entre les pàgines 16-17) que acompanya l'article, amb la localització de les diferents zones i les principals vies de comunicació. *Cuadernos de arquitectura*, Núm. 11/12, 1950)

06.18. Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. "El problema de la vivienda." *Cuadernos de arquitectura*, 1953, Núm. 15-16, p. 16.

06.19. MIRADOR 170, 5 de maig de 1932. Les barriades veïnes que es fonen amb Barcelona. Gràfic N 2. i MIRADOR 171 12 de maig de 1932. Classificació de zones. Gràfic N 8.

06.20. A baix: Plànol "GRAFICO DE ZONAS INSALUBRES I BARRACAS" dels guanya-

dors del primer premi. Extret de: Lesan Grau, Àurea (2016). "El problema de la vivienda económica en los años 50: el concurso de Barcelona". Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Composició Arquitectònica. P. 51. <<http://hdl.handle.net/2117/88064>>. [Consulta: 07-10-18].

A dalt: CIVITAS 2a època N 1, junio 1920. P. 6. Croquis de distribución del sistema de parques de la Ciudad de Barcelona.

06.21. Plànol "EMPLAZAMIENTO DE LAS VIVIENDAS ECONÓMICAS" dels guanyadors del segon premi. Extret de: Lesan Grau, Àurea. "El problema de la vivienda económica en los años 50: el concurso de Barcelona". Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Composició Arquitectònica. P. 86. <<http://hdl.handle.net/2117/88064>>. [Consulta: 07-10-18].

06.22. Plànol collage redibuixat per l'autor del plànol publicat a l'article orientat com els plànols dels concursants i el plànol "GRAFICO DE ZONAS INSALUBRES I BAR-RACAS" dels guanyadors del primer premi.

06.23. Plànol collage redibuixat per l'autor del plànol publicat a l'article orientat com els plànols dels concursants i el plànol "GRAFICO DE ZONAS INSALUBRES I BAR-RACAS" dels guanyadors del primer premi. Remarcant la situació de les trames urbanes perifèriques a l'Eixample, així com en la dels pobles del llobregat i el Besòs.

06.24. Plànol collage redibuixat per l'autor del publicat a l'article orientat com els plànols dels concursants i el Plànol "EMPLAZAMIENTO DE LAS VIVIENDAS ECONÓMICAS" dels guanyadors del segon premi.

06.25. Plànol collage redibuixat per l'autor del publicat a l'article orientat com els plànols dels concursants i el Plànol "EMPLAZAMIENTO DE LAS VIVIENDAS ECONÓMICAS" dels guanyadors del segon premi. Remarcant la situació de les trames urbanes perifèriques a l'Eixample, així com en la dels pobles del llobregat i el Besòs.

06.26. Plànol publicat a l'article orientat com els plànols dels concursants.

06.27. Plànol redibuixat per l'autor del plànol publicat a l'article, orientat com els plànols dels concursants. S'han diferenciat o remarcat les zones d'ubicació dels habitatges, les diferents trames urbanes, les vies de comunicació i s'ha afegit, en color groc, algunes vies per evidenciar l'estructura travessera de la "proposta", o d'una altra manera, el paper que tenen les vies travesseres -la Gran Via i la carretera d'Esplugues- en l'esquema que presenta el plànol. Tanmateix, en color verd clar, s'han remarcat les zones de les Corts i Pedralbes, on a principis de la dècada dels anys vint, es varen plantejar propostes d'urbanització de ciutats jardí i en verd fosc el projecte de parc a Sant Pere Màrtir i els Tres Turons.

06.28. Plànol redibuixat per l'autor del plànol publicat a l'article orientat com els plànols dels concursants. Es fa èmfasi en la zona nord i amb les vies travesseres que emmarquen i estructuren l'esquema travesser definit per els nuclis existents, les vies

de comunicació territorials i els "buïts" on es preveu la localització dels nous habitatges modestos.

06.29. Plànol redibuixat per l'autor del plànol publicat a l'article "El problema de la vivienda" de Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. Cuadernos de arquitectura, 1953, Núm. 15-16, p. 16. S'ha sobreposat el plànol de les àrees de nova centralitat.

06.30. Plànol redibuixat per l'autor a partir del plànol de la figura 06.29, es fa èmfasi en l'estructura viària i les 12 àrees de nova centralitat proposades, al plànol en color magenta.

06.31. Dibuix de l'autor sobre el plànol Zonas del Plan de Ordenación de Barcelona (aprobado en 3 de diciembre de 1953). Ajuntament de Barcelona. Plano de la Ciudad. 1954, diferenciant les zones amb colors sobre el fons original en blanc i negre. El plànol s'acompanya de la nota: "LOS PLANES PARCIALES DE ORDENACIÓN QUE SE APRUEBEN COMO DESARROLLO DEL PLAN COMARCAL, LEY DE 3 DE DICIEMBRE 1953 Y REGLAMENTO 22 DE OCTUBRE 1954 PODRAN MODIFICAR LA DIVISIÓN DEL TERRENO URBANO A EFECTOS DE SU DISTINTA UTILIZACIÓN, MEDIANTE LA CREACIÓN DE OTRAS NUEVAS ZONAS O LA VARIACIÓN DEL PERIMETRO DE LAS ACTUALES" que indica el valor orientatiu de la zonificació i la possibilitat de variació de les mateixes amb els futurs Plans Parcial d'Ordenació. ICC_RM.84459

06.32. *Prologo del Plan Comarcal 1953*, signat per la *Ponencia Técnica de la Comisión Superior de Ordenación Provincial*. Il·lustració que encapçala l'article. Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. (1972:67). *Barcelona 1953-1971: introducción a una visión del desarrollo urbanístico*. Cuadernos de arquitectura y urbanismo.

06.33. *Pla comarcal, 1953. Liderat per la Comissió Provincial de Barcelona, aquest pla va concretar una primera planificació d'escala comarcal amb una aposta clara per la zonificació de les funcions urbanes i un desenvolupament de població i indústria basat en nuclis urbans especialitzats. La seva expressió explicita les tendències de l'urbanisme organícista de l'època. CARTOGRAFIES CONTEMPORÀNIES. ATLES METRÒPOLIS. P 94.*

06.34. Dibuix de l'autor en base al *Pla comarcal, 1953*, remarcant la "forma nuclear" i les arteries principals de comunicació.

06.35. Dibuix de l'autor en base al *Pla comarcal, 1953*, remarcant la "forma nuclear" i les arteries principals de comunicació, sobreposat al plànol de *Zonas del Plan de Ordenación de Barcelona (aprobado en 3 de diciembre de 1953)* Ajuntament de Barcelona. Plano de la Ciudad 1954. ICGC RM.84459.

06.36. Ampliació de la il·lustració 06.36. Tot i la idea de nuclearització en la que es basa el Pla Comarcal 1953, la seva aplicació al municipi de Barcelona, fa evident la "fossudesa" i latència de l'esquema travesser del Pla de Barcelona.

- 06.37.** Il·lustració de l'autor en base al plànol de *Zonas del Plan de Ordenación de Barcelona (aprobado en 3 de diciembre de 1953)* Ajuntament de Barcelona. Plano de la Ciudad 1954. ICGC RM.84459.
- 06.38.** "Barcelona 2000", primera versió publicada l'any 1972, base gràfica sobre la que els autors de l'article fan la crítica de la proposta. (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:98.
- 06.39.** Interpretació de la franja travessera al peu de Collserola. "Barcelona 2000", primera versió publicada l'any 1972, base gràfica sobre la que els autors de l'article fan la crítica de la proposta. (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:98.
- 06.40.** Interpretació de la franja travessera de l'Eixample. "Barcelona 2000", primera versió publicada l'any 1972, base gràfica sobre la que els autors de l'article fan la crítica de la proposta. (Teixidor, C., Tarragó, M., & Brau, L. 1972:98.
- 06.41.** A dalt: Zonificació Pla Comarcal 53 a la franja travessera del peu de la serra de Collserola, amb el fragment de les vies travesseres proposades per Barcelona 2000 i els Plans Parcial que afecten a la zona.
A baix: Zonificació Pla Comarcal 53 a llevant de la franja travessera del peu de la serra de Collserola (Sant Andreu), amb el fragment de les vies travesseres proposades per Barcelona 2000 i els Plans Parcial que afecten a la zona.
- 06.42.** A dalt: Zonificació Pla Comarcal 53 al centre-llevant de la franja travessera del peu de la serra de Collserola (Gràcia*Horta), amb el fragment de les vies travesseres proposades per Barcelona 2000 i els Plans Parcial que afecten a la zona.
A baix: Zonificació Pla Comarcal 53 al centre-ponent de la franja travessera del peu de la serra de Collserola (Sarrià-Sant Gervasi), amb el fragment de les vies travesseres proposades per Barcelona 2000 i els Plans Parcial que afecten a la zona.
- 06.43.** *Usos del sòl 1956.* Fragment, a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a).
- 06.44.** *Usos del sòl 1977.* Fragment al entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a).
- 06.45.** *Usos del sòl. Habitatge 1956-1977.* Fragment a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a).
- 06.46.** *Usos del sòl. Indústria 1956-1977.* Fragment a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a).
- 06.47.** *Usos del sòl. Dotacions 1956-1977.* Fragment a l'entron de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a).
- 06.48.** *Usos del sòl. 2006.* Fragment a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a).
- 06.49.** *Usos del sòl. Habitatge 1977-2006.* Fragment a l'entorn de la Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a).
- 06.50.** *Usos del sòl. Indústria 1977-2006.* Fragment a l'entorn dela Travessera Nord. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a).
- 06.51.** *Usos del sòl. Dotacions 1977-2006.* Fragment. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a).
- 06.52.** *Usos del sòl. i infraestructures de comunicació 1956-1977-2006.* Fragment. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a; 2013b).
- 06.53.** *Infraestructures de comunicació 1956-1977-2006.* Fragment. Carreras; Otero; Ruiz,. (2013a; 2013b).
- 06.54.** A l'esquerra. Dibuix de l'autor en base al ESQUEMA DEL SISTEMA D'ESP AIS LLIURES DE LA CIUTAT DE BARCELONA. N. M. Rubió i Tudurí 1926.
- 06.55.** A la dreta. Dibuix de l'autor en base al plànol que acompanya l'article "La urbanización de la Barcelona futura" a la revista AC n.1, 1931.
- 06.56.** A l'esquerra. Dibuix de l'autor en base al Pla de la Barcelona Futura. Exposició Universal de 1929 de N. M. Rubió i Tudurí i R. Argilés.
- 06.57.** A la dreta. Dibuix de l'autor en base al plànol d'ubicació de la CRV publicada a la revista AC n.7, 1932.
- 06.58.** A l'esquerra. Dibuix de l'autor a partir del plànol d'aplicació a l'àrea de Barcelona, dins del Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. Aut: Nicolau M. i Santiago Rubió i Tudurí. 1932.
- 06.59.** la dreta. Esquema Pla Macià. 1932. Segons Sauquet (2012:243) GATCPAC i Le Corbusier. Croquis sobre el Pla Macià elaborat durant la reunió del CIRPAC a Barcelona el 1932 i que Le Corbusier reproduí al llibre de la Ville Radieuse el 1935 després de demanar-li per carta a J. L. Sert (a Le Corbusier, [1935] 1964, 308).
- 06.60.** A dalt a l'esquerre, Barcelona abans de 1992. Il·lustració de la pàgina 34-35, del Pla Estratègic Econòmic i Social, Barcelona 2000.
- 06.61.** A dalt a la dreta, Barcelona després de 1992. Il·lustració de la pàgina 36-37 del Pla Estratègic Econòmic i Social, Barcelona 2000.
- 06.62.** Plànol redibuixat per l'autor del plànol publicat a l'article "El problema de la vivienda" de Bassó Birulès, Francesc; J.M. Buxó; Oriol Bohigas. Cuadernos de arquitectura, 1953, Núm. 15-16, p. 16.

06.63. Plànol redibuixat per l'autor a partir del plànol de la figura 06.64, es fa èmfasi en l'estructura viària i les 12 àrees (en color magenta) de nova centralitat proposades.

Pàgina 6_89. *Il·lustracions sense numerar.*

- (1) Plan de accesos 1950
- (2) Localització habitatge modest 1949- 1953
- (3) Barcelona 2000 (1972)
- (4) Àrees de nova centralitat 1983-1992
- (5) Barcelona 2000 (1992)

Pàgina 6_90. *Il·lustracions sense numerar.*

Situació habitatge modest 1949 (1953) / Àrees de nova centralitat (1983-1992)
Pla d'accessos (1950) / Situació habitatge modest 1949 (1953) / Àrees de nova centralitat (1983-1992).

Pàgina 6_91. *Il·lustracions sense numerar.*

BARCELONA 2000 (1972)
BARCELONA 2000 (1992)

Pàgina 6_92. *Il·lustracions sense numerar.*

BARCELONA 2000 (1992) ESQUEMA

Pàgina 6_93. *Il·lustracions sense numerar.*

BARCELONA 2000 (1992) ESQUEMA OPCIO TRAVESSERA

06.64. Noves vies proposades a la Red Arterial MOP 1966. Figura 9 (pàg. 43) que acompanya a l'article EL PGM EN PERSPECTIVA. QUADERNS PDU METROPOLITÀ_01 CAP A LA REDACCIÓ DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ (Parcerisa i Bundo, Josep.).

CAPÍTOL 7. Viabilitat de la travessera Nord [conclusió].

Què està passant en l'actualitat?

Situacionisme. Sota les llambordes, la platja

07.01. Fig. 75. Punts i encreuaments a l'eix Murtra-Pi Tort que comença al municipi de Gavà. (Núñez Veciana, N 2016:88).

07.02. Àrees de nova centralitat programa d'actuacions 1983-1992.

07.03. Arteaga 2013:22 Fig. 13. Una suma de relaciones. El itinerario montaña – mar de Karl Marx al paseo Litoral.

07.04. Àmbit d'actuació del projecte. Il·lustració que acompanya la descripció de l'estudi.

07.05. *EVOLUCIÓ DE LES SECCIONS DE LA B-23 EN 4 FASES.* Il·lustració que acompanya la descripció de l'estudi.

07.06. A dalt, *Planta. Proposta de Remodelació de la B-23*, dels autors de l'estudi, il·lustració que acompanya el text de la descripció de l'estudi.

A baix, collage de l'autor, en base a la il·lustració de dalt i del fotoplànol actual, on es pot observar la complexitat dels nusos i la relació de la trama i l'ordit en la proposta de travessera B-23.

07.07. A dalt a l'esquerra, vista del nus *Sant Joan de Deu-Finestrelles de la proposta de Remodelació de la B-23*, dels autors de l'estudi, il·lustració que acompanya el text de la descripció de l'estudi.

A dalt a la dreta, il·lustració de l'autor, indicant la posició estratègica del nus en relació a la carretera de Sans i a la possible travessera nord (en color verd). En color vermell la Ronda de Dalt.

07.08. Plànol collage de l'autor en base al fragment de la proposta de Remodelació de la B-23 i la proposta per la porta 1 del concurs de les portes de Collserola, "la Muntanya", en relació a les travesseres. En color verd, es fa èmfasi en la continuïtat de la Travessera Nord.

07.09. Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB), 2010. Plànol 1.2. Espais oberts. Proposta. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà. (Pàgina 93)

07.10. Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB), 2010. Plànol 03.01. Sistema urbà. Estratègies urbanes. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà (Pàgina 90).

07.11. Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB), 2010. Plànol 03.02. Infraes-

tructures ferroviàries i de transport públic. Actuacions. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà. (Pàgina 91).

07.12. Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB), 2010. Plànol 03.03. Infraestructures viàries. Actuacions. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà. (Pàgina 92).

07.13. Pla Director d'Infraestructures 2011-2020. Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica dels municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà. (Pàgina 94).

07.14. A dalt, Pla general metropolitana (PGM), 1976. Xarxes sobre ortofotoplànol.(p. 28).

A baix, plànol collage de l'autor en base al Pla general metropolitana (PGM), 1976. Xarxes sobre ortofotoplànol i Pla general metropolitana (PGM), 2013. Xarxes sobre ortofotoplànol, en color blau les diferències entre 1976 i 2013.

07.15. Plànol 12.01 Àmbits de reforma i desenvolupament Sant Boi de Llobregat.

07.16. Plànol 12.02 Àmbits de reforma i desenvolupament Viladecans.

07.17. Plànol 12.03 Àmbits de reforma i desenvolupament Gavà.

07.18. A la dreta, Plànol 08.03 Planejament en estudi, en tramitació i/o en execució.

07.19. A la dreta, plànol collage de l'autor en base al plànol 12.01 àmbits de reforma i desenvolupament Sant Boi de Llobregat, plànol 12.02 Àmbits de reforma i desenvolupament Viladecans, plànol 12.03 Àmbits de reforma i desenvolupament Gavà.

A baix, amb la representació de l'àmbit de la Travessera Nord.

07.20. La forma del territori. Il·lustració de l'equip redactor de l'estudi que indica la forma del territori a partir de la identificació de les diverses rieres (vies descendents) com elements naturals que han estructurat el territori àmbit de la proposta.

07.21. Encaix territorial. Il·lustració de l'equip redactor de l'estudi que indica la forma del territori a partir de la identificació de les diverses rieres (vies descendents) com elements naturals que han estructurat el territori àmbit de la proposta.

07.22. Dibuix collage de l'autor en base al Model espina i Teixits urbans dels autors

de la proposta.

07.23. " Dits" i "Catàleg d'actuacions", Il·lustracions dels autors de la proposta en la que volen remarcar la importància estructural de les vies descendents, en la proposta de l'estructura del nou model d'espais verds.

07.24. Dibuix de l'autor en base a l'Estructura de zones verdes comparat amb La forma del territori, Encaix territorial, Model espina i Teixits urbans.

07.25. Plànol collage de l'autor en base a il·lustracions de la proposta del Pla.

07.26. Pla Parcial d'Ordenació Urbana PLA de PONENT. GAVÀ. Posició territorial del Pla de Ponent. i/2.

07.27. Modernització i remodelació de l'àrea industrial AVANÇ DE PLANEJAMENT. Modificació de PGM. 1. Encaix territorial. Infraestructures de mobilitat del PTMB. Enric Soria / Joan Ignasi i Miquel Corominas (CCRS), arquitectes. M^a Àngels Gil-Vernet, advocat; MCRIT, enginyeria. (Pàg. 132).

07.28. Plànol collage de l'autor a partir del plànol Modernització i remodelació de l'àrea industrial AVANÇ DE PLANEJAMENT. Modificació de PGM. 1. Encaix territorial. Infraestructures de mobilitat del PTMB. Enric Soria / Joan Ignasi i Miquel Corominas (CCRS), arquitectes. M^a Àngels Gil-Vernet, advocat; MCRIT, enginyeria. (Pàg. 132), amb el Parc Agrari, s'han dibuixat les diferents travesseres (color verd i línia blanca) i els parcs.

07.29. Dibuix de l'autor sobre la base del Plànol 4, Centralitats urbana i Metropolitana. Estat Actual. Enric Soria / Joan Ignasi i Miquel Corominas (CCRS), arquitectes. M^a Àngels Gil-Vernet, advocat; MCRIT, enginyeria. (Pàg. 144), en relació als parcs urbans, la Travessera Nord, les "vies rieres" (possibles corredors de connexió Parc del Garraf/Parc Agrari) i la situació dels polígons industrials (històrics) espais de possible reconversió. S'indiquen, també, les vies de comunicació actual, que remarquen el caràcter travesser de la franja, així, com el caràcter metropolità de la mateixa.

07.30. Dibuix de l'autor, en base al projecte ROCA i el PMU Polígon Industrial Centre de Viladecans.

07.31. Fotoplànol-collage de l'autor amb els plans dels diferents municipis de la franja travessera de ponent amb una aproximació a la proposta de pas sobre el Llobregat.

07.32. Proposta del carril bus entre Sant Boi i Cornellà, fins a Castelldefels en el context territorial del delta del Llobregat, el Pla de Barcelona i el Maresme.

07.33. Proposta de carril bus entre Sant Boi i Cornellà.

07.34. Traçat alternatiu amb prolongació del TramBaix.

07.35. Proposta de connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi. Imatge del visor del Web de l'AMB.

07.36. Dues vistes del la zona de llevant de Sant Boi des de la C-245 cap a Sant Boi. Foto de l'autor -juliol 2019-

07.37. Dibuix de l'autor en base a la il·lustració 07.35 Proposta de connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi. Imatge del visor del Web de l'AMB, fent èmfasi amb el parc agrari i amb els elements referencials que indueixen a la proposta, conseqüència de l'anàlisi. A la dreta, suggeriment del traçat de la connexió entre Sant Boi i Esplugues i modificació de nus A-2/C-245.

07.38. Il·lustració de l'autor que mostra una aproximació a la proposta de connexió de l'A-2 amb la C-32 a Sant Boi. A l'esquerra estat actual. A la dreta una aproximació als canvis que pot produir el nus de connexió de l'A-2 amb la C-32.

07.39. Proposta de la Línia R9 Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària. Imatge del visor del Web de l'AMB.

07.40. Vista des de l'interior del nus A-2 / C-245 abans de creuar l'A-2, espais entre els "trebols" de connexió. Foto de l'autor -juliol 2019-

07.41. Proposta de la Línia R9 Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària. Imatge del visor del Web de l'AMB, amb el TramBaix i la proposta de prolongació del TramBaix-Sud fins a Castelldefels.

07.42. Vista del pas sota les vies de l'AVE, Rodalies i FFCC. Foto de l'autor -juliol 2019-

07.43. A dalt, traçat de la línia R9 Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària (línia fina de color verd), al seu pas per el nus A-2/C-245. A baix, El traçat del Tram es desenvolupa a cota de terreny, essent amb els camins agrícoles, els dos elements que estructuren el lloc, els camins a escala del lloc i el Tram a escala municipal i metropolitana. Els espais alliberats es re-converteixen en horts semi-urbans.

07.44. Esquema travesser la C-245 i la C-32. Il·lustració que acompanya la memòria de la proposta en l'apartat "Mirada metropolitana".

07.45. A l'esquerra proposta de tram. A la Dreta, detall de la proposta en el Sector de Llevant de Sant Boi.

Pàgina 7_56. Il·lustracions sense numerar.
PROPOSTA DE REVISIÓ DEL PARC AGRARI (2015)

A_Portes, Infraestructures de Transport, altres espais ambientals rellevants.
B_Orientació productiva, activitats no agrícoles, patrimoni arquitectònic.

Pàgina 7_57. *Il·lustracions sense numerar.*

PROPOSTA DE REVISIÓ DEL PARC AGRARI (2015)

C_Ús social, Xarxa de rec, Xarxa de camins.

D_Ús social, horts lúdics, Patrimoni arquitectònic, proposta de TramBaix-Sud.

Pàgina 7_58. *Il·lustracions sense numerar.*

PROPOSTA "PAS SOBRE EL LLOBREGAT"

SITUACIÓ ACTUAL (elements estratègics)

Pàgina 7_58. *Il·lustracions sense numerar.*

PROPOSTA "PAS SOBRE EL LLOBREGAT"

LA TRAVESSERA SEMI-URBANA

TRAMBAIX-SUD

07.46. *Sistemes verds de Barcelona. Pla verd 2020, fragment lamina 20, P. 24.*

07.47. Dibuix de l'autor prenent com a base la il·lustració 07.08, indicant les vies travesseres de l'estructura urbana de la ciutat. Aquesta il·lustració vol posar l'atenció en la visualització de la relació de complementarietat i paper que tenen en la definició del teixit urbà i els elements geogràfics territorials.

07.48. Il·lustració de l'autor en base a la il·lustració del corredor Collserol-Montjuïc del Pla Verd 2020 lamina 25 pàgina 69.

07.49. Fragment de la làmina "punts de creuament" (Batiste Jornet, 1926) re-dibuixat per l'autor per evidenciar la metàfora del teixit tèxtil i el teixit urbà i la relació entre ordit→descendens i trama→transversa descendens, con elements estructurals bàsics del teixit. El creuament en "pren" prioritza la via descendens, el creuament en "deixa" prioritza la transversa descendens.

07.50. Imatge composada per l'autor amb les tres peces de teixit Jaquard del projecte "El teixit dels pensaments" de Carles Bosch Piñol i Francesca Piñol Torrent.

07.51. *Model de Superilles. Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018.* Il·lustració pàgina 10. L'esquema del Model Superilles, no modifica la idea de teixit urbà en relació a la metàfora tèxtil, modifica el tipus de teixit a partir del canvi de relació de l'ordit i la trama, a partir de complexificar la relació de "pren" i "deixa", del teixit pla i de vincular aquest teixit amb els teixits de les xarxes de nivell superior i inferior del inicial teixit pla.

07.52. Esquema de la xarxa ortogonal d'autobusos. Pla de Mobilitat de Barcelona. Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona.

07.53. Dibuix de l'autor en base a *Les Superilles de Barcelona. Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018.* Il·lustració pàgina 11.

07.54. Dibuix de l'autor en base al plànol de *La Xarxa Ortogonal d'autobusos de Barcelona. Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018.* Il·lustració pàgina 48. .

07.55. Il·lustració 2 de la presentació del Concurs de les Portes de Collserola. Acompanya la il·lustració un text amb els tres reptes del concurs. *1_Re-naturalitzar la ciutat, 2_Connectar la ciutat al Parc, 3_Millorar els barris de muntanya.*

07.56. A dalt: il·lustració 6 de la presentació del Concurs de les Portes de Collserola. Acompanya la il·lustració el text, *Oportunitat: Acabar el Passeig de les Aigües.* A baix, dibuix de l'autor sobre la il·lustració superior remarcant el traçat del Passeig de les Aigües (Travessera límit del parc) i indicant varis traçats de travesseres urbanes en el teixit urbà dels barris de muntanya, entre el primer cinturó i la Ronda de Dalt. Acompanya la il·lustració el mateix text de la il·lustració anterior afegint "i millorar la connectivitat transversal dels barris."

07.57. Il·lustració 7 de la presentació del Concurs de les Portes de Collserola, *Esquema Bàsic d'una Porta de Collserola.* Acompanya la il·lustració el text: "Els diferents elements que s'han d'articular mitjançant els projectes de les Portes."

07.58. El Passeig de les Aigües, la Ronda de Dalt, els equipaments de barri i de ciutat, els espais verds urbans i el parc. Dibuix de l'autor en base al plànol *Esquema Director de les Portes de Collserola a Barcelona, Plànol 1, Topogràfic i Toponímic. E=1/10.000. Ajuntament de Barcelona, novembre de 2011.*

07.59. Situació de les portes. Dibuix de l'autor en base al plànol *Esquema Director de les Portes de Collserola a Barcelona, Plànol 1, Topogràfic i Toponímic. E=1/10.000. Ajuntament de Barcelona, novembre de 2011.*

07.60. Àmbit urbà de La Travessera Nord. Dibuix de l'autor en base al plànol *Esquema Director de les Portes de Collserola a Barcelona, Plànol 1, Topogràfic i Toponímic. E=1/10.000. Ajuntament de Barcelona, novembre de 2011.*

07.61. *La Gran Via Nord i Collserola.* Dibuix de l'autor en la presentació de la tesina de màster. Signes Orovay, F. (2014). *Les travesseres en l'estructura urbana de Barcelona* (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).

Pàgina 7_88. *Il·lustracions sense numerar.*

PORTA 3. PERMEABILITAT.

Pàgina 7_89. *Il·lustracions sense numerar.*

PORTA 5. EMBUT.

Pàgina 7_90. *Il·lustracions sense numerar.*
PORTA 13. PORUS BESÒS.

Pàgines 7_92-93. *Il·lustracions sense numerar.*
Les tretze portes.

Pàgines 7_94-95. *Il·lustracions sense numerar.*
Les tretze portes amb indicació de possibles vies travesseres.

07.62. Seqüència de sobreposició de tres il·lustracions de l'estudi, de dalt a baix, *Orografia-rieres, Espais verds 2014 i la Pinta Verda.*

07.63. Dibuix de l'autor a partir del pànel 02 PROPOSTA-LA PINTA VERDA que acompanya el text de l'apartat 5 PROPOSTA ESTRATÈGICA, amb sobreposició de les possibles travesseres del Rere-Eixample.

07.64. Dibuix de l'autor a partir del plànol Síntesi diagnosi com a infraestructura de comunicació. Imatge que acompanya la memòria de la proposta, amb sobreposició (en color verd) de la Travessera Nord.

07.65. Diagrama del model conceptual - 3 estratègies. Imatge del model conceptual que acompanya a la memòria.

07.66. Plànol collage de l'autor amb la proposta de la Pinta Verda (Santa Coloma de Gramenet) i la síntesi diagnosi com a infraestructura de circulació de la proposta de transformació de la B-23 (Sant Adrià del Besòs, Badalona, Motgat).

07.67. Plànol collage de l'autor amb la proposta de la Pinta Verda (Santa Coloma de Gramenet), la síntesi diagnosi com a infraestructura de circulació de la proposta de transformació de la B-23 (Sant Adrià del Besòs, Badalona, Motgat) i l'Axonometria de la proposta. Aquesta darrera imatge s'ha manipulat l'equilibri de color i els nivells per contrastar amb el plànol base de síntesi. Veure reproducció de l'original en la imatge de dalt a la dreta.

07.68. Plànol collage de l'autor amb la sobre-posició dels possibles traçats de la Travessera Nord al fragment de llevant del pla metropolità.

07.69. Collage de l'autor dels tres trams de la Travessera Nord amb la incorporació de l'anàlisi propositiu del pas sobre el Llobregat.

Pàgina 7_108. *Il·lustracions sense numerar.*
Autor desconegut, fotografia d'arxiu maig del 68.
Constant. New Babylon, 1963. Courtesy Haags Gemeentemuseum
Autor desconegut, fotografia d'arxiu maig del 68. *Sous les pavés, la plage.*

Pàgina 7_109. *Il·lustracions sense numerar.*
Autor desconegut, fotografia d'arxiu maig del 68. *Un mar és un toll d'aigua, un toll d'aigua és un mar.* Títol de l'autor de la tesi.
Aldo van Eyck. *Un arbre és una fulla, una fulla és un arbre.*
Nigel Henderson. Nens jugant, fotografia des de casa seva en el núm. 46 de Chisenhale Road.

Per a Teresa

Per a Vicent

*Malgrat no ser-hi des de fa més de tres dècades, diàriament recordo,
l'alegria i a sort d'haver estat el seu fill.*

Per a Candela

*Sense ella, tot aquest viatge no s'hagués iniciat, ni hagués estat tan
gratificant i plaent com ha estat.*

Per el Magí, la Mariona i el Gabriel

Per el temps que no els he dedicat.

Agraïments:

D'una manera constant i persistent, al director de la tesi, Xavier Llobet Ribeiro, pel seu suport, claredat amb l'enfocament i síntesi, sobretot en moments que la tesi i el doctorant l'anava perdent. Però més enllà d'aquestes qüestions implícites en la tasca de realització de la tesi, li haig d'agrair, ja des del temps de la realització del Màster (d'aquí allò "de manera constant i persistent") on es va iniciar el tema o l'embrió del tema de la tesi, el suport, ànim i el saber fer, d'ell i dels professors, Eduard Bru, Aquil·les González, Josep Maria Fort, que em varen animar i encoratjar a desenvolupar el tema, iniciat en forma de tesina de màster.

En l'àmbit professional (en aquest cas molt vinculat al tema de la tesi) Eva Jiménez i Xavi Llobet (un altre cop) per l'aprenentatge, el suport, ànim i comentaris continuats, que ha fet que el procés hagi anat adquirint sentit i hi hagi estat amable i plaent. Han sabut aconsellar en els moments de bloqueig o desànim, facilitant la continuïtat del treball. Al Ramon Subirà, per tot el que he après en aquests anys de "reciclatge" professional, pel seu saber estar i fer, per la seva generositat i col·laboració.

En l'àmbit de gestió acadèmica, a Luz Soro, per la seva amabilitat i resolució de problemes administratius-acadèmics, provocats per la meua manca d'atenció.