

1856 - 1999

CONTEMPORARY
BARCELONA

CONTEMPORÀNIA



Centre de Cultura Contemporània
de Barcelona



Institut d'Edicions
Diputació de Barcelona

recuperació es produueix una migració massiva de les zones rurals cap als centres industrials. La ciutat es troba de seguida en una situació d'emergència en vista de la necessitat d'allotjar els nous habitants.

«Sol, aire, vegetación»

Amb aquest lema es va celebrar a Barcelona, el 8 de novembre de 1950, el «Dia mundial de l'urbanisme», amb el qual les autoritats locals presentaven davant del públic les actuacions en curs per resoldre el problema de l'habitatge i per dotar la ciutat d'un cert esperit cristia lligat al règim. «Propugnamos que la vegetación bienchora penetre en nuestras ciudades restableciendo el equilibrio entre lo artificial y la naturaleza [...]. Que el aire y el sol lleguen a los hogares y tornen sano el ambiente y aporten alegría al vivir», s'anunciava a l'entrada de l'exposició.

L'acte principal d'aquesta jornada va consistir en una exposició dels estudis preparatoris del Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia, conegut com a Pla Comarcal i aprovat el 1953. Fins aleshores, la forma de Barcelona era regulada pel Pla Cerdà i pel Pla d'Enllaços de 1917, que recollia diverses idees del projecte de Léon Jaussely per a la definició dels límits de la ciutat.

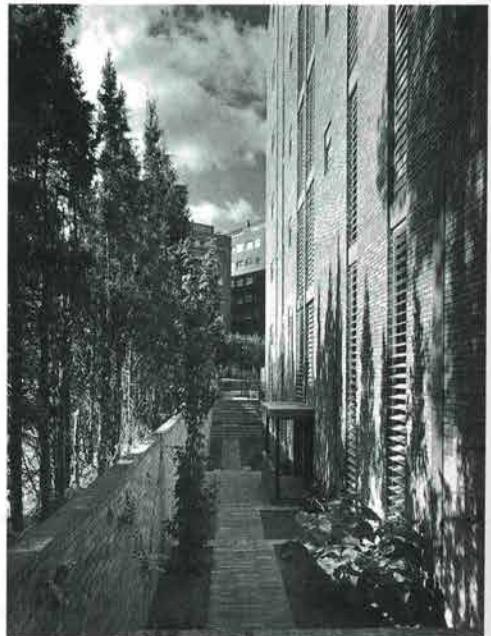
El Pla Comarcal de 1953, que havia de donar forma ara a un nou model regional de ciutat, ordenava i establia uns límits oberts per a una «zona d'influència» concebuda com una agregació de nuclis autònoms. Es tractava d'evitar «la extensión ilimitada de la Metrópoli y la absorción por la misma de poblaciones satélites», segons la imatge que es tenia d'un creixement en taca d'oli.³ Així es frenava, definitivament, el creixement homogeni i il·limitat sobre la plana litoral que oferia el Pla Cerdà i la seva reelaboració mitjançant les propostes del GATCPAC al Pla Macià, recollides per Antonio Bonet.

El nou pla, «concebido como una ordenación elástica susceptible de ser modificada y variada, no tan sólo en su detalle, sino incluso en algunos de sus conceptos sin desvirtuar su eficacia», havia de ser desenvolupat per mitjà de nombrosos plans

parcials lligats a una nova zonificació de la ciutat i de l'àrea metropolitana. D'aquesta manera, cada pla parcial podia donar lloc a una nova ciutat, a un barri autònom en què es podien conservar uns valors tradicionals que la gran ciutat posava en perill. «Se tiende, dentro y fuera de la capital, a separar los núcleos urbanos formados por la agrupación de barrios delimitados, de acuerdo con su estructura y características, y desarrollarlos a la escala humana, y donde los centros cívicos representativos, culturales y comerciales recobren su importancia y perdida fisonomía.»

Amb l'objectiu d'avançar en la resolució del problema de l'habitació, l'elaboració dels primers plans parcials d'ordenació tradueix la voluntat de donar una forma unitària als nous nuclis residencials. D'acord amb l'esperit del Pla Comarcal, els primers polígons d'habitacions resolien d'una manera unitària i completa les necessitats de la vida en comunitat, amb la inclusió d'escoles, jardins, esglésies i centres cívics. La construcció del grup d'habitacions del Congrés, promoguda amb motiu de la celebració del Congrés Eucarístic esdevingut a la ciutat el 1952, representa una experiència pilot en la definició dels nous nuclis. Amb un emplaçament perifèric, lluny de l'Eixample, la societat promotora (o «benéfico constructora», segons es deia en aquell moment) i els seus arquitectes, entre ells el mateix cap de l'oficina municipal redactora del Pla Comarcal —José Soteras— opten per una ordenació menys densa que la d'illa tancada prevista per les ordenances municipals, «sustituyendo las manzanas cerradas por otro tipo de edificación abierta al sol, al aire y a la vegetación, y donde tuvieran cabida, además de las viviendas, los jardines para los juegos de niños, jardines de reposo, escuelas y todas aquellas atenciones que requiere la vida colectiva».⁴

A més del grup d'habitacions del Congrés, el primer projecte per al polígon de Bellvitge, el polígon del Sud-oest del Besòs o Montbau són projectes directament vinculats a l'objectiu de disoldre la nova ciutat en una agrupació de nuclis independents, distribuïts sobre el pla encara no urbanitzat d'acord amb la distribució d'usos assignada pel Pla. La decisió de zonificar i dispersar la ciutat demana una interrelació entre les



Habitatges al Carrer de Johann Sebastian Bach. Arquitecte José Antonio Coderch. Fotografia de Francesc Català-Roca.

Housing in Carrer de Johann Sebastian Bach. Architect: José Antonio Coderch. Photograph by Francesc Català-Roca.

lized regions. This upswing was accompanied by mass migration from rural areas to centres of industry. The city rapidly found itself in a situation of emergency in the face of the need to accommodate its new population.

Sunlight, fresh air, vegetation

On 8 November 1950, World Urban Planning Day was held in Barcelona. On this occasion, local authorities organized a public presentation of the projects under way to meet the housing demand and give the city a certain Christian spirit to tie in with the regime. The announcement at the entrance to the exhibition read: «We propose that beneficent vegetation infiltrate our cities, restoring the balance between the artificial and the natural [...] That fresh air and sunlight come into our homes, making the atmosphere healthy and bringing joy into our lives.»

The main event of this day was an exhibition of the preparatory studies for the *Plan for the Urbanization of Barcelona and its area of influence*, known as the *County Plan* and approved in 1953. Up until this moment, the shape of Barcelona had been regulated by the *Cerdà Plan* and the 1917 *City Link Plan [Pla d'Enllaços]*, which included various ideas from the project by Léon Jaussey for defining the city limits.

The 1953 *County Plan*, which was now to give form to a new regional model of city, planned and set out open limits for an «area of influence», taken as an aggregate of autonomous nuclei. The idea was to avoid the «unlimited extension of the metropolis and its absorption of satellite towns» according to the currently-held image of oil-spot growth.³ This meant a definitive brake on unlimited, even growth on the coastal plain as set forward by the *Cerdà Plan* and its reworking, with the proposals of the GATCPAC in the *Macià Plan*, picked up by Antonio Bonet.

The new Plan, «conceived as an elastic organization open to modification and change, not just in detail but also in some of its concepts without adversely affecting its effectiveness»,

was to be carried out by means of a number of partial plans with a view to a new zoning of the city and the metropolitan area. Each partial plan could thus make way for a new city, an autonomous district where traditional values, under threat from the city, could be conserved. «Both inside and out of the capital, there is a tendency to separate the urban centres made up of delimited districts, according to their structure and characteristics, and develop them on a human scale, where representative civic, cultural and commercial centres regain their importance and their lost physiognomy.»

With the aim of making progress on the housing problem, the drafting of the first partial plans meant a determination to give new residential centres a unitary form. In keeping with the spirit of the *County Plan*, the first housing estates met the needs of community life in complete, unitary fashion, with schools, gardens, churches and civic centres. The construction of the Congress housing complex, developed on the occasion of the Eucharistic Congress held in the city in 1952, was a pilot experience in the definition of new centres. With a site on the outskirts, far from the Eixample, the developer (or «beneficent construction company», as it was called at that time) and its architects—including the head of the city office which had drawn up the *County Plan*, José Soteras—opted for a less dense arrangement than the closed block proposed in municipal ordinances, «substituting the closed blocks with another kind of building, open to sunlight, fresh air and vegetation, with space for gardens for children to play in, parks, schools and all the attentions which community life calls for, in addition to housing.»⁴

In addition to the Congress housing complex, the first project for the Bellvitge, Besòs Southwest or Montbau estates are projects which are directly linked to the idea of dissolving the new city into a grouping of independent centres, distributed across the as yet undeveloped plain according to the distribution of uses assigned by the Plan. The decision to zone and disperse the city called for the interrelation

of parts and the mobility of its inhabitants. Industry was henceforth to be concentrated to the east of the city and around the Llobregat delta; workers' housing was planned to be close to the industrial areas and well communicated with them by a fast road; the new residential districts for better-off classes were to be situated to the west of the city.

Open organization

The Avinguda Meridiana, the eastern sector of the Gran Via and Avinguda Diagonal—roads which already existed in the *Cerdà Plan*—, were urbanized in the course of these years, guiding city expansion outwards from the centre. The point of confluence of the three is at the Plaça de les Glòries, the largest meeting point of traffic in the *Cerdà Plan*, seen as a structuring pole in the grid but one which had yet to be urbanized. At the same time, the line of roads left over from the *City Link Plan*, which were to join up the old municipalities surrounding the city, gradually took form in the face of the need to support new growth and guarantee their interrelation. The Avinguda del General Mitre, Avinguda de Sarrià and Carrer de Felip II crossed the old roads, providing a new infrastructure necessary for the fragmentary, dispersed growth of planning, and marked out, on the map, the points which could become the centres of activity of the new city. This is the case of the junctions of Avinguda del General Mitre with Avinguda de Sarrià—where the Seida block was planned in 1955—, of Avinguda Diagonal with Carles III-Mitre—with the Trade towers built in 1965—or of Avinguda Meridiana with Felip II—with the Meridiana greyhound track (1962-1963), the large housing blocks and the Felip II market place.

At a public conference organized by the Council on the development of the western sector of the Diagonal, José Soteras tried to convince the owners of the affected land to be developed of the need to adopt the precepts of a new urbanism in local planning: «it is not possible to achieve an architecture in line with the needs

parts i la mobilitat dels seus habitants. La indústria es concentrarà, a partir d'ara, a la part oriental de la ciutat i sobre él delta del Llobregat; l'habitatge obrer es preveurà prop de les zones industrials, i mirant que estigui ben comunicat amb aquestes zones per alguna via ràpida; els nous barris residencials per a les classes benestants se situaran a la part occidental de la ciutat.

Ordenació oberta

L'Avinguda Meridiana, el sector oriental de la Gran Via i l'Avinguda Diagonal, unes vies traçades ja en el Pla Cerdà, s'urbanitzen durant aquests anys tot guiant l'expansió de la ciutat des del centre. Les tres confluixen a la Plaça de les Glòries, l'encreuament viari de més dimensions del Pla Cerdà, previst com un pol estructurador de la retícula però per bé que encara es troava sense urbanitzar. Al mateix temps, el traçat de les vies heretades del Pla d'Enllaços, que havien d'unir els antics municipis que envoltaven la ciutat, va prenent forma atesa la necessitat de suportar els nous creixements i garantir-ne la relació. L'Avinguda del General Mitre, l'Avinguda de Sarrià o el Carrer de Felip II creuen les anteriors vies, proporcionen una nova infraestructura necessària per al creixement fragmentari i dispers previst pel planejament i marquen sobre el plànol els punts que es poden convertir en centres d'activitat de la nova ciutat. És el cas dels encreuaments de l'Avinguda del General Mitre amb l'Avinguda de Sarrià —on a partir de 1955 es projecta l'Illa Seida—, de l'Avinguda Diagonal amb la de Carles III-Mitre —amb les torres Trade construïdes el 1965— o de l'Avinguda Meridiana amb Felip II —amb el canòdrom Meridiana (1962-1963), els grans blocs d'habitatges i el mercat de Felip II.

En una conferència pública organitzada per l'Ajuntament sobre el planejament del sector occidental de la Diagonal, José Soteras, malda per convèncer els propietaris dels terrenys urbanitzables afectats de la necessitat d'adaptar en el planejament local els preceptes d'un nou urbanisme: «no es posible conseguir una arquitectura apropiada a las necesidades de la vida actual, con los moldes de nuestro ensanche. La manzana cerra-



Projecte per a Bellvitge, Antoni Perpiñà, 1956.

Project for Bellvitge, Antoni Perpiñà, 1956.

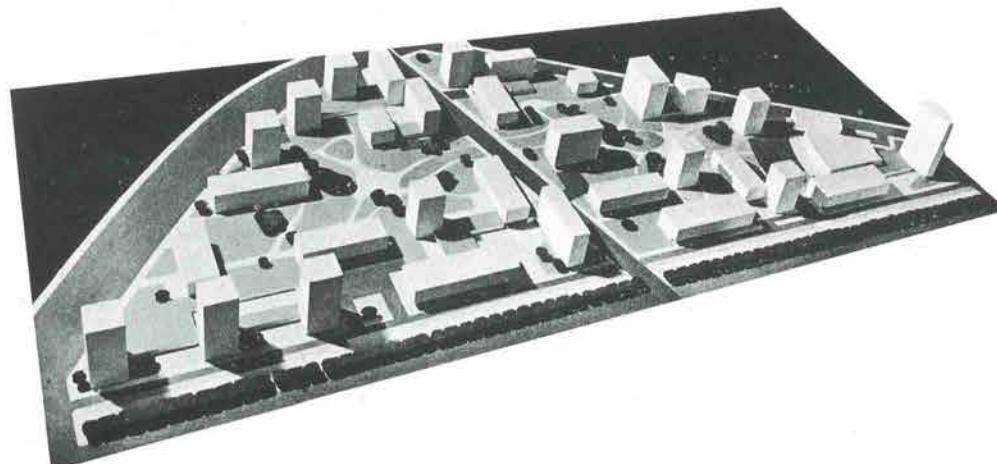
of life today using the models of our city extension. The closed block with plots of land measuring 74 x 28 metres denies us any possibility of architectural composition in keeping with the modern concepts of urbanism.¹³ To coincide with this need for change, Soteras also asked architects for «the best of contemporary architecture, breaking away from routine and [...] shaking off the dead weight of the prejudices of a decadent architecture.»

In the course of these years, local architects rediscovered a modern tradition which had been interrupted by the civil war. The presentations made in Barcelona by Alberto Sartoris, Bruno Zevi, Alvar Aalto and Alfred Roth at the start of the fifties, along with the publication of other contemporary European works in the association journal, were commented on at length and acted as a stimulus to everyone, including the city authorities.

In his speech, José Soteras announced one of the fundamental precepts which was to distinguish the future development of the *Eixample*: «the street is not a limit for building, but a channel for traffic provided by the building. As a channel for the flow of traffic, it must have different functions according to the nature of that traffic, be it fast traffic, local traffic, for pedestrians, etc.» The separation of motor traffic and pedestrian flow prompted a more specific design of these two forms of circulation, and the new roads changed their function from giving structure and form to the city to serving as an infrastructure for any kind of organization.

The ambitiousness of the projects and the resources available were not to be the same for all districts. The zoning of the city had clearly established an eastern sector intended mainly for working class housing and a western sector for the better-off classes. The arrangement of the block in the case of the unitary interventions which predominate in the eastern sector, and the singular design of the building and its immediate surroundings in the interventions in the western area were, from here on, to define the characteristics and possibilities of the city.

The first housing blocks on the framework of



Maqueta del *Plan parcial de ordenación de la Avenida del Generalísimo*. El pla fou redactat pels arquitectes Josep M. Soteras, Emili Bordoy i Xavier Subias, de l'Oficina d'Estudis de la Comissió Tècnica Especial d'Urbanisme del Excm. Ajuntament de Barcelona. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, núm. 31, 1958.

Model of the Partial Plan for the urbanization of the Avenida del Generalísimo. The Plan was drawn up by the architects Josep M. Soteras, Emili Bordoy and Xavier Subias, of the Oficina d'Estudis de la Comissió Tècnica Especial d'Urbanisme del Excm. Ajuntament de Barcelona. Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, nº 31, 1958.

*da con solares de 74 x 28 metros, nos niega toda posibilidad de composición arquitectónica de acuerdo con los modernos conceptos del urbanismo».*² Coincidint amb aquesta necessitat de canvi, Soteras demana també dels arquitectes «la mejor arquitectura contemporánea, desligándose de la rutina y [...] arrojando el lastre de los prejuicios de una arquitectura decadente». Durant aquests anys els arquitectes locals redescobreixen una tradició moderna tallada per la Guerra Civil. Les conferències a Barcelona d'Alberto Sartoris, Bruno Zevi, Alvar Aalto i Alfred Roth als principis dels anys cinquanta, acompanyades de la publicació d'obres contemporànies europees a la revista col·legial, són ampliament comentades i serveixen d'estímul per a tothom, inclosa l'administració municipal.

A la seva conferència, José Soteras anuncia un dels preceptes fonamentals que distingiran el futur planejament del de l'Eixample: «*la calle no constituye un límite para la edificación, sino una canalización del tráfico que la misma proporciona. Como canalizadora de la corriente de tráfico, debe tener distintas funciones según la naturaleza de la misma, ya sea de tráfico rápido, local, para peatones, etc.*» La segregació dels trànsits rodats i de vianants dona lloc a un disseny més específic d'aquestes dues circulacions, i les noves vies canvien la seva funció de donar estructura i forma a la ciutat per la de servir d'infraestructura per a qualsevol forma d'ordenació.

L'ambició dels projectes i els recursos econòmics disponibles no seran els mateixos en tots els barris. La zonificació de la ciutat havia establert clarament un sector oriental destinat principalment a l'habitatge obrer, i un sector occidental per a les classes benestants. L'ordenació de l'illa en el cas de les actuacions unitàries que predominaven al sector de llevant, o el disseny particular de l'edifici i el seu entorn immediat a les actuacions de la zona de ponent, aniran definint a partir d'ara les característiques i les possibilitats de la ciutat.

Els primers edificis d'habitacions suportats per les noves vies avancen algunes de les possibilitats que s'ofereixen respecte a la definició de la forma de la ciutat. L'edifici Cubiertas y Tejados CYT

(1959) a la Via Augusta, al límit occidental de l'Eixample, o l'edifici Av. Meridiana-312, bis (1960), limítrof amb l'antic barri de Sant Andreu, són els primers grans blocs lineals que obren la planta baixa amb un pòrtic que amplia les voreres de les noves vies. Aquests passos coberts, que protegeixen els vianants de la circulació ràpida dels vehicles, incorporen locals comercials i serveis per als habitatges. Els habitatges s'elevan sobre el carrer buscant-hi les vistes llunyanes i el sol.

En altres casos, els edificis s'enretiren de l'alineació de carrer, s'amplia la dimensió de la vorera i apareixen zones de verd. L'edificació perd la correspondència entre carrer i façana que hi havia a l'Eixample i apareix una distància entre la porta d'accés i el carrer que modifica tant les qualitats del carrer com les possibilitats que obre al disseny dels edificis. L'edifici passa de l'antiga ordenació entre mitgeres a considerar les quatre orientacions i a incorporar-hi els espais lliures que l'envolten com una extensió de l'espai habitat. A l'ordenació oberta de l'edificació, s'hi correspon una concepció oberta dels interiors, que així poden gaudir de la promesa de sol, aire i vegetació. Al mateix temps, els interiors d'illa esdevenen accessibles i visibles des del carrer i permeten, d'acord amb el tipus d'ordenació o els recursos disponibles, incorporar-hi jardins, places públiques o equipaments.

L'edifici del Carrer d'Amigo-76, projectat per Francesc Mitjans als començaments de la dècada dels quaranta enmig d'una zona de torres, estableix un model per al desenvolupament posterior de la zona residencial al voltant de la Via Augusta. Enretirant-se de l'alineació de carrer, creix en alçada sense retranqueigs i pot disposar d'un jardí sobre el qual s'obren terrasses que ocupen tota l'amplada de l'edifici. El conjunt projectat pel mateix arquitecte a mitjan anys cinquanta a la cruïlla dels carrers de Vallmajor i Freixa es compon d'edificis aïllats, cadascun d'ells amb un volum característic, que elaboren individualment les propostes de l'edifici d'Amigó. La construcció d'aquesta zona es produeix a partir d'iniciatives privades dels propietaris dels terrenys, que acaben configurant les illes com una agrupació d'e-

dificis aïllats amb petits jardins privats que els envolten.

Enfront d'aquest model residencial, la construcció de la part oriental de la ciutat es porta a terme principalment a través d'operacions unitàries, en alguns casos públiques, de grans conjunts. Aquests conjunts residencials es projecten en forma d'apèndix de la infraestructura viària principal de la ciutat, la qual els proporciona accés al centre i als nuclis industrials. Es caracteritzen per una alta densitat de població, per la necessitat d'incorporar serveis bàsics per als habitatges com el mercat, l'escola o l'església, i per una major diferenciació entre el trànsit de vehicles i el de vianants. L'edificació es compon en volums de d'alçades i funcions diferents que aprofiten tota la superfície disponible a l'interior de cada illa. Un entramat de passos coberts entre aquests volums estructura la circulació de vianants. El projecte de 1961 de Pere López Íñigo, Xavier Subias i Guillem Giráldez per a un centre cívic al polígon del Sud-oest del Besòs, una operació del Patronat Municipal de l'Habitatge que agrupa residència, comerç i lleure, pretén resoldre un mínim equipament del conjunt del polígon. A la «Memòria» del projecte, s'hi descriu l'estrucció interior de l'illa: «*Ya se ha hablado repetidamente de la red de pasos cubiertos que liga orgánicamente las diferentes partes de la composición, pero este sistema circulatorio puede considerarse tan útil para los edificios como para componer la distribución de los espacios abiertos que se organizan principalmente formando tres plazas: una alargada, el centro comercial, otra más cuadrada y una tercera que sirve de escenario o terraza del bar.*»

L'«elasticitat» o poc grau de detall amb què el Pla Comarcal responia a la necessitat d'estricular la ciutat en expansió, delegant als plans parciais la capacitat de respondre a les necessitats variables de cadascun dels nuclis que l'havien d'integrar, conduïa sovint a la manca de previsió davant d'un creixement accelerat de la població. La necessitat de nous habitatges situa en segon terme la provisió dels serveis que haurien d'acompanyar-los. En molts casos els equipaments projectats dins els conjunts queden sense cons-



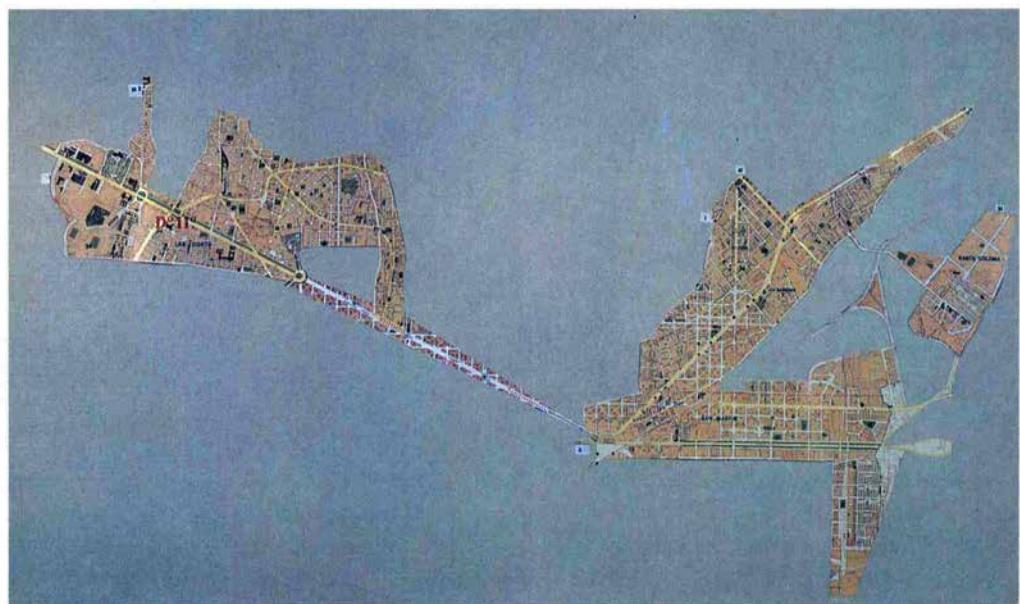
Dipòsit d'automòbils de la SEAT. Arquitectes César Ortiz i Rafael Echaide, 1958.
Fotografia de Francesc Català-Roca.

*SEAT automobile depot. Architects César Ortiz and Rafael Echaide, 1958. Photograph by
Francesc Català-Roca.*

truir o resulten insuficients i, davant de situacions d'emergència, s'hi respon oferint un equipament bàsic i provisional. És el cas de l'església parroquial de Sant Sebastià al barri del Verdum: «En el polígono que constituye el término parroquial, la administración que estudió el planeamiento no preveyó el espacio necesario para la posible instalación de un templo parroquial. Consecuencia de ello, la construcción de este edificio, que es una solución de emergencia para evitar seguir celebrando la misa dominical en medio de la calle, se ha hecho sobre un terreno público destinado a espacio verde situado fuera de los límites urbanos del barrio.»⁶

Dins la zonificació de la ciutat, l'oest de la Diagonal es destina a l'emplaçament de barris residencials i de grans equipaments urbans. Fins llavors la urbanització al voltant d'aquesta avinguda s'havia desenvolupat lentament d'acord amb el *Plan Parcial de Ordenación de la Zona Norte de la Avenida del Generalísimo Franco* de 1946, que fonamentava la forma del que havia de ser un barri emblemàtic de la ciutat en un simple monumentalisme franquista. «En el presente año [Soteras parla el 1954, un any després de l'aprovació del *Pla Comarcal*] se han producido hechos de gran importancia que influirán poderosamente en el porvenir de la Avenida del Generalísimo Franco. Me refiero, principalmente, a la construcción de la Ciudad Universitaria, a las zonas deportivas y de parque del final de la Avenida del Generalísimo, al emplazamiento y construcción de un estadio para 100.000 espectadores para el Club de Fútbol Barcelona. Estas circunstancias, inexistentes e imprevisibles en el año 1946, obligan a estudiar una modificación del proyecto vigente.»⁷

Des de l'Oficina d'Estudis de la Comissió Tècnica Especial d'Urbanisme, els autors del nou pla parcial aprovat el 1958 imaginen les grans possibilitats que s'obren aquí en la definició de l'edificació. Citant de Bruno Zevi el lema «l'urbanisme és possibilitat d'arquitectura», aspiren a establir una ordenació modelica que estableixi les condicions propícies per al desenvolupament dels nous conceptes arquitectònics. En un article sobre el nou pla, Antoni de Moragas comparteix les mateixes aspiracions: «Los bloques de viviendas



Plànol de la ciutat oberta 1950-1970. Albert Ferré i Eva Prats, 1996.

Map of the open city 1950-1970. Albert Ferré and Eva Prats, 1996.

the new roads set forward some of the possibilities offered in relation to the definition of the form of the city. The Cubiertas y Tejados CYT building (1959) in Via Augusta, on the western limit of the *Eixample*, or the building at 312 bis Avinguda Meridiana (1960), bordering on the old district of Sant Andreu, were the first large linear blocks to open up the ground floor with a porch which widened the pavements along the new roads. These covered walkways, which protected pedestrians from fast traffic, included commercial premises and services for the houses. The houses rise up above the street seeking out long views and the sun.

In other cases, the buildings stand back from the line of the street, the pavement is widened and green areas are introduced. Building loses the correspondence between street and frontage which existed in the *Eixample* and a distance appears between the front door and the street, modifying both the qualities of the street and the possibilities this opens up for the design of the buildings. The building passes from its old arrangement between dividing walls to consider the four directions and incorporate the open spaces which surround it like an extension of inhabited space. Corresponding to the open organization of building is an open conception of the interiors, which can thus enjoy that promise of sunlight, fresh air and vegetation. At the same time, the interiors of the blocks become accessible and visible from the street and, according to the type of arrangement or available resources, allow the incorporation of gardens, public squares or facilities.

The building at 76 Carrer Amigó, designed by Francesc Mitjans in the early forties amidst an area of town houses, set a model for the later development of the residential area around Via Augusta. Standing back from the line of the street, it rises straight upwards without the setting back of any floors and has a garden onto which terraces, occupying the entire width of the building, open up. The complex designed by the same architect in the mid-fifties at the junction of Carrer Vallmajor with Freixa comprises detached buildings, each with a charac-



Plànol d'informació i zonificació dels termes municipals d'El Prat, Viladecans, Gavà i Castelldefels, realitzat per la Oficina d'Estudis de l'Excm. Ajuntament de Barcelona. Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, núm. 20, desembre del 1954.

Map of information and zoning of the municipalities of El Prat, Viladecans, Gavà and Castelldefels, drawn up by the Oficina d'Estudis de l'Excm. Ajuntament de Barcelona. Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, nº 20, December 1954.



Vista aèria de la zona afectada per l'obertura de l'Avinguda de Castelldefels. Publicada a *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, núm. 20, desembre del 1954.

*Aerial view of the area affected by the opening of the Avinguda de Castelldefels. Published in *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, nº 20, December 1954.*

que se proyectan tendrán todas sus habitaciones en contacto directo con el sol y el aire y quedarán tan separadas, que la vista podrá extenderse hacia vastos horizontes y no alcanzará a la vida íntima del vecino.»⁸

A l'extrem oest de l'avinguda, que aviat esdevindrà una dels accessos principals a Barcelona, els edificis de la zona universitària constitueixen ja un conjunt emblemàtic on s'exhibia davant dels qui entraven a la ciutat l'arquitectura més moderna del moment. Rodejats d'amplis espais verds, els edificis s'organitzen a costat i costat de l'avinguda en forma de pavellons agregats que s'obren a l'entorn i als propis patis que conformen. L'alçada variable dels volums i la seva disposició perpendicular o paral·lela respecte a l'avinguda obre les vistes des d'aquesta cap al paisatge llunyà.

Extensió litoral

La proposta del GATCPAC als anys trenta per a una Ciutat del Repòs al litoral del Delta del Llobregat, concebuda com un apèndix del creixement previst en el Pla Macià, havia de posar a l'abast dels habitants de la gran ciutat extenses platges i pinedes per al lleure del cap de setmana. La prolongació de la Gran Via cap al sud-oest havia de proporcionar un accés fàcil i ràpid a la platja des de qualsevol lloc de la ciutat, i garantir així l'ús social de les instal·lacions.

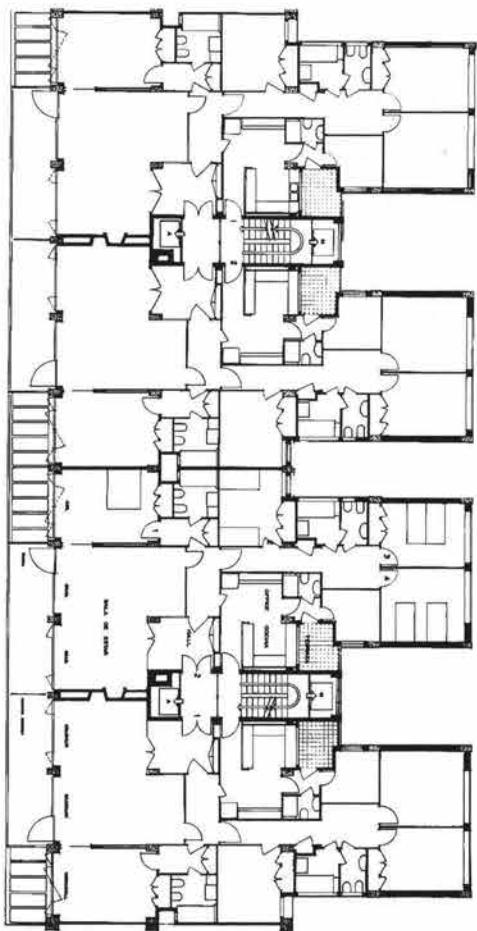
Els barcelonins dels anys cinquanta, animats com hem vist per la promesa d'una vida en contacte amb el sol, l'aire i la vegetació, disposen ara de possibilitats creixents de mobilitat: una incipient prosperitat econòmica, la millora del sistema de carrers i carreteres i un parc creixent de vehicles —format pràcticament per un únic model d'utilitari: el «600» produït per SEAT a la mateixa ciutat. Amb aquestes noves possibilitats, s'inaugurava el 1954 l'Autovia de Castelldefels, la prolongació de la Gran Via d'acord amb les previsions del GATCPAC.

Les platges de Castelldefels i de Gavà, ara a un quart d'hora del centre de la ciutat, passaven a formar part del paisatge urbà, i junt amb les platges, les grans pinedes que les vorejaven.

Quedaven finalment a l'abast uns terrenys quasi il·limitats amb immenses possibilitats per acollir zones residencials i de lleure, però que permetien també l'emplaçament d'espais per a noves funcions derivades del desenvolupament econòmic: grans espais per a la indústria, l'aeroport i una possible extensió del port. «En el vigente Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Barcelona se prevé un tipo de zonificación para los terrenos que a la carretera circundan cuyo objetivo primordial es salvaguardar la importante zona verde, procurando conjugar armónicamente los cuatro elementos fundamentales que la definen: el mar, la montaña, el bosque y la autopista.»⁹ El planejament destina a cada ús els terrenys que li siguin més propicis: la pineda litoral es reservarà al lleure i segones residències; darrere els pins i entre els camps, l'aeroport; i entre aquest i el centre de la ciutat, prop del port, se situa la indústria i l'habitatge obrer. Els nous fragments de ciutat poden escampar-se lliurement en un entorn obert i verge.

Els projectes prenen les condicions naturals del lloc com a principal condicionant, tant si es tracta de cases de vacances o d'instal·lacions industrials com els menjadors per a treballadors de la SEAT. La «Memòria» del projecte explica radicalment la relació amb l'entorn: «El mejor camino es aprovechar la naturaleza, la vegetación y el sol, pero éstos de una manera íntima y personal. Es fundamental evitar la aglomeración masiva y anónima. Resumiendo: debe ser el jardín y el individuo. Para ello se han creado jardines y pabellones independientes, aunque enlazados por porches que les dan unidad dentro de la variedad. En la costa mediterránea española pueden crearse maravillosos jardines y es fácil que la Naturaleza sea el personaje principal de la arquitectura, pudiendo reducirse la construcción a una mera protección para defenderse de unas inclemencias circunstanciales del clima.»¹⁰

El nou paisatge litoral no serà exclusiu del delta. El front litoral urbà al barri de la Barceloneta, fins aleshores ocupat en una gran part per barraques i instal·lacions industrials, inicia la seva transformació en paisatge marítim per mitjà de petites obres lligades al port i a l'ús de les platges, d'alguns edificis d'habitatges i de la cons-



Edifici d'habitatges al carrer d'Amigó, 76. Arquitecte Francesc Mitjans, 1941. Arxiu Històric del COAC.

Edifici d'habitatges al carrer Amigó, 76. Arquitecte Francesc Mitjans, 1941. Arxiu Històric del COAC.

teristic volume, which individually develop the proposals of the Amigó building. This area was developed on the basis of the private initiative of the owners of the plots of land, finally arranging the blocks as a group of isolated buildings set in small private gardens.

In comparison with this residential model, the construction of the eastern part of the city was mainly carried out in the form of unitary operations—public, in some cases—of large complexes. These residential complexes were designed as appendices to the city's main traffic infrastructures, providing them with access to the centre and industrial nuclei. They are characterized by a high population density, the need to include basic services for the houses—such as markets, schools and churches—and greater differentiation between vehicle and pedestrian movements. Building comprises volumes of different heights and functions which use all the surface available inside each block. A mesh of covered walkways between these volumes provides the structure for pedestrians. The project dating from 1961 by Pere López Iñigo, Xavier Subias and Guillem Giráldez for a civic centre on the Besòs Southwest estate—a development of the City Housing Board, grouping together housing, trade and leisure—aimed to provide basic facilities for the estate as a whole. The project report describes the interior structure of the block: «There has been much talk of a network of covered walkways which organically link the different parts of the composition, but this circulatory system is as useful for the buildings as it is in composing the lay-out of the open spaces which are mainly organized into three squares: one elongated—the shopping centre—, another more square-shaped and a third which serves as a stage or a terrace for the bar.»⁶

The «elasticity» of the low level of detail which the *County Plan* brought to the need to structure the expanding city, granting the partial plans the capacity to respond to the varying needs of each of the nuclei which went to make it up, often led to a lack of foresight in the face of an accelerated population growth. The need

for new housing left the question of supporting services in the background. In many cases, the facilities designed as part of the complexes were left unbuilt or were insufficient and emergency situations were met with provisional basic facilities. This is the case of the parish church of Saint Sebastian in the Verdum district: «In the estate which comprises the parish district, the administration which studied planning did not allow for the necessary space for the possible installation of a parish church. As a result, this building—an emergency solution to prevent Sunday mass being held in the street—was constructed on public land set aside for green space outside the urban limits of the district.»⁶

In the zoning of the city, the west of the Diagonal was set aside for residential districts and large urban facilities. Up until this moment, the development around this avenue had been taking place slowly according to the *Partial Plan for the Northern Sector of the Avenida del Generalísimo Franco* (1946), which laid the bases for what was to be an emblematic district of the city in simple, Franquist monumental style. «This year [Soteras was speaking in 1954, one year after the *County Plan* was passed], events of great import have occurred which will have a powerful influence on the future of the Avenida del Generalísimo Franco. I refer mainly to the construction of the University Campus, the sports areas and the park at the end of the Avenida del Generalísimo, and to the location and building of a stadium to hold 100,000 spectators for Barcelona Football Club. These circumstances—which neither existed nor could have been predicted in 1946—, are forcing us to study a modification of the current plan.»⁷

At the Study Office of the Specialist Urban Planning Commission, the authors of the new partial plan, approved in 1958, were imagining the great potential which was opening up here in the definition of construction. Quoting Bruno Zevi—«urbanism is the potential of architecture»—, they aspired to establish a model arrangement to set out the right conditions for the development of new architectural concepts. In an article on the new plan, Antoni de Mora-

gas shared the same aspirations: «All the rooms in the housing blocks being planned will be in direct contact with sunlight and fresh air and will be so far apart that the view will stretch to take in vast horizons without intruding on the private life of their neighbour.»⁸

To the far west of the avenue, soon to become one of the main Barcelona entrance routes, the buildings in the university precinct were by now an emblematic display, to those entering the city, of the architecture of the moment. Set in large green spaces, the buildings were arranged to either side of the avenue like attached pavilions, opening up to the surroundings and the courtyards they provide. The variable height of the volumes and their position at right-angles or parallel to the avenue provided views of the distant landscape.

Coastal expansion

The proposal of the GATCPAC in the thirties for a City of Rest on the coast at the delta of the Llobregat—conceived as an appendix of growth predicted in the *Macia Plan*—was to provide the inhabitants of the city with vast beaches and pine forests where they could spend their weekends. The prolongation of the Gran Via towards the southwest was to provide fast, easy access to the beach from anywhere in the city, to enable the city people to use the facilities.

The people of Barcelona in the fifties, cheered as we have seen by the promise of a life of sunlight, fresh air and vegetation, now had growing possibilities of mobility: incipient prosperity, improved road systems and a growing number of vehicles—made up practically entirely by a single model of utility car, the 600 produced by SEAT in the city. These new possibilities were the context for the Castelldefels highway, opened in 1954, the prolongation of the Gran Via according to the plans of the GATCPAC.

The beaches of Castelldefels and Gavà, now just a quarter of an hour from the city centre, became part of the urban landscape and, along



Facultat de Dret. Arquitectes Xavier Subias, Guillem Giráldez i Pere López Íñigo, 1958. Fotografia de A. Esquerdo AHUAD DEL COAC, Barcelona.

The Law Faculty. Architects: Xavier Subias, Guillem Giráldez and Pere López Íñigo, 1958. Photograph by A. Esquerdo. AHUAD at the COAC, Barcelona.

trucció d'un tram de passeig marítim, vorejat per petites palmeres i elevat sobre la platja per oferir àmplies visions del litoral. Darrere d'ell, l'Hotel Park, la Casa de la Marina, el Club Nàutic o el Club Natació Barcelona incorporen a la ciutat el nou ambient de vacances.

Fins i tot el centre històric serà a partir d'ara objecte d'una transformació semblant. A la casa que Antoni de Moragas construeix sobre el terrat d'un antic edifici situat al costat de les muralles romanes, un seguit de terrasses exteriors recreen aquest paisatge: «*La circulación por la vivienda puede hacerse interiormente o por escaleras exteriores que unen las terrazas distribuidas en tres cotas distintas, lo cual permite poder vivir la casa por dentro y por fuera. En la última terraza se halla una piscina, como se ha dicho, de cuyo interior se divisa un panorama totalmente marítimo, con lo que queda perfectamente ambientada.*»¹¹

1. BONET, A., «Carta abierta al Director», *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, núm. 33, 1958.
2. Resposta de VILADEVALL, Assís, director de *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, a la carta de BONET, *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*.
3. SOTERAS, J. «Preámbulo», *Memoria del Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia*. Aquest pla va ser elaborat per un equip tècnic municipal encapçalat per Josep Soteras i assessorat des de Madrid per Pedro Bidagor, Jefe Nacional de Urbanismo. Entre els altres redactors del pla es trobava Manuel Giralt Ortet.
4. SOTERAS, J., «Presente y futuro de la Avda. del Generalísimo Franco», *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, núm. 21, 1955.
5. SOTERAS, J., «Presente y futuro de la Avda. del Generalísimo Franco».
6. Memòria del projecte publicada dins *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, núm. 45, 1958.
7. SOTERAS, J., «Presente y futuro...», *op. cit.*
8. MORAGAS, A. de, «El Plan de Ordenación de la Zona Norte de la Diagonal». Arxiu Històric del COAC.
9. ORTET, Giralt, «La Autovía de Castelldefels», *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, núm. 20, 1954.
10. Memòria del projecte publicada dins *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, núm. 28, 1956.
11. Memòria del projecte publicada dins *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, núm. 33, 1958.

with the beaches, the great pine forests which bordered them. Almost unlimited land was finally within reach, with huge possibilities for accommodating residential and leisure areas, while also allowing the installation of new functions arising from economic development: large spaces for industry, the airport and a possible extension of the port. «The current *County Plan for the Urban Organization of Barcelona* foresees a type of zoning for the land bordering the road, with the basic aim of preserving the important green belt, harmonically combining the four basic elements which go to make it up: sea, mountain, woods and motorway.»⁹ Planning earmarked the most suitable plots of land for each use: the coastal pine forest was set aside for leisure and second homes; behind the pines and amidst fields, the airport; between the airport and the city centre, near the port, industry and workers' housing was situated. The new fragments of the city could be scattered freely across a virgin, open territory.

The projects for holiday homes, industrial installations or the canteen for SEAT workers took the natural conditions of the place as their main conditioning factor. The project report provides a radical explanation of the relation with the surroundings: «The best course is to make the most of nature, vegetation and sunlight, but in a very private and personal way. It is essential to avoid anonymous, mass agglomeration. To sum up: it must be the garden and the individual. This is why gardens and independent pavilions have been created, though joined by porches which give them unity within their variety. Marvellous gardens can be created on the Spanish Mediterranean coast, and it is easy for Nature to be the main agent of architecture, with construction reduced to a mere protection from the circumstantial inclemency of the climate.»¹⁰

The new coastal landscape was not to be exclusive to the delta. The coastal urban front in the district of La Barceloneta, for the moment taken up to a large extent with shacks and industrial installations, started its transformation into a marine landscape by means of minor

works related to the port and use of the beaches, of some housing blocks and the construction of a stretch of seafront promenade, fringed with small palm trees and raised up above the beach to offer panoramic views of the coast. Behind it, the Hotel Park, the Casa de la Marina, the Sailing Club and Barcelona Swimming Club brought the new holiday atmosphere to the city.

Even the historical centre was, from now on, to be subject to a similar transformation. In the house which Antoni de Moragas built on the roof of an old building beside the Roman walls, a series of terraces recreate this landscape: «Movement around the house may follow an inside route or outside stairs which join the terraces, laid out on three different levels, allowing the house to be lived inside and out. The final terrace holds a swimming pool, as mentioned earlier, the inside of which is turned into an absolutely marine panorama, setting the scene perfectly.»¹¹

9. GIRALT ORTET, «La Autovía de Castelldefels». *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, issue 20, Barcelona 1954.

10. Project report published in *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, issue 28, Barcelona 1956.

11. Project report published in *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, issue 33, Barcelona 1958.

1. BONET, A., «Carta abierta al Director», *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, issue 33, Barcelona 1958.

2. The reply of Assis VILADEVALL, director of *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, to Bonet's letter. Idem.

3. SOTERAS, J., Preamble, *Memoria del Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia*. This plan was drawn up by a specialized municipal team headed by José Soteras and advised from Madrid by Pedro Bidagor, National Head of Urban Planning. Among the other authors of the plan was Manuel Giralt Ortet.

4. «Presente y futuro de la Avenida del Generalísimo Franco», *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, issue 21, Barcelona 1955.

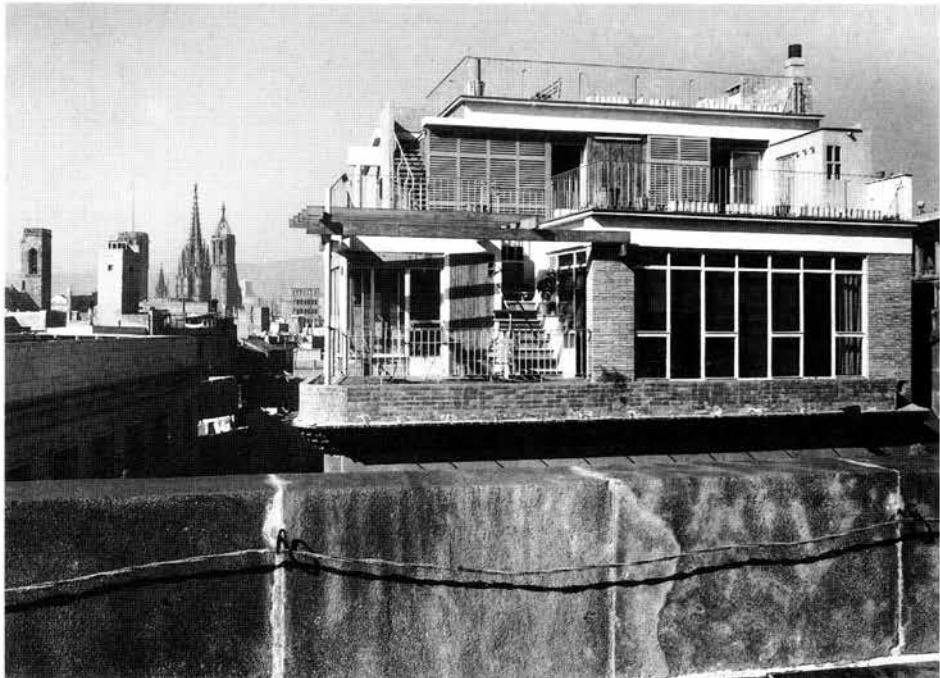
5. SOTERAS, J., «Presente y futuro de la Avenida del Generalísimo Franco».

6. Project report published in *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, issue 45, Barcelona 1958.

7. SOTERAS, J., «Presente y futuro de la Avenida del Generalísimo Franco».

8. MORAGAS, Antoni de, «El Plan de Ordenación de la Zona Norte de la Diagonal», Historical archive of the COAC.

La ciutat oberta: 1950-1970



Casa Moragas. Arquitecte Antoni Moragas, 1958. Fotografia de Francesc Català-Roca.

Casa Moragas. Architect Antoni Moragas, 1958. Photography by Francesc Català-Roca.

El 1958, en una carta oberta al director de CUADERNOS DE ARQUITECTURA, Antonio Bonet llenava des de Buenos Aires la proposta de recuperar el projecte original de Cerdà per a un nou sector de la ciutat. «Es posible que ahora Barcelona esté a punto de dar un nuevo salto trascendental para su futuro», comentava després d'una visita a la ciutat. «Es conveniente que esta nueva etapa encuentre a la ciudad y a sus técnicos preparados para dar este salto con la grandeza y generosidad necesarias.¹ Les dimensions i la regularitat de l'entramat de carrers, la disposició de l'edificació en illes obertes i la configuració dels espais verds en relació amb aquesta edificació eren aspectes fonamentals del projecte de Cerdà que, per a Bonet, representaven els punts bàsics d'un urbanisme modern preocupat per la segregació de les circulacions i que havia de garantir la vida a l'aire lliure. Implicitament, aquesta «recuperació» del Pla Cerdà, cent anys després de la seva concepció, representava també la recuperació dels esforços dels arquitectes de pre-guerra per dotar la ciutat d'una nova estructura territorial, estesa homogèniament al llarg de tot el pla litoral.

Antonio Bonet proposava construir un nou sector de ciutat que comprengués habitatges i els serveis associats, prop d'una zona industrial, i destinats a una població «de recursos medios y menores, dando así a esta experiencia urbanística un carácter que [...] justifique y haga posible las inversiones públicas necesarias». La proposta és rebuda amb entusiasme. El director de la revista col·legial es compromet a iniciar les gestions amb les autoritats del municipi per escollir la zona per a aquest propòsit, i adevorteix de la necessitat que, aquest cop, «ni Ayuntamiento ni propiedad privada puedan desdibujar, como ya sucedió una vez, un plan de ordenación que hubiese situado a nuestra ciudad en inmejorables condiciones urbanísticas.²

Aquesta iniciativa volia contribuir a oferir solucions al problema de la manca d'habitatges en què es troava la ciutat. Després de l'estancament econòmic de la primera postguerra, s'inicia als principis dels anys cinquanta una modesta recuperació econòmica de les zones més industrialitzades del país. Paral·lelament i arran d'aquesta

The open city: 1950-1970



Habitatges de l'Avinguda Meridiana. Arquitectes Josep Maria Martorell, Oriol Bohigas i David Mackay, 1964. Fotografia de Francesc Català-Roca.

Housing on the Avinguda Meridiana. Architects: Josep Maria Martorell, Oriol Bohigas and David Mackay, 1964. Photograph by Francesc Català-Roca.

In 1958, in an open letter to the director of CUADERNOS DE ARQUITECTURA, Antonio Bonet, from Buenos Aires, threw out the proposal of picking up Cerdà's original plan for a new sector of the city. «It is possible that Barcelona is now on the verge of making a new transcendental leap for its future», he commented after visiting the city. «It is desirable that this new phase should find the city and its technicians ready to make this leap with the necessary greatness and generosity.»¹ The dimensions and regularity of the grid of streets, the lay-out of building in open blocks and the arrangement of green spaces in relation to building were fundamental aspects in Cerdà's project which, for Bonet, represented the basic points of modern urban planning concerned with the separation of flows which guaranteed life in the open air. Implicitly, this «picking up» of Cerdà's Plan, a hundred years after it was conceived, also represented picking up the endeavours of architects from before the war to give the city a new territorial structure, spread out evenly across the coastal plain.

Antonio Bonet suggested building a new sector of the city to include housing and supporting services, nearby an industrial zone, and aimed at a sector of the population «with average to low financial resources, to give this city planning experiment qualities which [...] justify and make the necessary public investment possible.»

The proposal was received enthusiastically. The director of the association's journal undertook to take steps in collaboration with the city authorities to choose the area for this purpose, pointing out the need, this time, for «neither the Council nor private property to be able to cloud —as happened once before—a planning project which would have given our city prime urban planning conditions.»²

The idea behind this initiative was to help to come up with solutions to the problem of housing shortage which the city was facing. After the economic stagnation of the first post-war period, the fifties saw the start of a modest economic upswing of the country's more industria-