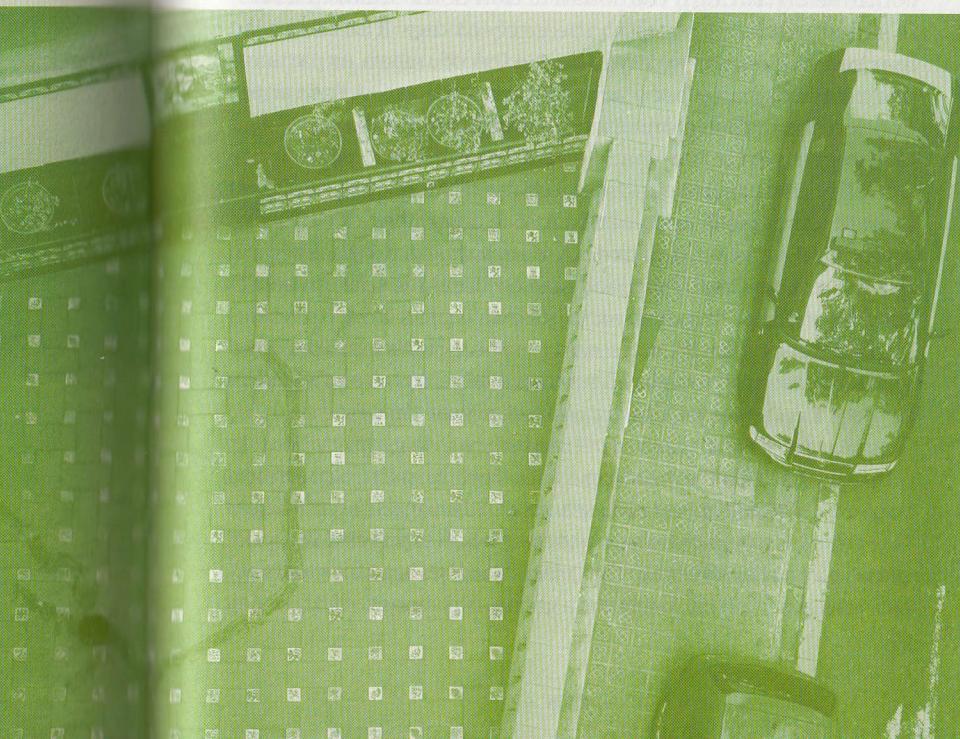


THE EIXAMPLE
the practical success of
a theoretical project



05 L'EIXAMPLE
èxit pràctic d'un
projecte teòric

It is a well-known fact that Ildefons Cerdà's 'Project for the Expansion and Reform of Barcelona' was imposed on the city by the Royal Decree of 31 May 1860. That day saw the start of a litany of vicissitudes, controversies and contradictions that was to continue all through the construction of the Eixample and, in some ways, right up to the present day. The date also marked the end of an era, the period of urban expansion projects that had placed urbanistic questions at the centre of the intellectual concerns and political manoeuvrings of the preceding ten years of Barcelona life.

Following the commissioning of the topographical plan of the Barcelona plain in 1853, a number of different proposals were submitted. A comparison of these with the definitive Cerdà project makes it easier to appreciate the theoretical importance of Cerdà's plan and its social and political significance and, setting personal ideology aside, to recognize that the progressive nature of Cerdà's project lies precisely in its autonomy of theory.

Apart from the very limited military proposal to extend the Tallers bastion, the first known expansion project, in November 1857, was commissioned from Miquel Garriga i Roca, who was chosen via lottery from the pool of municipal architects (fig. 119). Garriga's plan was modest and limited to improving the old heart of the city

Tothom sap que el "Projecte de l'eixample i reforma de Barcelona", d'Ildefons Cerdà, fou imposat per la Reial Ordre del 31 de maig del 1860. Des d'aquesta data s'inicià un llarg itinerari de vicissituds, polèmiques i contradiccions, que prosseguí durant la construcció de l'Eixample i que, d'alguna manera, perdura fins avui. Aquesta data, però, també marca el final d'una etapa anterior, la dels projectes d'eixample, que havien omplert d'idees urbanístiques les preocupacions intel·lectuals i les maniobres polítiques dels anteriors deu anys de la vida barcelonina.

Des que al 1853 s'encarregà el traçat del plànol topogràfic de la plana, se succeïren una sèrie de projectes alternatius que, comparats amb el definitiu de Cerdà, ajuden per diferència a comprendre més bé la importància teòrica d'aquest i el seu significat social i polític. I també, al marge d'ideologies personals, a reconèixer que el valor progressista del projecte Cerdà rau precisament en l'autonomia teòrica de la seva proposta.

Si deixem de banda, per llur mesquinesa, les proposades militars d'ampliació del baluard de Tallers, la primera proposta coneguda d'eixample és la de Miquel Garriga i Roca, del novembre del 1857, encarregada per sorteig entre els arquitectes municipals (fig. 119). Es tracta, en aquest cas, d'una proposta modesta que es limita a ordenar, entre

and Gràcia, a grid of a few large street blocks (measuring some 200 x 140 metres) ordered in groups of eight around a square. In its location and its being closed in on itself it can be thought of as a duplication of the old city, a second Barcelona with clear Baroque resonances in its conception and its layout. It was a project in the manner of Craig's New Town in Edinburgh, the *Städte* of the German princes—Berlin, Stuttgart and Mannheim—and, again, the imperial *borghi* of Trieste, all of which date from the late 18th century.

The wider context of the plain is not apparent in Garriga's plan and only La Rambla links Gràcia, the Eixample and Barcelona. The project is entirely 'Barcelonese' in the municipal sense, both of and for old Barcelona. The notion of growth in closed sections and the lack of scale with a view to the future reflect an ignorance of the social and economic transformations at the root of the problem, to which the plan's response was well-meaning but anachronistic. The plan is so correct in its insertion in the topography, the dimensions of blocks and streets and the esplanades around it that had it been built it would undoubtedly have become a beautiful piece of architecture, albeit a hundred years behind its time—a project as old as the hills that Garriga himself was to immortalize in his 'quarterons' (or square panels), the finest planimetric map of the old town ever drawn.

In 1859, Antoni Rovira i Trias, another municipal architect, won the Competition for Urban Expansion Plans with a project that was to become the Ajuntament's preferred alternative to the Cerdà plan foisted on it by the ministry. Rovira's project, notable in both scale and ambition, was in

el nucli antic i el nucli de Gràcia, una quadrícula d'il·les grans (d'uns 200 x 140 m), però poques i disposades en agrupacions de vuit a l'entorn d'una plaça. En tant que unitat closa en ella mateixa, i per la seva mateixa ubicació, es diria que hauria estat una duplicació de la ciutat vella, una segona Barcelona, amb clares ressonàncies barroques, tant per la seva concepció com pel seu traçat. Un projecte a la manera de com s'havien plantejat, al final del segle XVIII, les *New Towns* de Craig, a Edimburg, les *Städte* dels prínceps alemanys de Berlín, Stuttgart o Mannheim o, encara, els mateixos *borghi* imperials de Trieste.

Aquí no s'entén l'àmbit de la plana en la seva dimensió i sols l'eix de la Rambla enfila transversalment Gràcia, l'Eixample i Barcelona. El projecte és plenament "barceloní" en el sentit municipal, nascut des de —i per a— la Barcelona antiga. En tot cas, la visió del creixement per peces tancades i la manca d'escala de cara al futur reflecteix la ignorància de les transformacions socials i econòmiques que eren a la base del problema i contra les quals es respon amb un rigor atent, però anacrònic. El pla és tan correcte, en el seu encaix topogràfic, en el dimensionament de les illes i els carrers, en els seus esperons de ronda, que, si s'hagués realitzat, s'hauria convertit, sens dubte, en una bella peça d'arquitectura, que arribava, això sí, amb un segle de retard. Un projecte vell com les pedres, que el mateix Garriga immortalitzarà als seus "quarterons", el millor traçat planimètric del barri vell que mai ha tingut Barcelona.

El 1859 Antoni Rovira i Trias, també arquitecte municipal, guanya el Concurs de Plans d'Eixample, amb el projecte que havia d'ésser la senyera de l'Ajuntament en

the form of a circular matrix of rectangular blocks within a system of radial thoroughfares that extended across the entire Barcelona plain from the old centre, linking it with Sants, Sarrià, Gràcia, Horta, El Clot and Sant Andreu, La Llacuna and Icària in turn, with the central axis of Passeig de Gràcia presiding over the order and highlighting the pre-eminence of Plaça de Catalunya as a key point. This plan was thus much more modern and integral, aiming directly at the functional assimilation of the various satellite towns, whose dependent status it recognized and enshrined.

In the form of its layout and its buildings, Rovira's project can be seen as analogous to such purely residential contemporary operations as the Ring in Vienna. At bottom, however, it contains a truly centralist scheme for the comarca or county as a whole and hence can be viewed as an early forerunner of the capitalist *Gross-Stadt* that would be championed half a century later by the *Renaixença* and the Lliga.

Of the three projects that were runners-up in the competition, nothing is known of the planimetry of the proposal submitted by Francesc Daniel i Molina, the municipal architect who designed Plaça Reial and a number of other monuments in the 19th-century city. When Daniel, as provincial architect, took charge of the urban expansion of Sabadell in 1895, he largely followed Cerdà's theoretical reasoning. It is a shame, therefore, that his work for the Barcelona competition should have disappeared from the archives because his comparative analysis would have been doubly interesting.

The project by Josep Fontserè (fig. 120), another of the runners-up, is the most eclectic and realistic in its adapta-

el seu enfrontament amb el Pla de Cerdà, imposat des del Ministeri. El projecte Rovira, d'escala i ambició notables, es conforma com una malla circular d'il·les rectangulars, agrupades dins un sistema d'eixos radials, els quals, des del nucli antic i per tota la plana barcelonina, uneixen la ciutat central, respectivament, amb Sants, Sarrià, Gràcia, Horta, el Clot i Sant Andreu, la Llacuna i Icària. D'entre tots, l'eix central del passeig de Gràcia presideix totalment l'ordenació, cosa que fa despuntar ja amb preeminència el tema de la plaça de Catalunya com a punt clau. La naturalesa d'aquest Pla és, doncs, molt més moderna i integradora, ja que apunta directament a l'assimilació funcional dels diferents nuclis satèl·lits, que són reconeguts i consagrats en aquesta funció de dependència.

Per la forma del seu traçat i de les seves edificacions, el projecte Rovira es pot entendre com a anàleg a algunes operacions contemporànies de pur eixample residencial, com el *Ring* de Viena. En el seu fons, però, conté un vertader esquema comarcal centralista, que ja es pot entendre com una anticipació llunyana de la *Gross-Stadt* capitalista, que, mig segle més tard, la Renaixença i la Lliga reivindicarien.

Dels tres accèssits del Concurs, desconeixem la planimetria de la proposta de Francesc Daniel i Molina, arquitecte municipal i també projectista de la plaça Reial i de múltiples monuments de la ciutat vuitcentista. Quan el 1865 es trobarà, com a arquitecte provincial, amb el Projecte d'Eixample de Sabadell, seguirà en bona part el raonament teòric de Cerdà. És una llàstima, però, que, ara per ara, el seu treball per al Concurs de Barcelona no s'hagi trobat als arxius, perquè el seu examen comparatiu podria resultar doblement interessant.

tion, a scheme to join up the five main population nuclei—Sants, Sarrià, Sant Andreu, Gràcia and Barcelona—on the great central curve of the major orthogonal axes, reinforced by their diagonals. The emphasis on the articulation of the different sections is even more decisive than in Rovira's project and perhaps because of the deficiency of its development—closer to the techniques of 'gardening'—the articulation is the sole theme of the project, which ends up looking like a chaotic chessboard of axes and spaces connected together by a diverse casuistry.

The other project to receive a special mention, by Soler i Glòria, proposed a system of growth clearly based on the two main territorial directrices: one to France and the other to Madrid (fig. 121). These two dominant directrices support the respective orthogonal grids, one of which—east-west—even bisects the old city and runs as far as Plaça de Palau. This plan expresses an industrial idea of the city in which the expansion of the port, situated between Montjuïc and El Raval, is the primary element. The existing industrial settlements are crucial here in orienting the growth of the city, and the axes the plan determines establish the hierarchy of the neighbourhoods and secondary roads across a limited stretch of land. In its territorial sense, then, this proposal can be regarded as precisely the opposite of the project by Garriga i Roca.

These projects, with their greater or lesser degrees of traditional, academic or eclectic treatments, embody the criteria of repetition, integration, industrial expansion and so on that they take as their basic objectives. In contrast, the actually approved project by Cerdà has no

El projecte de Josep Fontserè (fig. 120), mereixedor d'un dels tres accéssits del concurs i el més eclèctic i realista en la seva adaptació, s'estableix com un esquema de conjunció dels cinc grans nuclis existents —Sants, Sarrià, Sant Andreu, Gràcia i Barcelona— sobre el dibuix d'una gran corba central dels grans eixos ortogonals, reforçada per les seves diagonals. El seu èmfasi en l'articulació de les diverses trames és encara més decisiu que en el projecte Rovira i, potser també per la deficiència del seu desenvolupament —més propi de les tècniques de "jardineria"—, arriba a convertir-se aquí en l'únic tema del projecte, per a acabar tenint l'aparença d'un tauler d'escacs caòtic, d'eixos i espais conjuntats segons una casuística diversa.

Pel que fa a l'altre accéssit, Soler i Glòria, proposà un sistema de creixement basat clarament en les dues grans directrius territorials: la de França i la de Madrid (fig. 121). Aquestes dues directrius dominants suporten les respectives quadrícules ortogonals, una de les quals, l'est-oest, arriba àdhuc a partir el nucli antic, tot introduint-se fins a la plaça de Palau. És una idea industrial de ciutat, en la qual l'ampliació del Port, situat entre Montjuïc i el Raval, es pren com a element primari. Els assentaments industrials existents són decisius en l'orientació del creixement de la ciutat i, a partir dels eixos que determina, es van jerarquitzant els nuclis de barri i les vies secundàries en una extensió limitada. Així, en el seu sentit territorial, aquesta proposta es podria entendre com una idea exactament inversa a la del projecte de Garriga i Roca.

Aquests projectes, doncs, i amb tractaments més o menys tradicionals, acadèmics o eclèctics, dibuixen criteris de repetició, d'integració, d'extensió industrial, etc.,

other logic than its own, it acknowledges neither the idea of supramunicipal integration (Rovira and Fontserè) nor the image of industrial axes (Soler i Glòria) nor simple expansion (Garriga).

Instead, it is purely its internal reasoning (the ‘General Theory of Urbanization’), the definition of streets and ‘interstreet’ blocks in accordance with a systematic analysis of the technical requirements of traffic and hygiene and the *comarcal* and regional structure of the road system that define the grid that imposes itself autonomously and absolutely on the territory, without directions or axes or priority areas but with the independence of its own autonomy of theory.

So it was that the Plan’s enlightened despotism (more or less risky) managed to come up with the most ‘progressive’ solution. A lot has been said about the advanced character of Cerdà’s plan as a rational vision of the city in which the acceptance of public hygiene and the development of transport as the primary objectives of urban growth led to the egalitarian isotropy of the limitless grid, without hierarchies or peripheries. We might, however, see its progressiveness as reflected not so much in the abstract biological formulation of its principles as in the contrast with concrete reality that differentiates its urbanism from its contemporary alternatives. These alternatives not only reveal the curious prospect of other ‘Barcelonas’—the ones that might have been but never came to be—but also how much accepting Cerdà’s idea involved overcoming tendencies and interests which, with the eternal excuse of realism and suitability, defended inadequate and compromised urban planning criteria.

acceptats com a objectius de partida. Per davant de tots ells, l’aprovació del projecte Cerdà suposa, en canvi, una proposta que no té cap més lògica que la pròpia. Ni la idea d’integració supramunicipal (Rovira i Fontserè), ni la imatge dels eixos industrials (Soler i Glòria), ni la simple extensió (Garriga), seran reconegudes com a tals.

Per contra, és només el seu raonament intern (la *Teoría general de la urbanización*), la definició de vies i intervies en funció de l’anàlisi sistematitzada de les exigències tècniques de circulació i d’hygiene i l’estructuració comarcal i regional de la vialitat, el que defineix el seu traçat reticular, que, d’una manera autònoma, poderosa i absoluta, s’implanta sobre el territori. Sense direccions ni eixos, ni àrees prioritàries, sinó amb la independència que li proporciona la seva autonomia teòrica.

És així com el despotisme il·lustrat (atzarós o no tant) que imposa el Pla, encerta amb la solució més “progressista”. Sovint s’ha insistit en el caràcter avançat del Pla Cerdà, com una visió racional de la ciutat en la qual, a través de l’acceptació de la higiene pública i el desenvolupament del transport com a objectius primaris de la projecció urbana, s’opta per la isotropia igualitària de la quadrícula il·limitada, sense jerarquies ni perifèries. Amb tot, potser podrem reflectir més bé el seu valor avançat, no sols en l’abstracta valoració biològica dels seus principis, sinó també en el contrast d’allò concret que diferencia la seva proposta urbanística de les seves alternatives contemporànies. Unes alternatives que ens ensenyen no només el curiós mostrari de les altres “Barcelones”—les que podien haver estat i no van arribar a ser—, sinó també quan acceptar la idea de Cerdà equivalia a superar ten-

Cerdà, working on an absolutely colossal scale and had a remarkable vision of the future, established a 133 x 133 metre quadrangular mesh grid on an area measuring approximately nine kilometres by three. The old city (which would have had a population of around 180,000 in 1850) saw the total urban area increase tenfold, to a plan that was one of the most innovative and controversial of the age. Motor vehicles and the hygiene standards of homes were the two important objectives that constituted the fundamental criteria of the project.

Cerdà's grid has an isotropic, orthogonal street layout in which the interstitial spaces are given over to residential use and to certain community amenities. The street corners are cut off—chamfered—at 45° to improve visibility and traffic flow. In contrast, the interiors of the blocks or *mansanes*, as Cerdà called them, are highly varied in layout, though normally only two of the four sides were occupied and the rest left as open space or for public services.

But the importance of the Plan—and this was definitively to shape the future of the city of Barcelona—was complemented by an underlying theory that is also of far-reaching significance: the 'General Theory of Urbanization', a systematic treatise in three volumes written by Cerdà between 1855 and 1864, in which he studies the history and structure of the urban transport system and the criteria for the proper ordering of cities that derive from it. This treatise on urbanism was to become one of the most important in Europe in the next few years, simply far-sightedly addressing the design of the great modern city as a continuous process of urbanization,

dències i interessos que, sota el sempitern paraigua del realisme i l'oportunitat, abrigaven criteris d'ordenació urbanística hipotecats i insuficients. Cerdà, treballant a una escala absolutament colossal i amb una excepcional visió de futur, establia una malla quadrangular de 133 x 133 metres, sobre una extensió aproximada de 9 x 3 quilòmetres. La ciutat antiga (que devia tenir uns 180.000 habitants, cap al 1850), va veure com la superfície total de la urbs es multiplicava per deu i el Pla es convertia en un dels més innovadors i discutits de l'època. La circulació mecànica i les normes higièniques de l'habitatge són els dos objectius importants que es volen constituir com a criteris fonamentals del projecte.

La malla de Cerdà presenta un esquema viari isòtrop i ortogonal, on els espais intersticials són destinats a un ús residencial i a certs equipaments col·lectius. Les interseccions són xamfrans a 45°, per a millorar les condicions de visibilitat i de fluïdesa de la circulació. L'interior de l'illa o *mansana* (de "maçana") —com en Cerdà l'anomena— presenta, en canvi, una gran varietat de disposicions, tot i que normalment s'ocupen només dos dels quatre fronts i es deixa la resta com a espai lliure o per a serveis públics.

La importància del Pla, però, i aquest és un tret que marcarà definitivament el futur de la ciutat de Barcelona, té el seu complement en un suport teòric també transcontinental: la ja esmentada *Teoría general de la urbanización*, obra sistemàtica de tres volums, escrita per Cerdà entre el 1855 i el 1864, on estudia, mitjançant una discussió històrica i estructural, el traçat del transport i els criteris que d'això es deriven per a la bona ordenació de les ciutats. Aquest tractat d'urbanisme es pot classificar entre

open-ended in time and space, and as a mechanism for the public and private management of the capitalist financing of the city.

The typological freedom in the interior of the mesh grid allows exceptional flexibility. Old types of eclectic architecture and aligned *passatges* designed to make more intensive use of the land were accommodated within the generous matrix of the overall scheme. The image of the new bourgeois city began to be characterized by the unlimited availability of land, by hygienic living conditions and low buildings density, by the contrast between the rational, systematic order of the new layout and the suffocating labyrinth of the medieval fabric and, lastly, by an illusory faith—sustained by the scientific spirit—in liberal egalitarianism.

Rented accommodation, a residential phenomenon typical of nascent urban capitalism, took its characteristic form in Barcelona, too. The layout of the new city, with its long streets, chamfered corners and interior courtyards, clearly favoured the construction of tall apartment blocks, with the comforts of the street and the interior garden the preserve of the privileged *piano nobile* or *principal* occupied by the owner of the building.

The urbanization of the new Barcelona centred on the territorial axis that links the old city and Gràcia, the avenue outside the walls that in 1824 became a boulevard-cum-salon, and served as the spinal column for the first sections of the grid to be occupied. The first six residential hotels were built around this thoroughfare, which effectively established itself as the finest and most prestigious avenue in the city, the place where the most

els més importants dels que apareixen a l'Europa Central i a la Gran Bretanya en els anys successius, i que, amb simplicitat, però amb gran clarividència, afronta el tema de la projecció de la gran ciutat moderna com un procés d'urbanització continu, obert en el temps i en l'espai, i com un mecanisme de gestió pública i privada del finançament capitalista de la ciutat.

La llibertat tipològica a l'interior de la malla permet una gran flexibilitat. Tant els vells tipus d'arquitectura eclèctica com els passatges alineats, que busquen un aprofitament més intensiu del sòl, trobaran el seu lloc en aquella matriu generosa que és l'esquema general. La imatge de la nova ciutat burgesa es caracteritza, a poc a poc, per la disponibilitat sense límits de sòl, per les condicions d'higiene i de baixa densitat d'edificació, per l'oposició entre l'ordre racional i sistemàtic del nou traçat i el laberint sufocant del teixit medieval, i finalment per aquella fe il·lusòria que l'esperit científica alimentava respecte de l'igualitarisme il·liberal.

La casa de renda, fenomen residencial típic del capitalisme urbà naixent, pren també a Barcelona les seves formes característiques. La disposició de la nova ciutat, amb els seus llargs carrers, els seus encreuaments aixamfranats i els seus patis de *mançanes*, afavoreix àmpliament la residència en alçada, tot reservant el confort del carrer i els jardins interiors per al privilegiat pis principal del mateix propietari.

La urbanització de la nova Barcelona recolza sobre l'eix territorial que uneix la ciutat antiga i Gràcia, aquella avinguda extramurs convertida el 1824 en un passeig saló, que va servir d'espina de les primeres quadrícules

representative activities and buildings were located.

Over the course of the second half of the 19th century, the construction of the city was principally an enormous urban planning effort to prepare the land designated for building: the laying of streets and avenues, the staking out of alignments and levels, the definition of infrastructure and the laying of public utilities. This was all carried out on a remarkable scale for its time and to a standard of technical excellence that is still unsurpassed.

The sewage plan for the city drawn up by the engineer Pere García i Fària in 1891 was the decisive complementary factor in the implementation of the whole process of urban expansion. It was precisely the dual action of territorial regulation through the design of the new city and the presence of infrastructure as the driving force of urbanization that characterized the form of 19th-century urban growth. The descriptive and technological rigour of these infrastructure plans made them a guarantee of development, both for their functional utility as a referent for the occupation of the land (alignments, links to the grid, etc) and for their economic role in setting and distributing added value.

The importance of the figurative expression of the public utilities shows the extent to which the new collective amenities were seen as emblematic of the idea of the city that was being built, a city that replaced the hierarchical polarization of the customary privileges of the old city with 'urban rights'; in other words, as if services and their locations were intended to guarantee, on the abstract levels of definition of the city, the rationality and justice of its development. Paradoxically, this equilibrium

que es varen ocupar. És al seu entorn on es construeixen els sis primers hotels residencials i, progressivament, es consolidarà com l'avinguda de més qualitat i prestigi de la ciutat, el lloc on es localitzaran les activitats i els edificis més representatius.

Al llarg d'aquesta segona meitat del segle XIX, la construcció de la ciutat esdevindrà principalment un enorme esforç d'urbanització, per tal de preparar el sòl edificable: obertura de carrers i vies, senyalització d'alineacions i rasants, definició d'infraestructures i implantacions de serveis públics. Tot plegat amb una dimensió notable per a l'època i amb una exigència i un nivell tècnic encara avui no superats.

El pla de sanejament de la ciutat realitzat per l'enginyer Pere Garcia i Fària el 1891 representa el complement decisiu sobre el qual es podrà desenvolupar tot el procés d'expansió urbana. És justament la doble acció de reglamentació territorial, a través de les traces de la nova ciutat i la presència de les infraestructures com a motor d'urbanització, el que caracteritza la forma de creixement urbà d'aquest segle. El rigor descriptiu i tecnològic d'aquests plans d'infraestructura els converteix en una garantia de desenvolupament, tant per la seva utilitat funcional, de referència per a l'ocupació del sòl (alineacions, connexió a les malles, etc.), com pel seu valor econòmic de distribució i fixació de plusvalües.

La importància de l'expressió figurativa dels serveis públics mostra fins quin punt les noves comoditats col·lectives eren considerades representatives de la idea de ciutat que s'estava construint. Enfrontada a la polarització jeràrquica dels privilegis dús de la ciutat antiga,

ignored the principal historical factor in the process that would, with the coming of industrialization, allow the city to grow: the working class.

It was the plenitude of urban services (streetlights, fountains, trees, etc.) and the resulting total determination of the public image that gave the bourgeois city such remarkable impetus in the last quarter of the 19th century. It was then that the architecture of the city achieved its richest and most representative forms and the whole urban complex was consolidated in a coherent order.

The great secret of the architectural success of the Eixample lies in the enormous flexibility of the mechanisms governing the use of land. Very considerable autonomy was allowed in plot division and construction, though at the same time the overall compositional order was strictly respected. With Gaudí, Puig i Cadafalch and Domènech i Montaner three architects, three ideologies and three cultural moments coincide in an urban façade whose expressive richness is as great as its urban coherence. The urban character of this 19th-century city is to a large extent apparent in the expressive variety of its unprecedented architectural elements with their role as democratic protagonists of the urban complex, diverse citizens of a republic of forms.

Thus, over more than 50 years, amid abuses and distortions, an urban fabric became consolidated, an urban fabric that in its scale and coherence appears surprisingly perfect today and ideally suited to contemporary demands: an urban centre whose capacity for transformation, absorption and circulation and whose visual impact are exceptional in comparison with most historic cities. At

mitjançant una oposició per igual dels "drets urbans", és a dir, com si en els serveis i els emplaçaments es volgués assegurar, dins dels nivells abstractes de definició de la ciutat, la racionalitat i la justícia del seu desenvolupament. Paradoxalment, aquest joc equilibrat deixava de banda el principal factor històric del procés que faria possible, amb la industrialització, el seu creixement: la classe obrera.

És la plenitud de serveis urbans (l'enllumenat, les fonts, els arbres, etc.), la consegüent determinació total de la imatge pública, el que permetrà el fort impuls de la ciutat burguesa a partir de l'últim quart de segle. És llavors quan l'arquitectura de la ciutat pren les seves formes més riques i representatives i tot el conjunt urbà es consolida en un ordre coherent.

El gran secret de l'èxit arquitectònic de l'Eixample resideix en la gran flexibilitat dels mecanismes d'ocupació de sòl. La parcel·lació i la construcció es poden realitzar amb una gran autonomia, tot guardant, al mateix temps, un estricte respecte per l'ordre de composició conjunt. Gaudí, Puig i Cadafalch, Domènech i Montaner: tres arquitectes, tres ideologies i tres moments culturals coincideixen en una façana urbana on la riquesa expressiva és tan gran com la coherència urbana. És així com, en gran part, el caràcter urbà d'aquesta ciutat del XIX es pot descobrir en la varietat expressiva dels elements arquitectònics elevats, inèdits en qualsevol època anterior, amb el rol de protagonistes democràtics del conjunt urbà, ciutadans diversos d'una república de formes.

D'aquesta manera, durant més de cinquanta anys, es consolidarà, entre abusos i deformacions, un teixit urbà que, per la seva escala i coherència pròpia, apareix

the same time, however, the issue of its integral conservation is, in scale and complexity, beyond the scope of our experience to date. Failure to comprehend this problem threatens the dangers of deterioration and increasing confusion in an urban centre covering 1,400 hectares, 35 million square metres of built surface and 200 kilometres of roads flanked by 150 listed buildings, together with public transport, car parks and so on.

The largest planned residential area in Europe today is increasingly the centre of an entire densely urban region, with successive changes in its urban forms and functions. It has had to look on as the original grand apartments have been converted into offices or divided into smaller flats, and has even seen whole buildings demolished to make way for emblematic new corporate offices. The large plots once occupied by schools, cinemas, churches, garages and warehouses have been taken over by footballer developers or resident's associations demanding space for a park. Small shops are going out of business and the expensive shops are moving out to the new residential areas or inside the empire of shopping malls and department stores. Traffic circulation is intense and extensive but orderly, while vehicle parking invades the pedestrian space of the pavements, perforates boulevards with underground ramps and occupies block interiors, while garage entrances an almost continuous series of interruptions in ground floors, across kerbs and pavements and between trees. Cinemas and bars tend to be grouped in clusters, as do offices and agencies, and visitors and workers end up doing the same, by time and shift. Only the banks, with their glacial exteriors

avui sorprendentment perfecte i apropiat a les exigències contemporànies: un centre urbà on la capacitat de transformació, d'absorció i de circulació o l'impacte visual són excepcionals, si els comparem amb els de la majoria de les ciutats històriques. Però al mateix temps, existeix un problema de conservació integral que, per la seva escala i complexitat, sobrepassa l'experiència coneguda. La seva incomprendió comporta el perill del deteriorament i de la confusió creixent d'un centre urbà de 1.400 hectàrees, de 35 milions de metres quadrats de superfície construïda, de 200 quilòmetres de carrers, d'entre els quals 150 edificis són catalogats com a monuments públics, i de transports col·lectius, i d'aparcaments, etc.

Avui, el que resulta ser la més gran àrea residencial planificada a Europa s'ha anat convertint en el centre d'una regió densament urbana, amb successius canvis en les seves funcions i en les seves formes urbanes. I l'Eixample ha de veure com els pisos senyoriais originaris es transforment en oficines o es divideixin en apartaments, quan no són enderrocats per a emblemàtics nous edificis de grans firmes. Els grans solars que eren escoles, cinemes o esglésies, garatges o magatzems, cedeixen davant el *promotor futbolista* o davant la petició d'una associació de veïns que reclama un retall de parc. El petit comerç s'esfuma i el car tendeix a traslladar-se a les zones de nova residència o a l'imperi de les grans galeries i magatzems. La circulació és intensa i extensiva, però ordenada, mentre que l'aparcament destrossa els terres del vianant, en enfilar-se a les voreres, perforar bulevards amb rampes, envair patis de mansanes, interrompre amb guals gairebé continus els baixos de les cases, els fronts de les voreres i l'arbrat. Els

of luxurious empty metal showcases, are everywhere.

Nevertheless, the Eixample has trees, some 30,000 trees along 250 kilometres of pavements five metres wide; almost 10,000 plots and some 600 street blocks (and thus more than 2,000 chamfered street corners). Above all, it has buildings that are great works of architecture, among them examples of outstanding beauty—*Modernista*, *eclectic*, *Noucentista*, historicist or rationalist—with large interior courtyards as big as squares, in which domestic intimacy combines with a sense of discreet and reserved neighbourliness. It has an enviable microclimate. The Eixample is rectilinear but never monotonous, unmistakably itself yet cosmopolitan, public and private. It is the image of Barcelona that tourists take home with them, with a drop or two of Gaudí and a hint of the Gothic. But it is also the image that the people of Barcelona themselves have of their city, it is the Eixample that comes to their mind's eye, an image that most cultivated Europeans would equate with the idea of the modern city of the 19th century.

It is hardly surprising, then, that international interest in the Barcelona Eixample should be on the rise. Studies by leading European and North American urbanists acknowledge Cerdà as one of the first great theorists of modern urbanism, and the Eixample, as we know it today, as the largest planned city in the modern world. The logical consequence of this attention in specialist studies by architects and urban planners has been scholarly recognition by geographers, historians and economists, accompanied by the revitalized presence of the Eixample in other creative fields such as fiction, commercial design, cuisine and films.

cinemes i els bars tendeixen a agrupar-se, com ho fan els despatxos i les agències, i com també ho acaben fent, per hores i per torns, els visitants i els treballadors. Només els bancs són a tot arreu, sempre amb la seva mirada glacial de buides vitrines metàl·liques de luxe.

L'Eixample, però, té arbres, uns 30.000 arbres, a 250 quilòmetres de voreres amples de cinc metres; prop de deu mil solars, a unes 600 illes de cases (i, per tant, més de dos mil xamfrans). I té, sobretot, cases de gran arquitectura, entre les quals es mostren exemples de la més gran bellesa modernista, eclèctica, noucentista, historicista o racionalista. Amb els grans patis interiors, grans com places, on la intimitat domèstica es combina amb una sensació de companyia veïnal, discreta i distant. I té un microclima envejable. L'Eixample és rectilini sense ser mai monòton, característic sense deixar de ser cosmopolita, públic i privat com a espai sense solució de continuïtat. La seva és la imatge que tot turista s'enduu de Barcelona: amb unes gotes de Gaudí i un regust de gòtic. Però també és la imatge que els mateixos barcelonins tenen de la seva ciutat i la que un europeu culte assimila a la idea de ciutat moderna del segle XIX.

No ha de sorprendre, doncs, que l'atenció a l'Eixample de Barcelona sigui un fenomen creixent en les últimes dècades. Una atenció internacional que passa per destacades estudis urbans europeus i nord-americans, que veuen en l'exemple de Cerdà un dels primers grans teòrics de l'urbanisme modern, i també en l'Eixample, tal com avui apareix, l'exemple de la més gran ciutat planificada del món modern. És lògic, doncs, que l'atenció dels estudis especialitzats d'arquitectes i urbanistes hagi transcendit

of luxurious empty metal showcases, are everywhere.

Nevertheless, the Eixample has trees, some 30,000 trees along 250 kilometres of pavements five metres wide; almost 10,000 plots and some 600 street blocks (and thus more than 2,000 chamfered street corners). Above all, it has buildings that are great works of architecture, among them examples of outstanding beauty—*Modernista*, *eclectí*, *Noucentista*, historicist or rationalist—with large interior courtyards as big as squares, in which domestic intimacy combines with a sense of discreet and reserved neighbourliness. It has an enviable microclimate. The Eixample is rectilinear but never monotonous, unmistakably itself yet cosmopolitan, public and private. It is the image of Barcelona that tourists take home with them, with a drop or two of Gaudí and a hint of the Gothic. But it is also the image that the people of Barcelona themselves have of their city, it is the Eixample that comes to their mind's eye, an image that most cultivated Europeans would equate with the idea of the modern city of the 19th century.

It is hardly surprising, then, that international interest in the Barcelona Eixample should be on the rise. Studies by leading European and North American urbanists acknowledge Cerdà as one of the first great theorists of modern urbanism, and the Eixample, as we know it today, as the largest planned city in the modern world. The logical consequence of this attention in specialist studies by architects and urban planners has been scholarly recognition by geographers, historians and economists, accompanied by the revitalized presence of the Eixample in other creative fields such as fiction, commercial design, cuisine and films.

cinemes i els bars tendeixen a agrupar-se, com ho fan els despatxos i les agències, i com també ho acaben fent, per hores i per torns, els visitants i els treballadors. Només els bancs són a tot arreu, sempre amb la seva mirada glacial de buides vitrines metàl·liques de luxe.

L'Eixample, però, té arbres, uns 30.000 arbres, a 250 quilòmetres de voreres amples de cinc metres; prop de deu mil solars, a unes 600 illes de cases (i, per tant, més de dos mil xamfrans). I té, sobretot, cases de gran arquitectura, entre les quals es mostren exemples de la més gran bellesa modernista, eclèctica, noucentista, historicista o racionalista. Amb els grans patis interiors, grans com places, on la intimitat domèstica es combina amb una sensació de companyia veïnal, discreta i distant. I té un microclima envejable. L'Eixample és rectilini sense ser mai monòton, característic sense deixar de ser cosmopolita, públic i privat com a espai sense solució de continuïtat. La seva és la imatge que tot turista s'enduu de Barcelona: amb unes gotes de Gaudí i un regust de gòtic. Però també és la imatge que els mateixos barcelonins tenen de la seva ciutat i la que un europeu culte assimila a la idea de ciutat moderna del segle XIX.

No ha de sorprendre, doncs, que l'atenció a l'Eixample de Barcelona sigui un fenomen creixent en les últimes dècades. Una atenció internacional que passa per destacades estudis urbans europeus i nord-americans, que veuen en l'exemple de Cerdà un dels primers grans teòrics de l'urbanisme modern, i també en l'Eixample, tal com avui apareix, l'exemple de la més gran ciutat planificada del món modern. És lògic, doncs, que l'atenció dels estudis especialitzats d'arquitectes i urbanistes hagi transcendit

The reprise of the Eixample has evolved along two simultaneous, parallel and at times intertwining lines. In 1959, Barcelona City Council commemorated the centenary of the Cerdà Plan of 1859 with a booklet by Adolf Florensa and Vicenç Martorell outlining the history of its elaboration and offering an initial tribute, biographical and moral, to Ildefons Cerdà as a great innovator in his profession, a ground-breaking figure who had been misunderstood. The long period in which the illustrious engineer was neglected and underestimated was over. A few years later, in 1968, Fabià Estapé became interested in Cerdà and his ideas and, in his capacity as Director of the Institute of Fiscal Studies, re-issued the 'Report of the Plan for the Eixample', together with the 'General Theory of Urbanization', the first edition of which the institute had also published. This link thus restored a sense of the process of urbanization as a financial and economic phenomenon. Estapé highlighted anecdotes and individual values from Cerdà's life as a doughty champion of an idea of progress, scientific single-mindedness and rational patriotism. This way of presenting him immediately prompted a campaign by the Catalan civil engineers' professional association and Grup 2C to promote awareness of Cerdà, with a major exhibition in his honour that travelled round much of Spain and Europe. The work of Salvador Tarragó, Arturo Soria and Françoise Choay can be seen as a warm and devoted homage to their progressive forerunner as a social utopian and a philosopher of science, and while it might be an exaggeration to attribute these roles to the Barcelona engineer they have undoubtedly helped to create an image and enhance the

de seguida al reconeixement acadèmic de geògrafs, històriadors i economistes, accompanyat, també, d'una renovada presència de l'Eixample de Barcelona en altres camps creatius, com ara la novel·lística, el disseny comercial, la restauració o el cinema.

La reprise de l'Eixample arrenca per dues vies paraleles, simultànies i de vegades barrejades. Fou l'Ajuntament de Barcelona que el 1959, de la mà d'Adolf Florensa i Vicenç Martorell, commemorava el centenari de l'aparició del Pla Cerdà (1859) amb un opuscle on es recollia la història de la seva elaboració i es feia una primera elegia, biogràfica i moral, de la figura d'Ildefons Cerdà com a professional innovador i com a precursor incomprès. Es trencava, així, un llarg període de silenci, i fins i tot de menyspreu, sobre l'il·lustre enginyer. Uns anys després, el 1968, Fabià Estapé s'interessa per la persona i l'actitud de Cerdà i, com a director de l'Institut d'Estudis Fiscals, reedita la Memòria del Pla de l'Eixample, amb la *Teoría general de la urbanización*, que el mateix Institut editarà en el seu moment inicial. D'acord amb aquest vincle, es restitueix una visió del fet urbanitzador com a fenomen financer i econòmic. Estapé accentua anècdotes i valors individuals de la vida d'en Cerdà com a esforçat paladí d'una idea de progrés, de tossudesa científica i de raonable patriotisme. Serà aquesta línia expositiva la que donarà peu, de seguida, a la campanya divulgadora del Col·legi d'Enginyers de Camins i del Grup 2C entorn de Cerdà, exposada en la gran mostra hagiogràfica que va recórrer una bona part d'Espanya i d'Europa. Als treballs de Salvador Tarragó, d'Arturo Soria, de Françoise Choay, el centre del tema és el cant emocionat i devot a la figura de l'enginyer

international recognition of his life and work, whose importance is now beyond dispute.

The tendency of this latest interpretation has been to emphasize only the prior values of the initial project and to see its development over time as an ongoing process of degradation of the original idea. The increasing density, the variants and the exceptions are seen as negative aspects that only short-sightedness, speculation or bad taste could have permitted. In this view, only an oneiric return to the original state, the denunciation of present evils or a new global order are appropriate responses for any proposal for the future (or even the present) of the Eixample.

However, the proper antidote to this alarmist vision is a better understanding of the Eixample's merit as a successfully realized achievement, adding to the value of the initial project and of Cerdà's remarkable contribution an appreciation of the art, ingenuity, intellectual input and cultural force that went into its execution, development and successive enrichment. Back in 1963, Oriol Bohigas unequivocally transcended the ambiguity of hagiography with a boldly contextualizing proposal in his *Barcelona, entre el Pla Cerdà i el barraquisme* (Barcelona: Between the Cerdà Plan and the Slums). Here Bohigas contrasts two different ways of working and two different cities, the well-built and the badly-built. The Eixample is, of course, the inexhaustible example of the well-constructed Barcelona, in contrast to the outlying districts with their absence of order and harmony. My own work and that of the Laboratori d'Urbanisme (at the Barcelona School of Architecture) puts forward a different view, one that sees

progressista i precursor fins la seva extrapolació, com a utòpista social i com a filòsof de la ciència. Qualitats que potser seria exagerat atribuir a l'enginyer barceloní, però que sens dubte han ajudat a crear una imatge atractiva al reconeixement internacional de la seva figura i obra, que és avui dia indiscutible.

Amb aquesta darrera interpretació, s'ha tendit a emfasitzar només els valors previs del projecte inicial i a entendre el seu desenvolupament en el temps com un continu procés de degradació de la idea inicial. La densificació, les variants i les excepcions són vistos com aspectes negatius, que només la miopia, l'especulació o el mal gust haurien permès. I, per tant, només un oníric retorn als orígens, la denúncia dels mals presents o un nou ordre global serien respostes apropiades per a qualsevol proposta de futur (o fins i tot de present) de l'Eixample.

Però a aquesta visió catastrofista cal respondre-hi, al contrari, amb una major comprensió del mèrit de l'Eixample com a èxit de realització, tot afegint, al valor del projecte inicial i de l'aportació singular de Cerdà, l'apreciació de l'obra d'art, d'enginy, d'esforç intel·lectual i de força cultural que ha suposat la seva execució, el seu desenvolupament i el successiu enriquiment. Ja Oriol Bohigas, el 1963, depassava frontalment l'ambigüitat del reconeixement hagiogràfic amb el neguit per una proposta orientadora. *Barcelona, entre el Pla Cerdà i el barraquisme* és la contraposició de dues maneres de fer, de dues ciutats, la ben feta i la mal feta. L'Eixample és, naturalment, l'exemple inesgotable de la Barcelona ben construïda contra les perifèries sense ordre ni concert. Als meus treballs i als del Laboratori d'Urbanisme (de l'Escola d'Arquitectura

the real Eixample as the sum of one idea and many ideas at once, as a great initial project with many lesser projects superimposed on it, as a dialectic between general laws and particular solutions, a tension between regularity and variety, between utopia and nostalgia, between individuality and norm, between layout and architecture. This is the thesis that the Laboratori d'Urbanisme de Barcelona has advanced over the years in exhibitions, projects and publications. In 1975 we contributed with the Barcelona Pavilion to the major exhibition devoted to the great 19th-century European cities (Paris, Berlin, Vienna, Budapest and Barcelona) organized by the Council of Europe in Berlin. These cities were brought together not just as great projects of their time but as great present-day cities constructed from the 19th century on. Without doubt, scholars and non-specialists alike are fascinated by Barcelona because it is demonstrably a well-made city, and it is its current success that generates the high degree of interest in the project that gave rise to it. The work of Joan Busquets and Miquel Corominas has illuminated with specific research this vision of the actual Eixample as an exceptional feat of urbanism.

Nowadays the overall layout of the Plan is regarded more as an initial premise than an end in itself. At the same time, other issues now seem important as project variables or susceptible to design. The new forms of plot have given rise to alternative ways of dividing mansanes and grouping apartments. Infrastructure networks, signalling nodes and branches with hierarchies of their own, have decisively influenced the use of the subsoil, with the possibility of different services and uses in different

de Barcelona), hem sostingut una altra mirada: aquella que veu en l'Eixample real una suma d'una i de moltes idees a la vegada, com un gran projecte inicial i molts projectes menors superposats, com una dialèctica entre lleis generals i solucions particulars, com a tensió entre regularitat i varietat, entre utopia i nostàlgia, entre individualitat i norma, entre traçat i arquitectura. Aquesta és la tesi que, des del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, hem desenvolupat durant aquests anys en exposicions, treballs i publicacions. Quan, ja al 1975, varem contribuir amb el pavelló de Barcelona a la gran exposició del Consell d'Europa que, per primer cop, reunia a Berlín les principals ciutats del segle XIX europeu (París, Berlín, Viena, Budapest i Barcelona), no les aplegava només com a grans projectes d'aquell temps, sinó en tant que grans ciutats actuals construïdes a partir del XIX. Sens dubte, la gran fascinació que ofereix Barcelona a estudiosos i llecs és la demostració d'una ciutat ben feta, i és el seu èxit actual el que provoca l'interès pel projecte que l'ha originat. Els treballs de Joan Busquets i Miquel Corominas han il·luminat, amb recerques específiques, aquesta visió de l'Eixample real com a obra urbanística excepcional.

Avui, la idea del traçat conjunt del Pla és més un supòsit de partida que un objectiu actual en ell mateix. I, en canvi, d'altres temes apareixen rellevants quant a variables o susceptibles de projecte. Les noves formes de parcel·lació, que als seus diferents models configuren formes alternatives de divisió de les mansanes i d'agregació dels habitatges. Les xarxes d'infraestructura, tot assenyalant nusos i ramals amb jerarquies pròpies, amb una influència decisiva en l'aprofitament del subsòl i amb

areas. Underground car parking as dense as that found in the centre of Manhattan is demonstrating an explosive and unforeseen level of access potential. Traffic circulation is most visible in the problems at intersections and turnings, far more important in a regular grid than the actual capacity of the road network itself. The varying states of the large *mansana* interiors call for a range of improvements and codes rather than a single volumetric criterion for the blocks. In the treatment of the façades, their composition and their continuity, height and style are less important than the plane, the vibration and the tone of the materials used or the three-dimensional richness of the ground floors.

A catalogue, in short, of the major themes that bourgeois good order seems to have presented us with in the 19th-century city, but it is pointless to imitate these to the letter or clamour for in words. Instead, they need to be reworked into principles appropriate to the city of today and tomorrow.

For any contemporary orientation of the future of the Eixample, this flexibility is also an intelligent caution against pedestrian conservatism and nostalgic lamentation for the city of the past. By remaining alert to what is truly useful in our positive evaluation of the 19th-century city we can go beyond mere mimetic obsession and make the most of its evocation as a source of suggestions, innovations and progress.

Cerdà's Eixample has bequeathed us as a permanent part of Barcelona the idea of the rational and technically and socially advanced city. Residents' and visitors' memory of the city will always be associated with an awareness

possibilitats de serveis i usos diversos segons les zones. L'aparcament subterrani, la densitat del qual (no pas inferior a la del centre de Manhattan) demostra un potencial d'accés, explosiu i imprevist a la vegada. La circulació rodada, vista sobretot en el seu conflicte d'encreuaments i girs —molt més importants, en una malla regular, que la mateixa capacitat viària d'aquesta—. Les diferents situacions dels grans patis de *mansana*, que reclamen millores i ordenances diverses, al marge d'un criteri volumètric únic per a les illes. El mateix tractament de les façanes, de la seva composició i de la seva continuïtat, on l'altura i l'estil no són tan importants com el caràcter pla, la vibració i el toc dels materials o la riquesa tridimensional de les plantes baixes...

Un repertori, en definitiva, dels grans temes que el bon ordre burgès sembla haver-nos donat resolts a la ciutat vuitcentista, però que no s'hi val a imitar al dictat ni a reclamar amb paraules, sinó que necessiten ser reconduïts a principis adequats a la ciutat actual i a la futura.

I és així com, per a una orientació contemporània del futur de l'Eixample, aquesta flexibilitat també resulta un avís intel·ligent davant del conservadorisme pedestre i la lamentació nostàlgica de la ciutat del passat. Desvetllant allò que hi ha de veritablement interessant en la nostra valoració positiva de la ciutat del segle XIX podrem, més enllà de la simple obsessió mimètica,aprofitar-ne l'evocació com a font de suggeriments, d'innovacions i de progrés.

L'Eixample de Cerdà ha deixat per sempre com a part de Barcelona la idea de ciutat racional, avançada, tècnicament i socialment. La consciència d'espai planificat anirà unida a la memòria de Barcelona que guarden resi-

of the planned space. But it is the form of its physical grid as a mental image, the evidence of its imperturbable permanence that allows us to experience this idea and this awareness. No law, no just regulation has been so strictly observed since 1859, so intact, so acknowledged and so exact (in spite of everything) as the essential lines of that wise plan that have, since 1859, marked out the streets and houses of the central area of Catalonia. When we look at Poblenou and La Llacuna, Diagonal Mar and Vila Olímpica today, and see how the clear frame of the orthogonal network has imposed itself on pre-industrial cadastres or configured the very newest architecture, we recognize the fidelity and precision of this grid as a permanent characteristic of the present form of Barcelona.

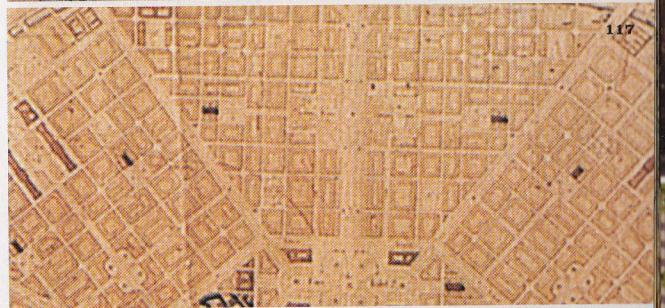
dents i visitants. Però és la forma de la quadrícula física com a imatge mental, l'evidència de la seva permanència imperturbable la que permet experimentar aquella idea i aquella consciència. Cap llei no ha estat tan obeïda, cap norma justa, des del 1859, tan intacta, tan reconeguda i tan exacta (malgrat tot) com les línies mestres d'aquell savi dibuix, que des del 1859 assenyalen carrers i cases de l'àrea central de Catalunya. Quan avui veiem al Poblenou i a la Llacuna, a Diagonal Mar i a la Vila Olímpica, com la marca decidida de la xarxa ortogonal s'ha imposat a cadastres preindustrials o bé configura novíssimes arquitectures, reconeixem que la fidelitat i l'exactitud d'aquesta quadrícula és característica permanent de la forma actual de Barcelona.



116. Project for urban expansion by Antoni Rovira i Trias (winning proposal in 1859).

117. Detail of the project by Antoni Rovira i Trias.

118. Project for urban expansion by Josep M. Planas (1846).



119. Project for urban expansion by Miquel Garriga i Roca (1857).

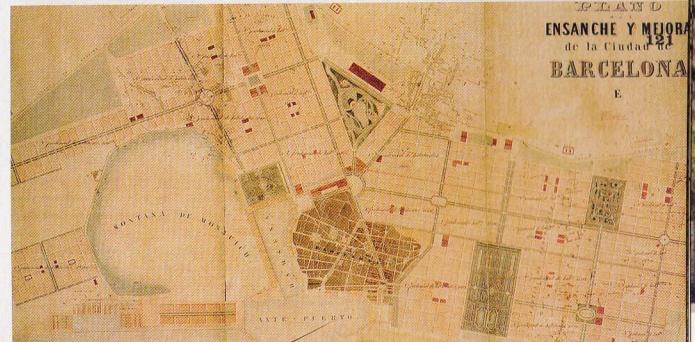
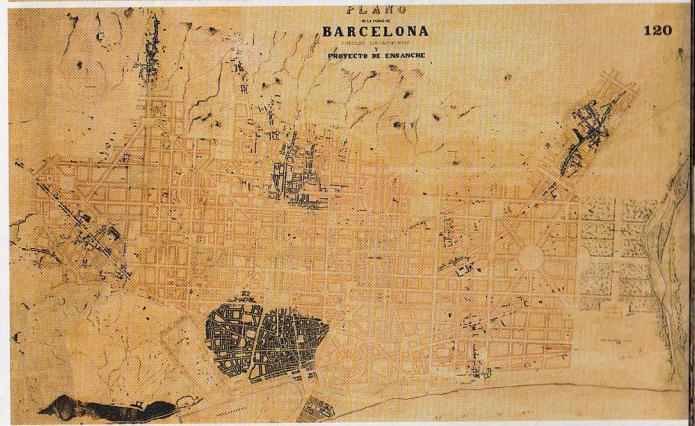
120. Project for urban expansion by Josep Fontserè (special mention in the 1859 competition).

121. Project for urban expansion by J. Soler i Glòria (special mention in the 1859 competition).

119. Projecte d'eixample de Miquel Garriga i Roca (1857).

120. Projecte d'eixample de Josep Fontserè (accèssit al concurs del 1859).

121. Projecte d'eixample de J. Soler i Glòria (accèssit al concurs del 1859).



122, 123, 124, 125.
‘Plano de proyecto y
reforma del Ensanche
de Barcelona’,
Ildefons Cerdà, 1859.

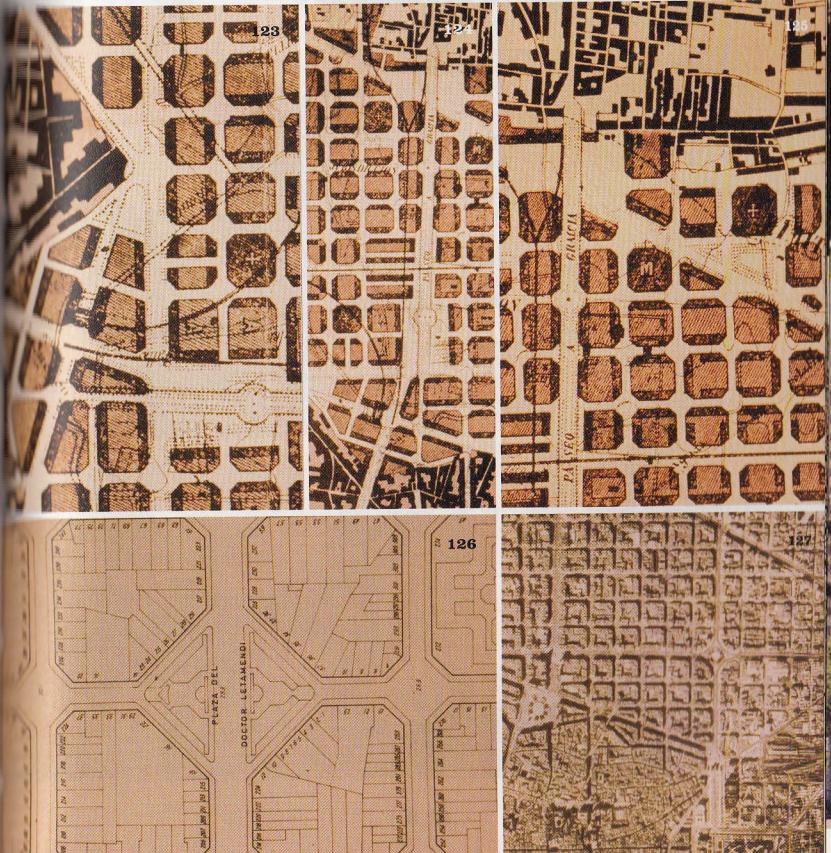
126. Typical plot division
and singularities in
the Eixample: Plaça
del Dr. Letamendi.

127. The Dreta (right)
of the Eixample. Aerial
photograph, 1960s.

122, 123, 124, 125.
“Plano de proyecto y
reforma del Ensanche
de Barcelona”,
Ildefons Cerdà (1859).

126. Parcel·lació tipus
i singularitats a
l'Eixample: la plaça
del Dr. Letamendi.

127. Dreta de
l'Eixample. Fotografia
aèria, anys seixanta.



128. Passeig Sant Joan, period photograph.

129. Consecration of the Church of La Concepció (Carrer d'Aragó between Carrer de Roger de Llúria and Carrer de Bruc).

130. Passeig de Sant Joan and the Arc de Triomf in the 1970s.

131. Aerial view of La Ciutadella and the axis made up of Passeig de Lluís Companys, the Arc de Triomf and Passeig de Sant Joan.

132. Period view of Rambla de Catalunya.

133a/133b. Theoretical model of the neighbourhood structure and amenities in the Cerdà Eixample (Miquel Domingo).

128. L'actual passeig de Sant Joan. Postal d'època.

129. Consagració del temple de la Concepció (carrer d'Aragó, entre Roger de Llúria i Bruc).

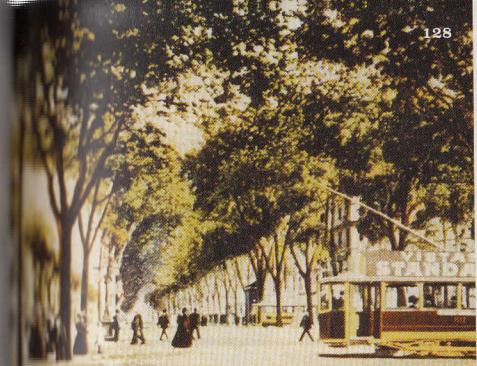
130. El passeig de Sant Joan i l'Arc de Triomf, als anys setanta.

131. Vista aèria de la Ciutadella i l'eix format per Lluís Companys, Arc de Triomf i passeig de Sant Joan.

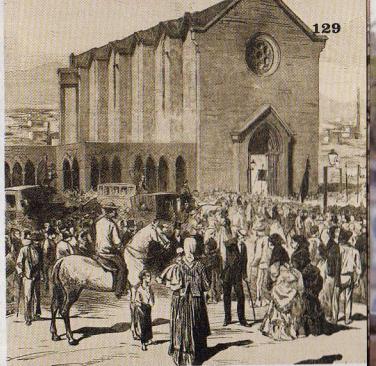
132. Vista d'època de la Rambla de Catalunya.

133a/133b. Model teòric d'estrucció veïnal i equipament a l'Eixample de Cerdà, de Barcelona (Miquel Domingo).

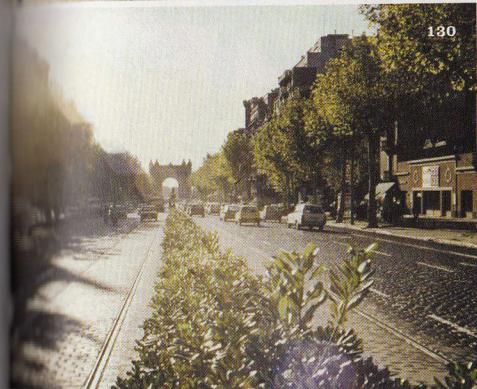
128



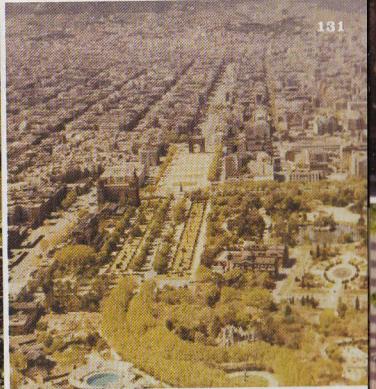
129



130



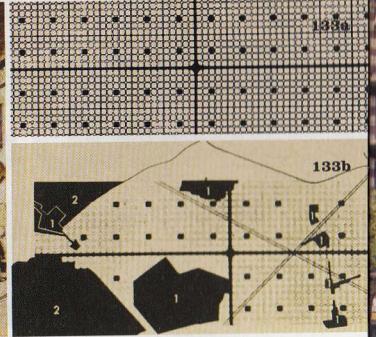
131



132



133a



133b

133b

134, 135. Aerial view of the central area of the Eixample looking toward the sea.

The Passeig de Gràcia and Rambla de Catalunya axes are clearly visible.

136. The *mansanes* or closed city blocks and the central courtyards.

137. Avinguda Diagonal cutting across the grid on the bias.

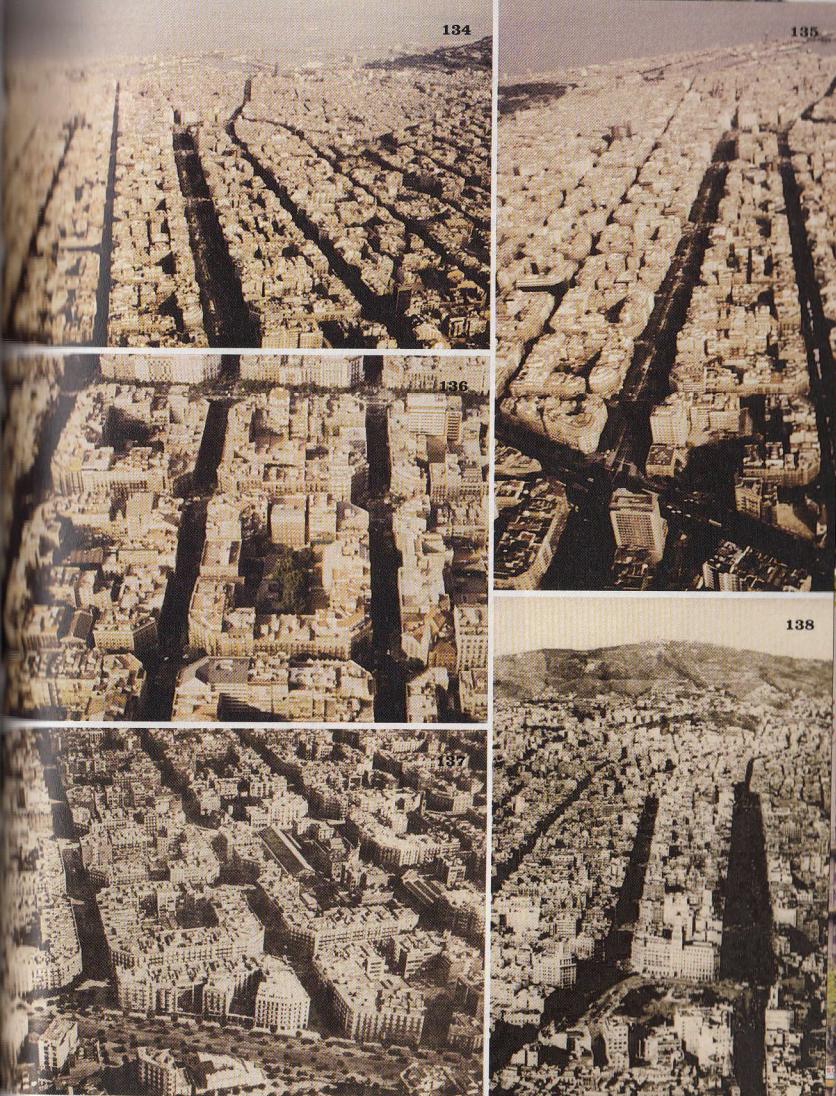
138. Plaça de Catalunya with the axis of Passeig de Gràcia and Carrer Gran de Gràcia.

134, 135. Vista aèria de l'Eixample central cap al mar, en què destaquen els eixos del passeig de Gràcia i de la Rambla de Catalunya.

136. Les *mansanes* o illes tancades i els patis centrals.

137. La Diagonal, traça tallant de la reticula.

138. La plaça de Catalunya amb l'eix format pel passeig de Gràcia i el carrer Gran de Gràcia.



139. The 'Cerdà Houses' at the junction of Carrer de Roger de Llúria and Carrer del Consell de Cent.

140. Elements of urbanization in the Eixample.

141. House on Rambla de Catalunya (on the corner of Carrer de València), with the monument to Clavé.

142. The uniformity and compositional coherence of the façades.

143. Chamfered street corner in the Eixample (junction of Carrer de Muntaner and Carrer del Consell de Cent).

139. Les "Cases d'en Cerdà", a la cruïlla dels carrers de Roger de Llúria i del Consell de Cent.

140. Elements d'urbanització de l'Eixample.

141. Casa a la Rambla de Catalunya (a la cantonada amb el carrer de València), amb el monument a Clavé.

142. Uniformitat i coherència compositiva de les façanes.

143. Xamfrà de l'Eixample (cruïlla dels carrers de Muntaner i del Consell de Cent).



139



141



142



140



143

144. The Hispano-Olivetti office building. Ronda de la Universitat, 18 (Ludovico Belgiojoso, Enrico Peresutti and Ernesto N. Rogers, 1960-64). Section.

145. Apartment block. Carrer de Padilla, 323-329 (Antoni de Moragas i Gallissà and Francesc de Riba i Salas, 1959-1962). Typical floor plan.

146. The Myrurgia factory. Carrer de Nàpols, Mallorca-Provença (Antoni Puig i Gairalt, 1928-30). Ground floor plan.

147. Casa de les Punxes. Avinguda Diagonal-carrer del Rosselló (Josep Puig i Cadafalch, 1903). First floor plan.

148. Casa Lamadrid. Carrer de Girona, 113 (Lluís Domènech i Montaner, 1902).

149. Theoretical model and the reality of a mansana with passageway.

150. The 'Mansana de la Discòrdia'.

151. Balconies and glazed galleries, façade composition.

144. Edifici comercial d'Hispano-Olivetti. Ronda de la Universitat, 18 (Ludovico Belgiojoso, Enrico Peresutti i Ernesto N. Rogers, 1960-64). Secció.

145. Edifici d'habitatges. Carrer de Padilla, 323-329 (Antoni de Moragas i Gallissà i Francesc de Riba i Salas, 1959-1962). Planta tipus.

146. Fàbrica Myrurgia. Carrer de Nàpols, Mallorca-Provença (Antoni Puig i Gairalt, 1928-30). Planta dels baixos.

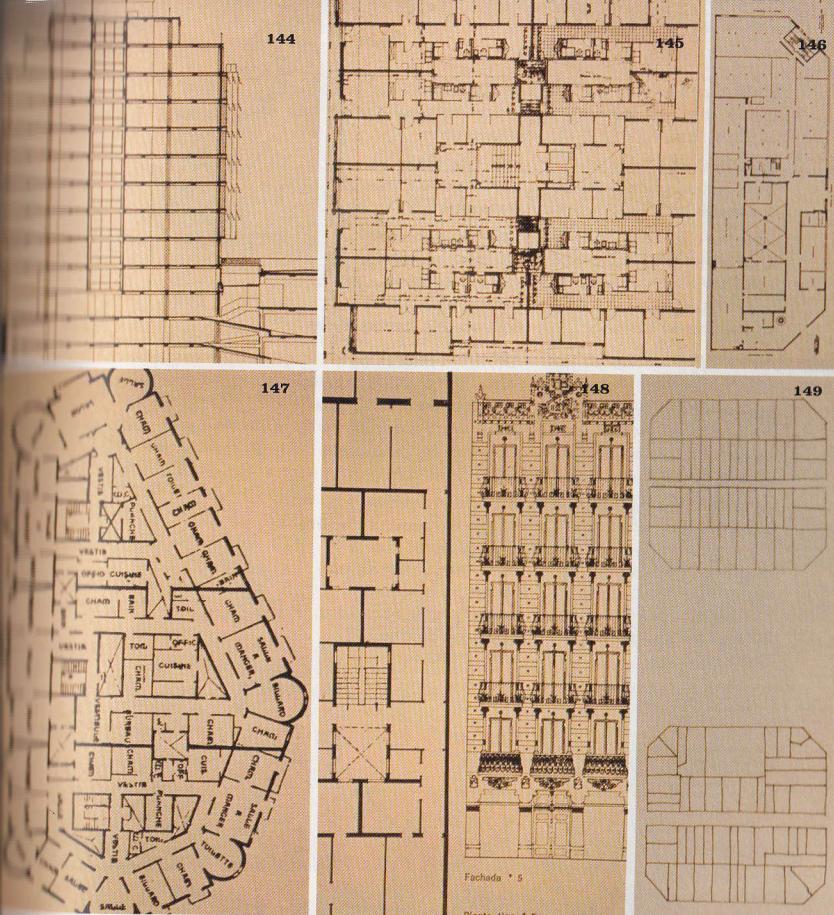
147. "Casa de les Punxes". Avinguda Diagonal-carrer del Rosselló (Josep Puig i Cadafalch, 1903). Planta del primer pis.

148. Casa Lamadrid. Carrer de Girona, 113 (Lluís Domènech i Montaner, 1902).

149. Model teòric i realitat de la mansana amb passatge.

150. La "Mansana de la Discòrdia".

151. Balcons i tribunes, la composició de les façanes.



152. Trees and street-lights, the urbanization of the streets.

153. The original gullies under the regular Eixample grid.

154. Part of the central area of the Eixample, 1864-1868, with some pre-existing uses, such as the Camps Elisis.

155. Cafeteria Royal, period photograph.

156. Plan of the underground public transport in the area of the Eixample. LUB, 1983.

157. Diagram of different densities according to the number of homes, nature of ownership, unevenness of the city blocks, plot sizes, businesses and services. LUB, 1983.

152. Larbrat i els fanals, la urbanització dels carrers.

153. Les antigues rierres sota l'Eixample reticular.

154. Fragment de l'Eixample central, 1864-1868, amb alguns usos preexistents, com ara els Camps Elisis.

155. Cafeteria Royal, foto d'època.

156. Esquema del transport públic soterrat a l'àmbit de l'Eixample. LUB, 1983.

157. Esquemes de densitats, segons nombre d'habitatges, règim de tinença, rugositat de les mançanes, superfície de parcel·les, negocis i serveis. LUB, 1983.



152



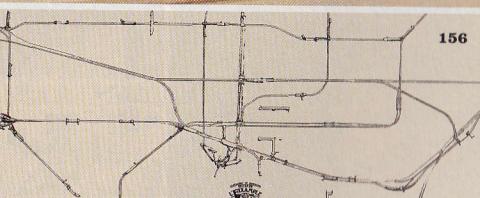
153



154



155



156



158. Passatge de Méndez Vigo, period photograph.

159. The mansanes with passageway. The Mercat de la Concepció.

160. Passageway in the Eixample, 1980s.

161. The Eixample under construction. Detail of the plan by Vicent Martorell (1929).

162. The bench-cum-street lamps by Pere Falqués on Passeig de Gràcia (1906).

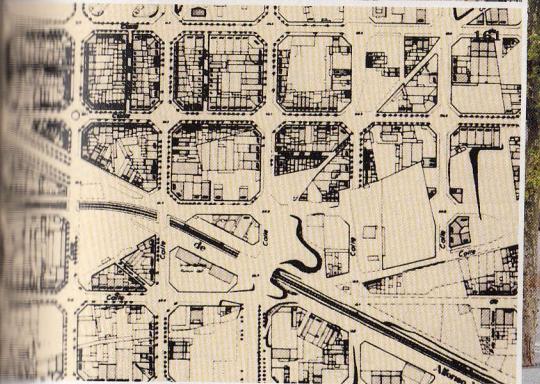
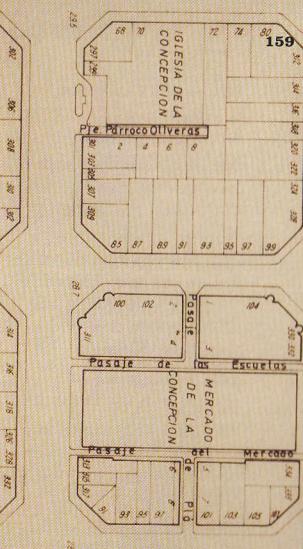
158. Passatge de Méndez Vigo. Foto d'època.

159. Les mansanes amb passatge. El Mercat de la Concepció.

160. Passatge de l'Eixample, anys vuitanta.

161. L'Eixample en construcció. Fragment del plànol de Vicent Martorell (1929).

162. Els fanals-banc de Pere Falqués, al passeig de Gràcia (1906).



163. Solids and voids in the grid.
Aerial photograph.

164. The Eixample under construction. Detail of the plan by Vicent Martorell (1929).

165. Modification of the course of the old roads in the Eixample (Avinguda de Roma and the Carretera de Sants).

166. The interior of a mansana in the Eixample.

167. The stepping back of the interior façades on the courtyard of the mansana.

168. The division of plots in the mansana. The cross model.

169. Independent typological interventions inside the mançanes.

163. Plens i buits de la quadricula.
Fotografia aèria.

164. L'Eixample en construcció. Fragment del plànom de Vicent Martorell (1929).

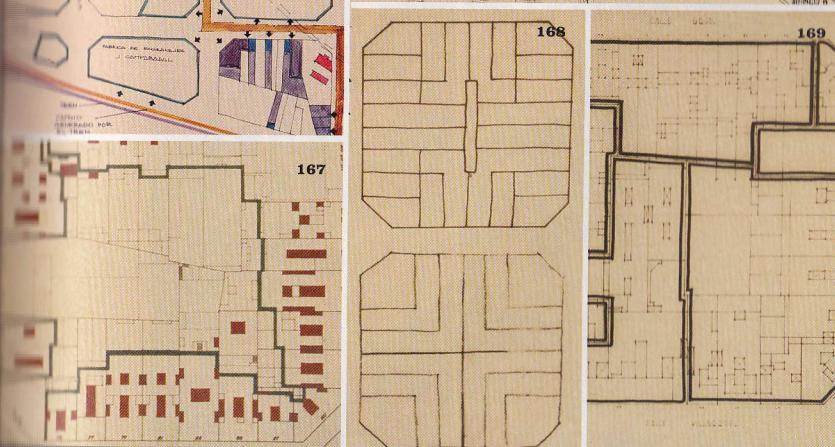
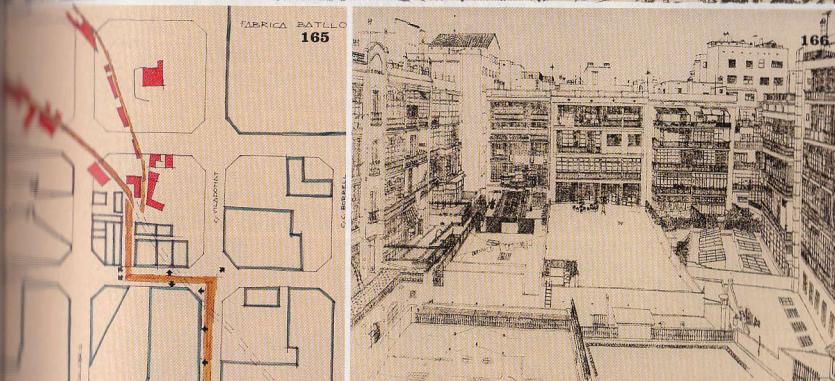
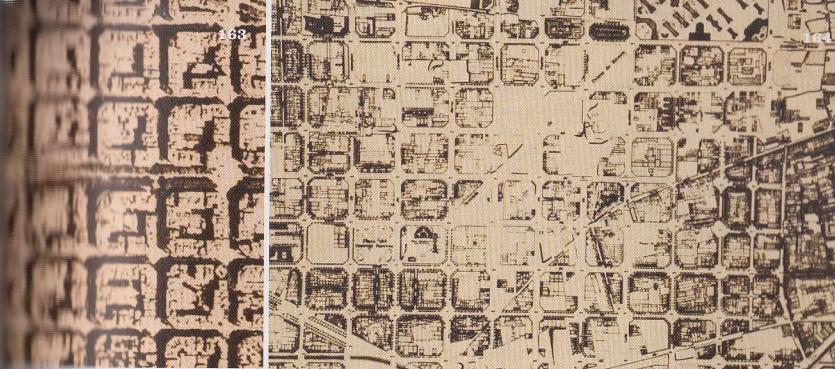
165. Modificació del traçat dels antics camins dins l'Eixample (avinguda de Roma, carretera de Sants).

166. Ambient de l'interior d'una illa de l'Eixample.

167. La reculada de les façanes interiors al pati de la mansana.

168. La parcel·lació de la mansana.
El model de la creu.

169. Actuacions tipològiques independents dins de les mançanes.



170. Plaça d'Espanya
(colour postcard
from the early years
of the 20th century).

171. Plaça d'Espanya, a
hub at the junction
of Avinguda del
Paral·lel and Gran Via.

172. View of
Plaça d'Espanya,
before 1929.

173. Plaça d'Espanya,
aerial view, 1970s.

170. Plaça d'Espanya
(postal acolorida
dels primers anys del
segle XX).

171. Plaça d'Espanya,
ròtula a la intersecció
del Paral·lel amb
la Gran Via.

172. Vista de la plaça
d'Espanya, abans
del 1929.

173. Plaça d'Espanya,
vista àeria, cap als
anys setanta.

