

CRÍTICA
CRITICISM



FAULES DE LA MAR BELLA

MANUEL DE SOLÀ-MORALES



1. ¿PER QUÈ CINQ ILLES?

Fa uns mesos es va presentar a Barcelona una exposició sobre Cerdà que, amb gran aparat de plànols, vídeos i dibuixos, repetia l'anacrònica discussió sobre les configuracions originals de l'illa de l'Eixample, la seva progressiva densificació, la pèrdua d'espais verds als interiors i altres llocs comuns.

Les imatges que recreaven com hauria pogut ser l'Eixample eren tan tristes com la mateixa caserna on es presentava l'exposició, i la manca d'interpretació actual de les idees de Cerdà se substituïa per una exaltació reverencial de la seva biografia.

Però, és clar, aquestes coses fan forat.

I tants esforços per reduir les moltes virtuts del Pla Cerdà a la combinatòria —important sí, però secundària— de les edificacions de les illes sembla que hagi creat adeptes, potser inconscients.

Un candidat a l'alcaldia de Barcelona deia que la Presó Model enderrocada hi construiria aquella mansana segons el "model Cerdà".

Com tal cosa existís, o fos per cap motiu desitjable en absolut.

Ara, els serveis municipals semblen caure

en el mateix tòpic en demanar a consulta el model edificatori per a cinc illes de nova construcció al front litoral de l'Eixample de llevant.

Les diverses experiències urbanístiques modernes en aquest sector, des dels polígons de Sant Martí i del sud-oest del Besòs fins a la Vila Olímpica, potser problemàtiques però interessants i ambicioses, semblen espantar els promotors públics d'avui, i per fugir de complicacions proposen refugiar-se en l'extensió literal de la quadrícula i estudiar directament i exclusiva l'edificació de les cinc illes de nova formació.

Però són més coses les que hi ha en joc.

Oferir cinc mansanes de l'Eixample com cinc solars de promoció, sense hipòtesis més generals de forma urbana, és una sortida bastant decebedora.

I segurament aquesta manera tan simplista d'encarar el problema ha estat difícil de superar per als mateixos projectistes.

Perquè aquestes cinc illes inventades, per la seva posició i pel seu entorn, poden ben poc formar part de l'Eixample comú, i per tant plantegen unes qüestions generals de forma i d'estructura urbanes que no haurien d'haver quedat fora de l'abast de la consulta.

2. DE QUIN EIXAMPLE PARLEM?

Si com a hipòtesi de forma urbana acceptem l'Eixample, cal pensar bé dues coses, que són gairebé la mateixa:

(1) com relligar les cinc illes noves a la resta de la trama urbana;

(2) que l'Eixample no són pas les illes per elles mateixes, sinó els carrers que les formen.

En aquest sentit, resulta molt important valorar, més del que han fet alguns projectes, els carrers verticals que van a mar.

Tinguem en compte que les cinc illes noves no estan al mig de l'Eixample, sinó en una vora de baixa connectivitat, que ha de rebre l'accés urbà de la trama nord, des de la Gran Via, o des de l'Avinguda litoral (Garcia Fària), de continuïtat problemàtica.

Transversalment, queden com una peça aïllada entre el teixit menut del Poble Nou, la dubtosa ordenació de Kepro i els espais verds que les envolten per tot arreu.

Aquest aïllament relatiu ens fa veure que el seguiment de les mides del Pla Cerdà no assegura que les cinc illes siguin de

sobre la consulta municipal de cinc illes al front marítim de Poble Nou about the municipal consultation of five blocks on the Poble Nou seafront

1. WHY FIVE BLOCKS?

Some months ago an exhibition was presented in Barcelona on Cerdà which, with a great deployment of plans, videos and drawings, once again took up the jaded debate on the original layout of Barcelona's Eixample, its progressive densification, the loss of green zones in its interior and other commonplaces. The images which recreated how the Eixample might have been were as sorrowful as the barracks in which the exhibition took place and the lack of an up-to-date interpretation of Cerdà's ideas was compensated for by a revelation exaltation of the engineer's life story.

It is clear, however, that these things make an impression. And so much effort to reduce the many virtues of the Cerdà Plan to the combination —important, certainly, but secondary— of buildings in the blocks seems to have gathered possibly unconscious supporters. A candidate for the post of mayor of Barcelona said that once the Modelo prison had been demolished, he would rebuild that block according to the "Cerdà model". As if such a thing existed or for some reason were highly desirable.

Now the Municipal Departments seem to have fallen into the same trap by requesting through consultation the building model for five new blocks on the seafront of the eastern Eixample. The several modern urban experiences in this sector, from the estates of Sant Martí and of the south-east Besòs to the Olympic Village, problematic perhaps, but interesting and ambitious, seem to have frightened today's public developers, and in order to avoid complications they have sought refuge in the literal extension of the gridiron and to study directly and exclusively the development of the five new blocks.

There are far more things at stake, however. To offer five blocks of the Eixample as five plots for development, without the support of any more general urban hypotheses, is a rather disappointing strategy. And undoubtedly this simplistic way of facing the problem has been difficult to overcome by the planners themselves. For these five invented blocks, by virtue of their position and surroundings, can hardly be considered as forming part of the overall Eixample and consequently pose general questions of urban form and structure which should not have remained beyond the scope of consultation.

2. WHICH EIXAMPLE ARE WE TALKING ABOUT?

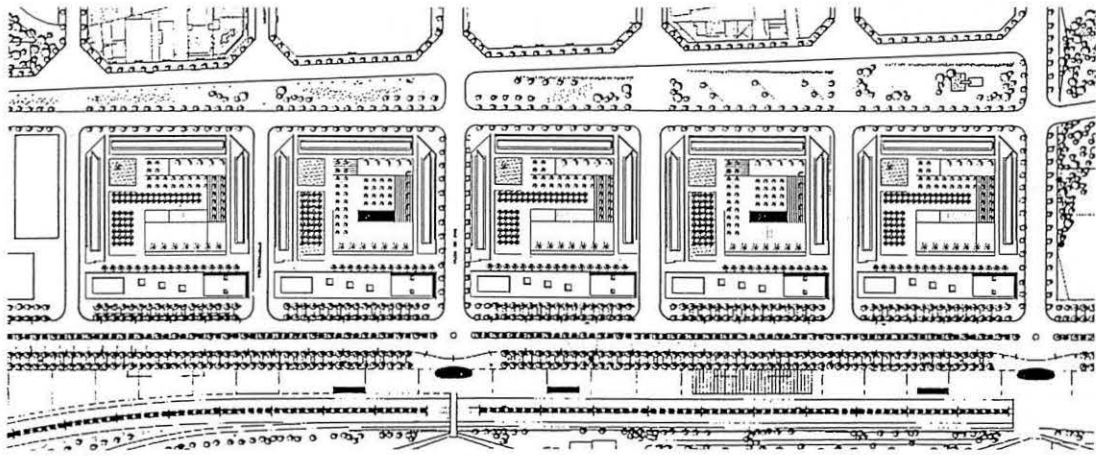
If we accept the Eixample as a hypothesis of urban form, two aspects, which are practically the same thing, must be carefully considered:

1) how to link the five new blocks to the rest of the urban framework and

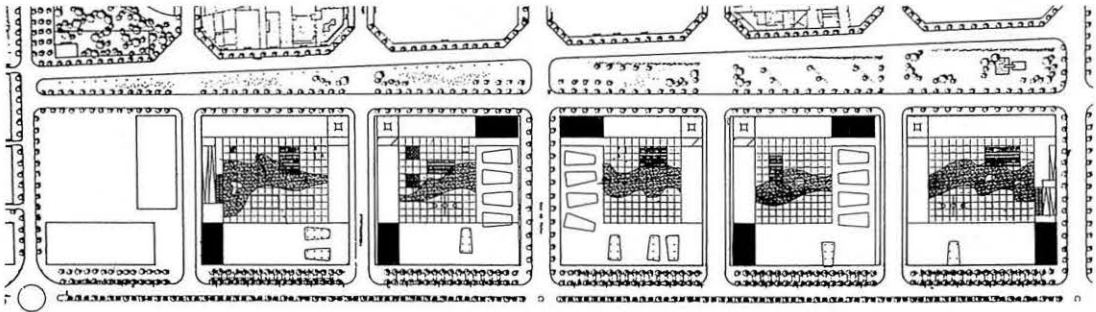
2) the fact that the Eixample is not merely its constituent blocks but also the streets in between. In this sense it is crucial to evaluate, more than some projects have done, the vertical thoroughfares which lead to the sea.

It must be borne in mind that the five new blocks are not in the middle of the Eixample but on an edge of low connectivity whose urban access must come either from the north, from the Gran Via, or from the coastal side (Garcia Fària), which poses problems of continuity. Transversally they remain as an isolated piece between the tightly-knit tissue of Poble Nou, the questionable layout of Kepro and the green zones surrounding them on all sides.

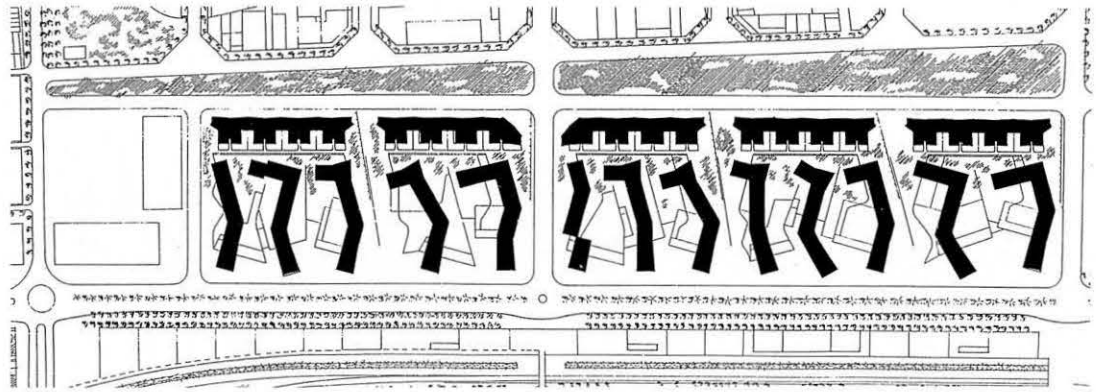
This relative isolation indicates that exact fidelity to the dimensions of the Cerdà Plan will not guarantee that the five blocks will form part of an urban extension, since the wealth of connectivity which characterises this urban form will be lacking. For example, the refusal to



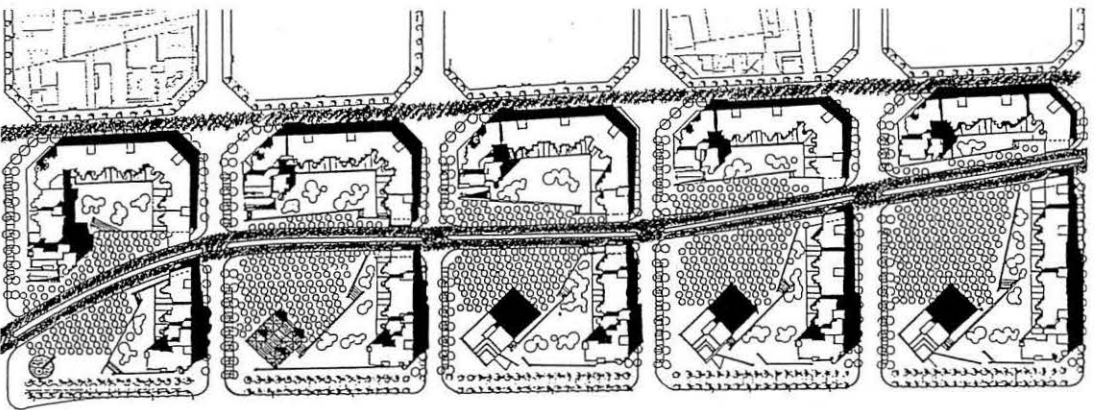
Carlos Ferrater



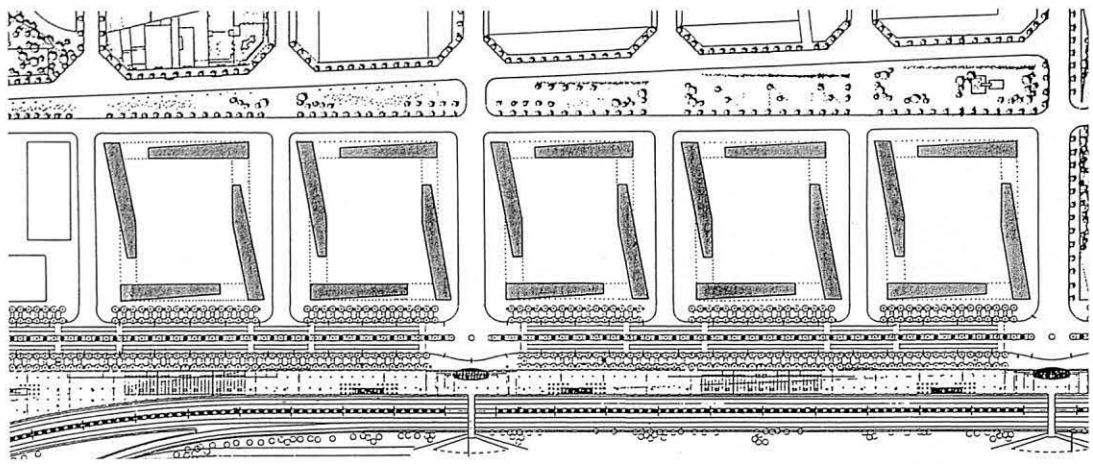
Enric Serra, Lluís Vives, Jordi Cartagena / Eduard Bru



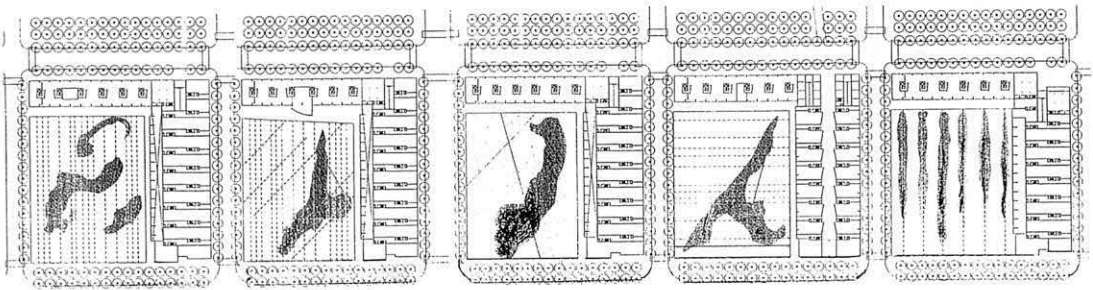
Lluís Cantallops



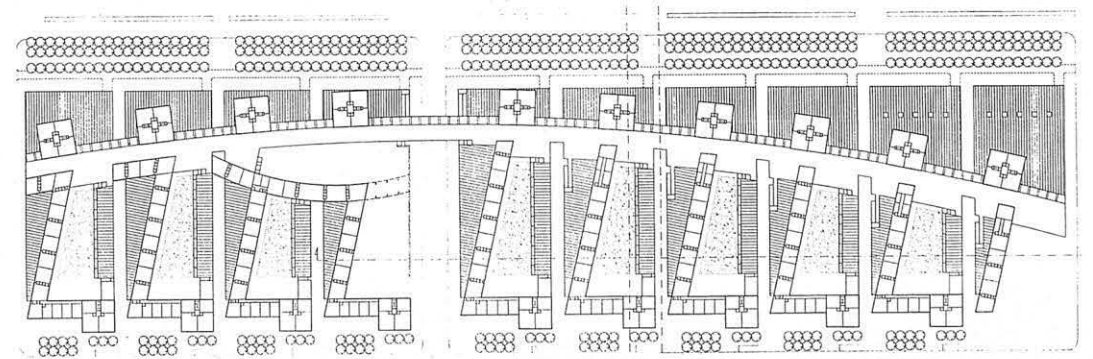
Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay, Albert Puigdomènech



Joan Pascual



Rafael de Cáceres



Emili Donato



L'Eixample, a falta de la riquesa de connectivitat que caracteritza aquesta forma urbana.

Per exemple, la renúncia a aprofitar el traç inclinat de la via del tren ha estat una llàstima.

Tenir, a través de les cinc illes, un gran vial tallant que unís l'extrem del Poble Nou amb el punt terminal de la Diagonal seria un reforç de connectivitat a escala urbana, de gran interès per a tota la trama de Llevant.

No oblidem l'efecte tan enriquidor que les diagonals tenen en el bon funcionament visual i conceptual dels eixamples.

Tot aquest quadrant a la dreta de la Ciutadella i per sota de la Gran Via és de molt baixa accessibilitat urbana.

La Ronda hi porta trànsit regional i metropolità que deixa anar en dos punts precisos, però l'accés homogeni respecte a la ciutat central és difícil.

Els taps històrics no s'han superat, encara. Tot i que s'hagi soterrat el tren, l'obstacle de la Ciutadella continua, i la

continuïtat de l'eix passeig de Colom-Isabel II, que hauria donat lloc a una connexió Ciutat Vella-Poble Nou, no s'ha materialitzat.

El Cementiri, l'altre obstacle a l'extensió d'una via important cap a l'est, tampoc no s'ha resolt, i l'estructura viària del sector continua segueix com una estructura suburbana, marcada per vials de sortida que porten a les instal·lacions fora ciutat, però que no continuen més enllà i, per tant, de baix efecte connector per als barris de llevant-mar.

El més greu és que la solució donada a la plaça de les Glòries, bloquejant substancialment la continuïtat circulatoria i visual de la Diagonal, nega a tot el sector de llevant la seva artèria estructuradora més qualificada, i el segrega dràsticament de tot l'Eixample central.

La pèrdua de la Diagonal de llevant com a artèria de la gran ciutat s'ha d'intentar compensar amb un viari més ric de l'Eixample que queda.

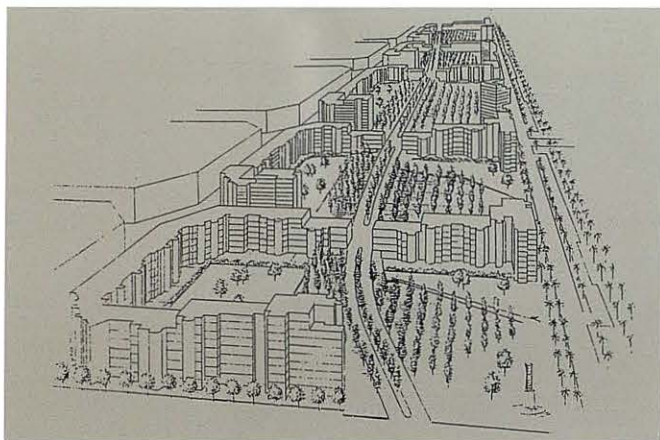
Per no perdre aquestes zones com un espai de la ciutat central, cal alguna cosa més que no pas illes per edificar.

La incorporació als projectes d'un viari més ric i, concretament, la valoració dels carrers verticals i del traçat esbiaixat del tren serien millors estructures per a aquelles propostes que volen actualitzar la idea d'eixample.

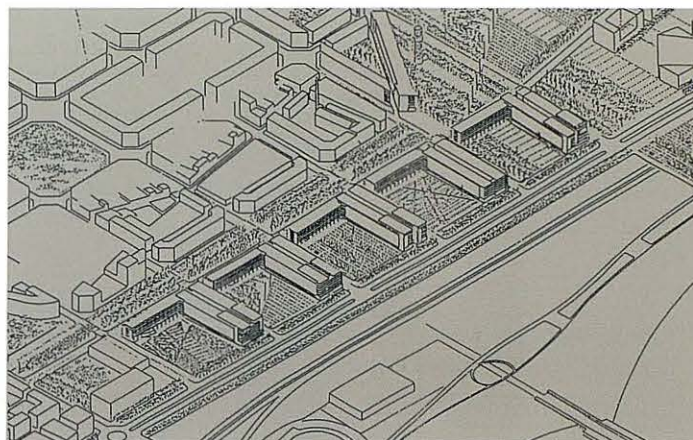
3. ESPAI PÚBLIC? EL CARRER

Si la consulta no pretengués construir Eixample, podríem discutir les possibilitats edificatòries de l'illa de 117 x 117 com a solar més o menys adequat en les seves dimensions: bo per les proporcions, no tan bo per les fondàries, de difícil accés a l'interior, etc.

Però si pensem fer Eixample, hem de reconèixer que l'Eixample no és l'illa, sinó les illes al llarg dels carrers. I carrers que són alhora circulació i façana, però, sobretot, espai públic.



MBMP



R. de Cáceres

take advantage of the slanting layout of the railway line is lamentable. A large thoroughfare cutting through the five blocks and connecting one side of Poble Nou with the end point of

La Diagonal would provide an element of connectivity on an urban scale of great interest to the whole of the eastern layout. We should not forget the enriching effect which diagonals have on both the visual and conceptual good functioning of city extensions.

The whole quadrant to the right of the Ciutadella and below the Gran Via is of very low urban accessibility.

The coastal ring road carries regional and metropolitan traffic which it lets loose at two specific points, but homogeneous access to the central city from here is difficult.

Historical obstructions have yet to be overcome. Although the railway line has been sunk underground, the obstacle of the Ciutadella remains in place and the continuation of the Passeig Colom-Isabel II

axis, which would have connected the old city, the Olympic Village, Poble Nou and Teulat, has not been carried out. The problem of the cemetery, the other obstacle to the extension of a main thoroughfare to the east, has also to be solved and the sector's road structure continues to be a suburban structure, marked by exits leading to points outside the city (Ciutadella, the Olympic Port, the cemetery and Poble Nou) but going no further and therefore having very little effect as a connecting element for the eastern-seaboard districts.

What is worse, the solution adopted for Plaça de les Glòries, which substantially blocks the circulatory and visual continuity of La Diagonal, denies the whole of the eastern sector its best potential structuring artery, segregating it drastically from the whole of the central Eixample.

Attempts must be made to compensate for the loss of the eastern Diagonal as an artery for the big city by creating a richer thoroughfare in the remaining Eixample.

In order for these zones not to be lost as spaces for the central city, more is needed than blocks to be developed.

The inclusion in projects of a richer thoroughfare system and, more specifically, upgrading of the vertical streets and the slanting line of the railway would be better structures for those proposals which set out to update the idea of city extension.

3. PUBLIC SPACE? THE STREET

If the purpose of the consultation were not to build Eixample, we might discuss the building possibilities of the 117 x 117 block as the site more or less suitable for the new dimensions: good in terms of proportions, not so good in terms of depths, of difficult access to the interior, etc. But if we intend to build Eixample, we must recognise the fact that the Eixample is not the block, but rather blocks along streets.

And streets which are at the same time circulation and façade but, above all, public

En totes les respostes a la consulta la idea d'espai públic es defineix com independent dels carrers.

Crec que tindria interès, per a qui busca una actualització de la idea d'eixample, estudiar una versió moderna del carrer com a espai

Aquest caràcter sintètic del carrer d'eixample podria fer innecessària, en el límit, l'aparició de zones verdes, idíl·licament evasives, "pulmons" que la bona disposició d'eixample no necessita. (Només quan la ciutat es fa gran fora de l'eixample, en la multiplicitat de teixits suburbans i polígons, els parcs es fan necessaris, ja que el teixit no té per ell mateix la qualitat d'espai públic.

Tota la discussió de la urbanística moderna es podria escriure en clau de la interpretació de l'espai verd.

A l'actual idea de ciutat densa, a totes les propostes urbanístiques més ajornades sobre el valor de la densitat i de l'arquitectura urbana, hi barregem una idea de verd antiquada, que és la dels

parcs com a peces autònomes repartides per la ciutat: una idea d'espai verd que correspon a la metròpoli paisatgista i *beaux-artiana* de començament de segle, d'enorme interès disciplinari, però la qual convivència amb qualsevol intent d'urbanística moderna és espúria.

Un bon tros d'eixample no necessita gaires parcs.

La proposta d'una bona peça d'eixample seria aquella que plantegés els carrers com l'espai públic (verd, comú, representatiu) contemporani, no atribuint aquesta funció a genèriques peces més o menys quadrades de sòl lliure que, en ser repetides, ja podem imaginar que seran d'utilització dubtosa i de difícil manteniment.)

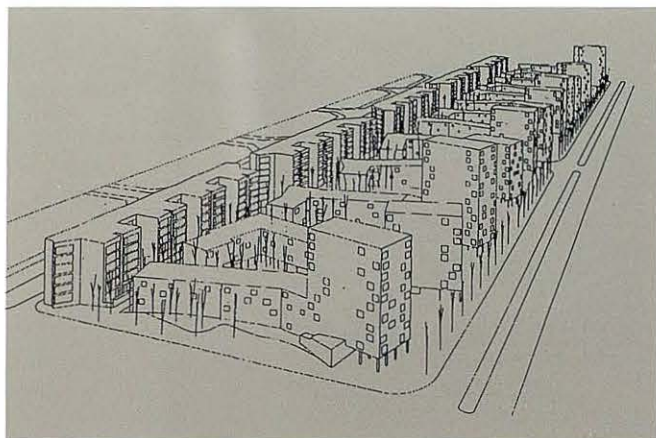
També en aquest sentit els carrers verticals podrien ser importants, estirant-los fins al mar, fins a la mateixa línia de platja, travessant rondes i equipaments, i donant-los la força d'una forma urbana que arriba fins a l'aigua.

4. FRONT MARÍTIM O PLATJA AMERICANA?

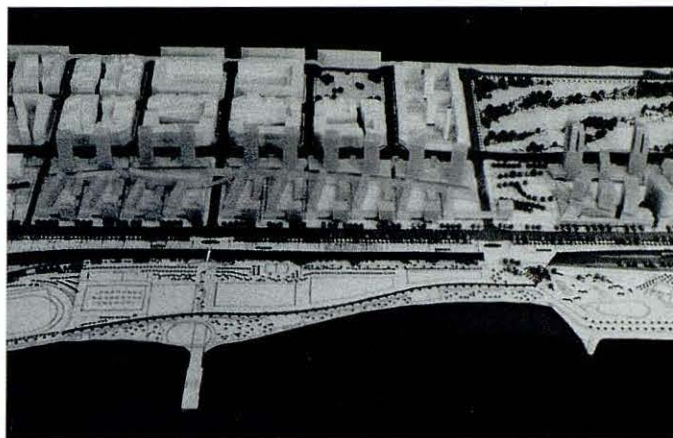
Si, en canvi, la hipòtesi de forma urbana és un front marítim, el primer que cal aclarir és la seva relació amb tot el que té al davant fins al mar.

Es tracta d'una banda amplíssima, de gairebé 200 metres, on hi ha l'avinguda, la rasa de la ronda soterrada, els vials de servei, un gran parc temàtic amb possibles concessions a aquaris, pavellons, pistes d'esport, passeig i, finalment, platges. Tot això a cota zero, o sota zero, i acompanyat d'arbres, *xiringuitos*, pèrgoles i altres volums sòlids.

Pensant en un front construït, consistent i continu, resulta que la línia d'edificació queda tan lluny del mar i tan ensorrada que és difícil travessar visualment el paisatge de vials, murs i cobertes i endevinar on acaben i on comença l'aigua. O el front d'edificis és potentíssim, o difícilment les plantes baixes seran atractives i l'avinguda no serà mai un espai públic reeixit.



L. Cantallops



E. Donato

space. In all the responses to the consultation, the idea of public space is defined as being independent from the streets. I believe it would be of interest for those who seek centralisation of the idea of the Eixample to study a modern version of the street as complex public space (green zone, access, exchange, architectural space). This synthetic character of the city extension street might make idyllically evasive green zones, lungs, unnecessary on the limit, since a proper layout of the extension would not need them.

It is only when the city grows beyond the extension, in a multiplicity of tissues and estates, that parks become necessary, since the tissue does not in itself possess the quality of public space.

The whole debate on modern urbanism could be written in the key of the interpretation of green space. In the present-day idea of dense city, in all urban proposals which centre on the values of density and of urban architecture, we mix an

idea of articulated green, namely that of parks and autonomous elements distributed throughout the city: an idea of green space which corresponds to the beaux artsian landscape metropolis of the turn of the century, of enormous interest for the discipline, but whose coexistence with any attempt at modern urbanism can only be spurious.

A good slice of city extension does not need too many parks.

A project for a good piece of extension would conceive of streets as contemporary public space (green, common, representative) and would not assign this function to more or less square generic pieces of open ground the use of which, on being repeatable, would be doubtful and maintenance difficult.

In this sense also the vertical streets could be important: they could be stretched to the sea, to the very sea front, cutting through ring roads and equipments and endowing them all with the force of an urban form which reaches the water.

4. MARITIME FRONT OR AMERICAN BEACH?

If the hypothesis of urban form is a maritime front, what first has to be clarified is its relationship with everything that lies between it and the sea.

In this case it is a broad strip almost 200 metres wide containing the avenue, the trench of the underground ring road, the service lanes, a large theme park with possible concessions to aquariums, sports facilities, a promenade and, lastly, beaches.

All this at sea level or below and accompanied by trees, bars, pergolas and other solid volumes. If we think in terms of a built, consistent and continuous front, the line of buildings would be so far from the sea and so sunken that it would be difficult to cross the landscape of lanes, walls and roofs and guess where they end and the water begins.

The front of buildings must be highly potent, otherwise the ground floors will be unattractive and the avenue will never be a successful public space. Although some projects have

Alguns projectes ho han plantejat justament, però troben que aquesta dificultat ultrapassa els límits del seu treball.

D'altra banda, renunciar al front com a tal i diluir les illes obrint-les a l'ampli espai costaner pot ser una opció més planimètrica que no pas real, en què abundi excessivament l'espai lliure si no s'aprofita per formalitzar des de la ciutat el caràcter anecdòtic d'aquests espais, reduint-ne la indefinició, ambigüament paisatgística.

Aquests anys assistim a l'èxit balneari de les noves platges de Barcelona, un èxit que cal atribuir a l'excel·lent feina d'enginyers i arquitectes que han fet les platges, els passeigs i el Port Olímpic. Un èxit fet a base d'accessibilitat metropolitana lligada directament al confort curós dels equipaments d'esbarjo, sense referència a la ciutat que té, o pot tenir, al darrere. No li cal. Les platges són platges, i aquest Castelldefels de disseny no necessita façanes al clatell.

Es tracta d'una esforçada i afortunada endreça de la línia de mar, construïda com a paisatge recreatiu i com una nova relació civilitzada entre les vores d'aigua i de terra.

Però això no és un front urbà.

No crec que puguem pensar que darrere d'aquesta franja de cinturons i platges naixerà una façana marítima com Copacabana o Chicago, i encara menys com Niça o San Sebastian, que de vegades s'havien esmentat.

Potser sí que serà com les de Miami o Malibú, llocs on la franja de platges i carretera és autònoma, encara que paral·lela i pròxima a la línia de construccions urbanes.

Penso que aquest fet crea una oportunitat interessant per a una aportació de Barcelona més enllà de l'Eixample.

Una aportació "californiana" o, si es vol, "trans-mediterrània", que ja seria hora.

Aquesta pot ser una opció basada en l'edificació densa, oberta, la barreja

d'usos i els atractius de l'habitatge marítim, però incorporant-hi les formes d'accés viari i el contacte amb les platges com problemes de forma urbana conjunta.

5. PLATJA-CIUTAT O CIUTAT-PLATJA?

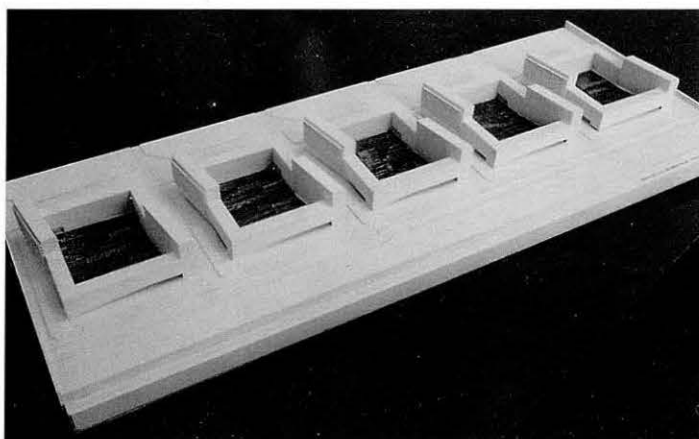
En la consulta, el tractament independent de les illes urbanes, la vialitat i la costa com bandes paral·leles i separades renuncia a les millors possibilitats d'aquest creixement urbà.

I mostra la cara negativa de separar certes opcions de planejament del projecte urbà pròpiament dit.

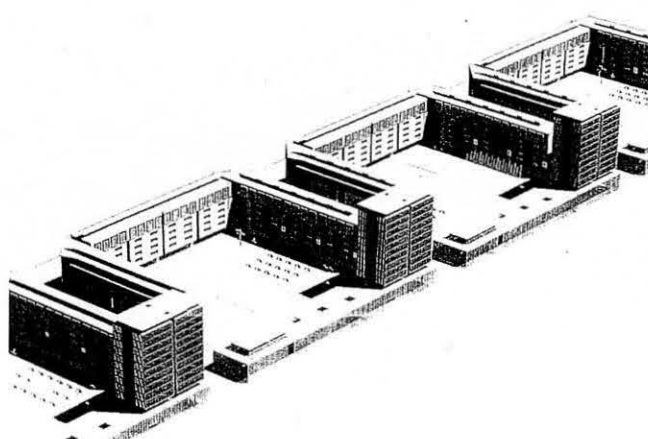
Opcions sobre la vialitat o sobre l'espai lliure, fins i tot l'espai lliure a gran escala, s'han de fer alhora amb la discussió volumètrica de les illes i de les imatges arquitectòniques (façanes marítimes, grans avingudes, parcs residencials, etc.).

Perquè, ben mirat, on anem a parar amb tant paisatgisme?

L'opció sinuosa i clandestina pel traçat de la ronda, el repertori d'espais lliures



J. Pascual



G. Ferrater

tackled this question correctly, they face problems which go beyond their professional scope.

On the other hand, rejecting the front as such and dissolving the blocks, opening them out to the broad coastal space, might be a more planimetric than real option, in which there would be an overabundance of open space if it is not used to formalise from the city the anecdotal character of these spaces, sharpening their ambiguously landscape definition.

We are currently witnessing the success of the new beaches of Barcelona, a success which must be attributed to the excellent work of engineers and architects who have created the beaches, the maritime promenades and the Olympic port. A success based on metropolitan accessibility directly linked to the cared-for comfort of leisure facilities with absolutely no reference to the city which lies, or may lie, behind. There is no need for this. Beaches are beaches and that Castelldefels of design needs no rear façades.

This is a vigorous and much needed cleaning-up operation of the sea front, built as a recreational landscape and as a new civilised relationship between the edges of the water and the land. It is not, however, an urban front. I do not believe we can imagine that behind this strip of ring roads and beaches a maritime front will emerge like those of Copacabana or Chicago, even less like those of Nice or San Sebastián, which have sometimes been brought up in this context.

But it might be like those of Miami or Malibu, places where the strip of beaches and highway is autonomous, though parallel and close to the line of urban constructions. I believe this fact has created an interesting opportunity for Barcelona to make an architectural contribution beyond the Eixample.

A "Californian" or, if you like, "trans-Mediterranean" contribution, and not before time. This might be an option based on open, dense building, the mixture of uses and the

attractiveness of seafront housing, but tackling the forms of thoroughfare access and contact with the beaches jointly as problems of urban form.

5. BEACH-CITY OR CITY-BEACH?

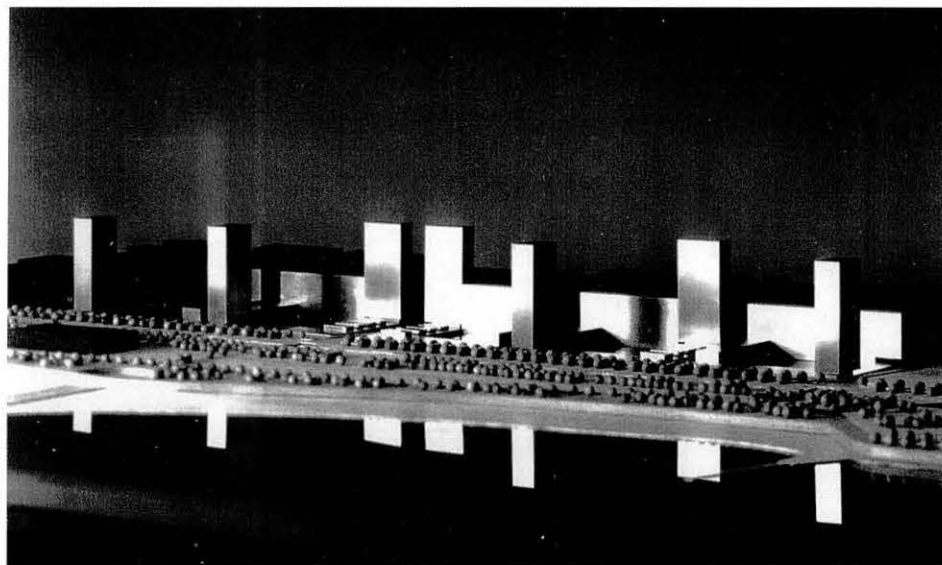
In the consultation, the independent treatment of the urban blocks, thoroughfares and the coast as separate, parallel bands represents a rejection of the best possibilities for this urban growth. And it reveals the negative aspect of separating certain planning options from the urban project per se. Options concerning thoroughfares or open space, including large-scale open space, must be examined at the same time as discussions take place on the volumes of the blocks and on architectural images (maritime façades, large avenues, residential parks, etc.).

Because, when all is said and done, where will so much landscaping lead us? The sinuous, clandestine option for the layout of the ring road, the repertoire of commissioned open

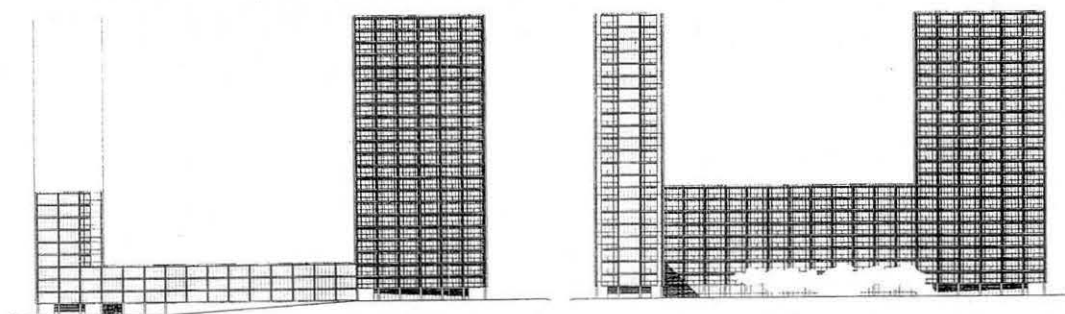
d'encàrrec, quina hipòtesi de ciutat contenen? No crec que estigui prou aclarida i, en tot cas, encara és temps de parlar-ne. Era bastant fàcil aquest tram de ronda on tot era lliure, les amplades, les alçàries, les directrius i els entorns. El paisatgisme naturalista pot haver estat una entrada hàbil per a un traçat fet de pressa i sense gaires constriccions laterals. Ara hem de solucionar les àmplies distàncies de terra de ningú (d'arbres, de dunes, de ponts, de rampes i serveis) que s'interposen entre els fronts de ciutat i la línia de mar. Però no hauríem de confiar, com fan

algunes propostes, en l'espai lliure com espai unificador. Per què cal ampliar aquests espais lliures, trinxats i autònoms? D'espai lliure ja n'hi ha de sobra, en aquesta zona. L'espai útil és la vora del mar, i al darrere hi cal ciutat, ciutat en quantitat i qualitat, ciutat compacta i densa, no pas més zones verdes de terreny barat, espais lliures de mal guardar i distàncies de mal travessar. És clar, en el moment en què s'han de construir cinc illes de front marítim aquestes qüestions apareixen. I com que és el municipi qui les ha de construir, i sense les presses dels Jocs

Olímpics, val la pena discutir-ne els problemes bàsics, que no es poden separar de les alternatives volumètriques més o menys estilístiques, i tampoc no es poden reduir al fraccionament edificatori per comoditat de la gestió. Un front urbà de quatre quilòmetres s'haurà fet en menys de quinze anys, el temps d'una generació. I a aquesta escala no podem oblidar que les ciutats tenen forma i estructura, i que aquestes no poden sortir solament de la casualitat i l'empirisme, sinó també d'una reflexió pròpia i d'una específica innovació.



E. Serra, L. Vives,
J. Cartagena / E. Bru



spaces, what city hypotheses do they contain? This is a point which has yet, I believe, to be clarified, and there is still time for discussion. It was relatively easy to build this section of ring road: the widths, the heights, the directrices and the surroundings. Naturalist landscaping might have been a clever option for a section built quickly and without too many lateral restrictions. Now, however, we have to solve the large areas of no-man's-land (of trees, dunes, bridges, flower beds and services) which intrude between the city façade and the coastline. But we cannot rely, as some

projects do, on open space as a unifying element. These open spaces, gouged out and independent, why should we have to widen them? There is already an abundance of open space in this area. The useful space is the sea shore; what is needed behind is city, city in quantity and quality, compact, dense city, no more green zones where the land is cheap, open spaces difficult to maintain and areas difficult to cross. It is clear that these questions now emerge where five blocks of maritime front have to be built. And since it is the municipality that has to build, without the

haste of the Olympic Games, it is worthwhile discussing the theoretical problems which cannot be separated from more or less stylistic volumetric alternatives or be reduced to the fractioning of development for the sake of ease of management. An urban front over four kilometres long must be built in under 15 years, the time lapse between one generation and the next. And on this scale we must remember that cities have form and structure, that they must not just happen or emerge as the result of empiricism, but also as the fruit of specific reflection and innovation.