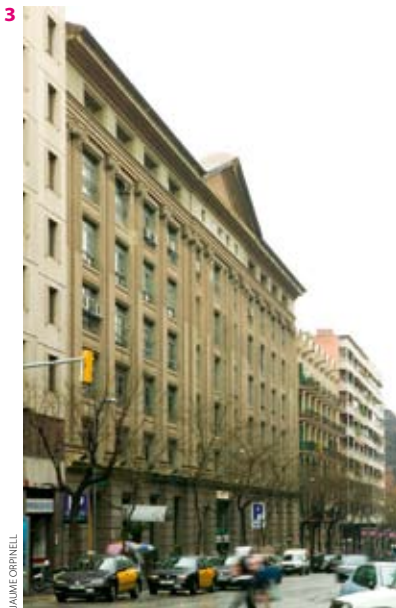


El edificio David (1928-1931)

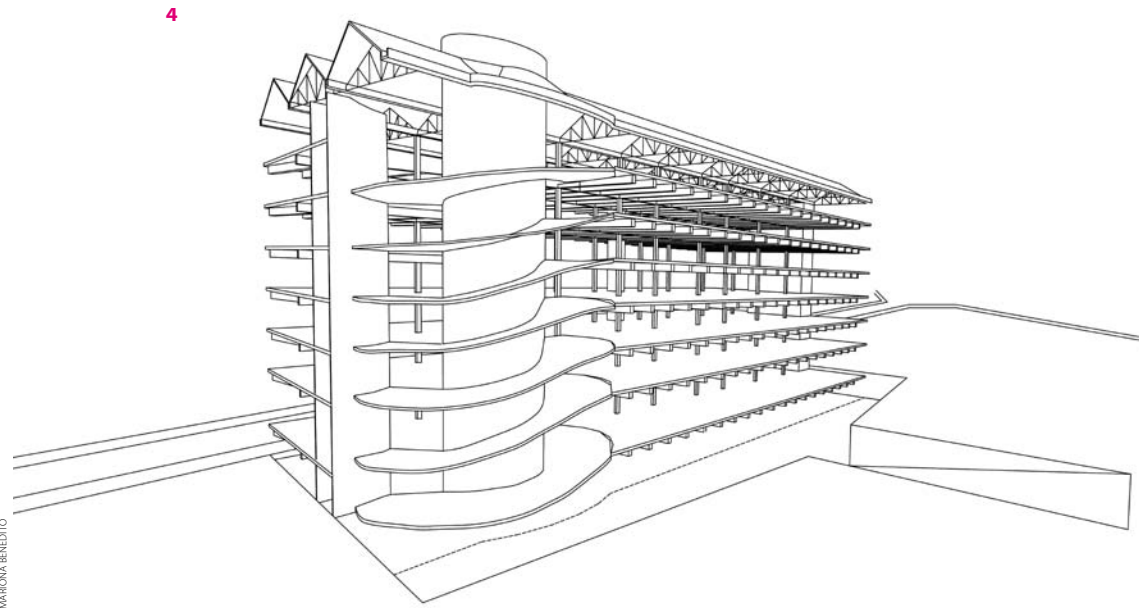
Calle de Aribau, 230-240, Barcelona. Ignasi Mas Morell, arquitecto

Antonio Armesto y Mariona Benedito





JAUME ORPINELL



MARIONA BENEDETO

L'edifici David (1928-1931)

Carrer d'Aribau, 230-240, Barcelona
Ignasi Mas i Morell, Arquitecte
(1881-1953)

D'aquest immoble, conegut en alguns cercles, envoltat de llegendes sobre el seu origen, el seu autor i les seves vicissituds, hem sentit les conjectures i opinions més variades, gairebé totes molt imprecises, encara que, algunes, interessants.

Es tracta, en l'essencial, d'un edifici amb una façana de 70 m de llargada, d'estil classicista acadèmic, que acull a l'interior una autèntica siatja, un garatge de vuit plantes a les quals s'arriba per una rampa inscrita en un cilindre de 21,20 m de diàmetre. El nucli, un altre cilindre rematat per un dipòsit d'aigua, amb un buit de 6,80 m de diàmetre, allotja un ascensor per a cotxes i un montacàrregues, i està envoltat per una rampa de 6,90 m d'amplada. En conjunt, l'edifici David evoca un d'aquells artefactes que es van construir a Chicago fa uns quaranta anys, a les últimes dècades del segle XIX, per donar resposta a les demandes d'una ciutat hipermercantil i industrial que, després del gran incendi del 1871, es preparava per a culminar la colonització de l'Oest nord-americà.

Com als de Chicago, l'estructura és d'entramat metàl·lic, amb dos grans pòrtics longitudinals, que configuren una planta tipus de tres naus paral·leles al carrer. Unes bigues estan enjovades a les jàsseres dels pòrtics i a les façanes, salven, entre eixos, 12,60 m a les naus laterals i 12,45 m a la central. Les bigues estan enjovades a les jàsseres dels pòrtics, amb el seu mateix cantell de 80 cm, formant nusos rígids, i recolzen als pilars i a les llindes embotides a les façanes, tot modulant la planta en trams equivalents a l'amplada d'una plaça d'automòbil. Els pilars dels pòrtics són a 8,265 m entre els eixos (les bigues formen tres mòduls de 2,75 m), però als dos trams que flanquegen el tram central són a 6,06 m (dos mòduls de 3,03 m). Aquests ritmes instauren l'acord amb la composició de les façanes. Tant les jàsseres com els pilars es van recobrir de formigó per a protegir-los del foc, però a la vuitena planta encara s'hi poden veure els pilars nus, igual que les cintres. La morfologia de tres naus permet estacionar-hi dues rengleres de cotxes a la central i una a cada nau lateral, amb dos carrers de distribució. Amb 2.770 m² de superfície per pis, l'edifici, que, com ara veurem, al llarg dels darrers setanta-sis anys ha estat alguna cosa més que un simple garatge, arriba als 22.160 m² construïts.

Els plànols principals es troben, per sort, ben custodiats a l'Arxiu Històric del COAC, la qual cosa ha permès d'estudiar-los i publicar-los.

The David building (1928-1931)

Carrer d'Aribau, 230-240, Barcelona
Ignasi Mas Morell, Architect
(1881-1953)

We have heard the most diverse conjectures and opinions about this building, known in certain circles, shrouded in legends about its origins, designer and vicissitudes. Nearly all are very imprecise, but some are interesting.

Essentially, it is a building with a 70 m long façade, in academic classicist style, housing a real bunker, an eight-floor garage reached by a ramp set within a 21.20 m diameter cylinder. The core area, another cylinder topped by a water tank, with a shaft measuring 6.80 m, houses a car lift and a service lift, and is surrounded by a ramp 6.90 m wide. Overall, the David building evokes one of those artefacts built in Chicago some forty years previously, in the last decades of the 19th century, to respond to the demands of a hyper-mercantile and industrial city that, after the great fire of 1871, was preparing to culminate the colonisation of the American West.

Like those of Chicago, the structure is made of a metallic framework, with two great longitudinal arcades that configure a standard layout of three units parallel to the street. Lattice beams rest on the porticos and on the façades covering, between pillars, 12.60 m in the side units and 12.45 m in the central one. The beams are yoked on the main beams of the porticos, with the same depth of 80 cm, forming rigid joints, and are supported on the pillars and the lintels incorporated into the façades, modulating the layout in sections equivalent to the width of a car parking space. The pillars of the porticos are separated 8.265 m with respect to the axes (the beams form three modules of 2.75 m), but in the two sections either side of the central section, they are at 6.06 m (two modules of 3.03 m). These measurements establish the agreement with the composition of the façades. Both main beams and pillars were covered in concrete to protect them from fire, but on the eighth floor the naked pillars and trusses can still be seen. The morphology of the three units allows two lines of cars to be parked in the central unit and one in each side unit, with two distribution lanes. With 2,770 m² of surface area per floor, the building, which as we will see, has been something more than a simple garage over the last sixty-six years, totals a built area of 22,160 m².

The main plans, fortunately, are safely held in the COAC's Historical Archive, which has allowed for their study and publication. The

1 Vista de una planta tipo en una fotografia de la época

2 La rampa helicoidal alrededor del cilindro hueco por donde discurren un montacoches y un montacargas (fotografía de la época)

3 Fachada principal en la actualidad

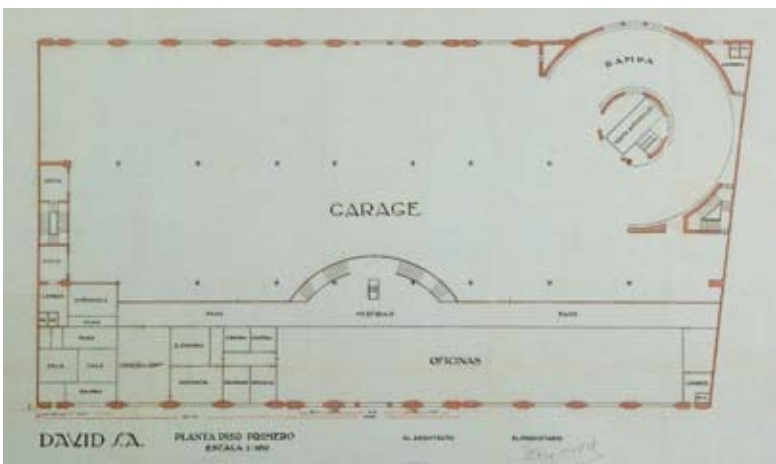
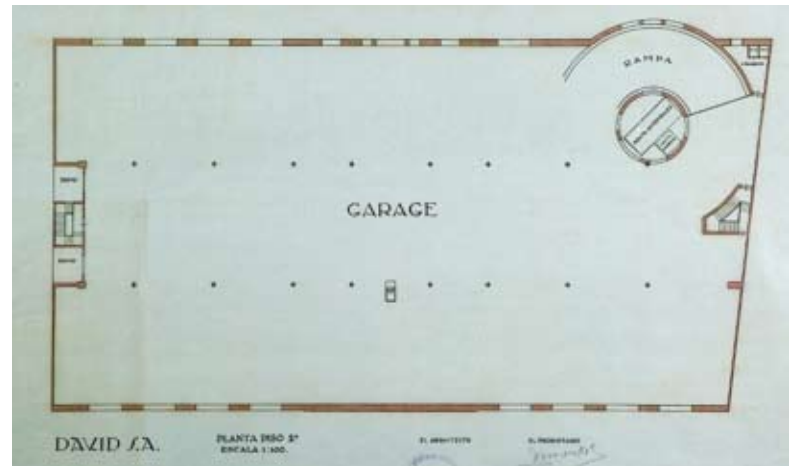
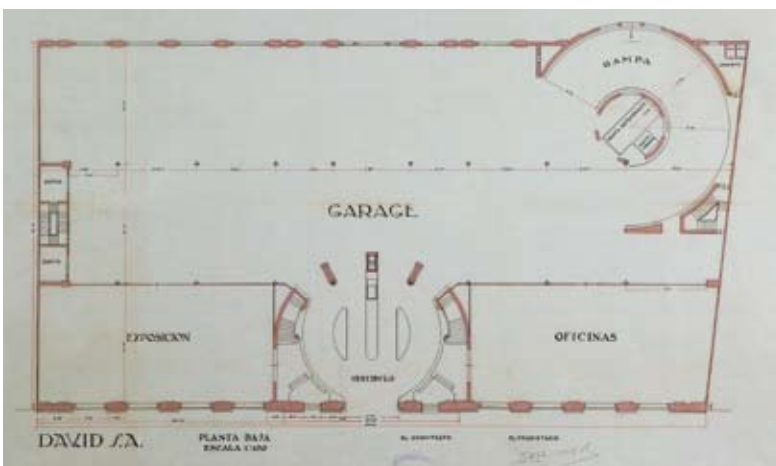
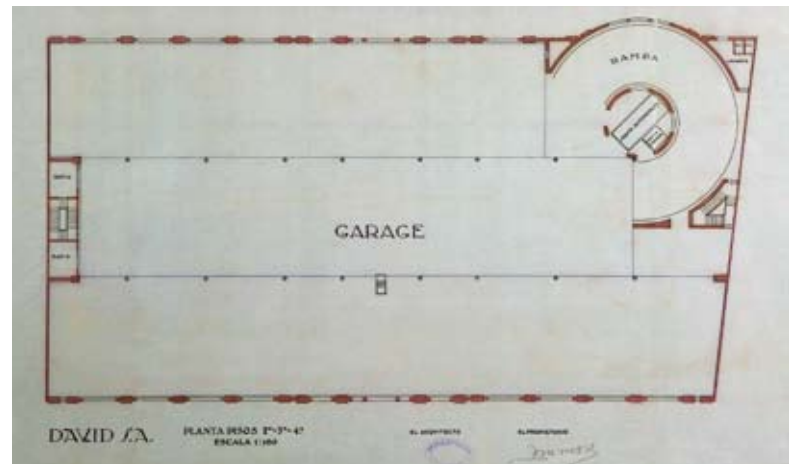
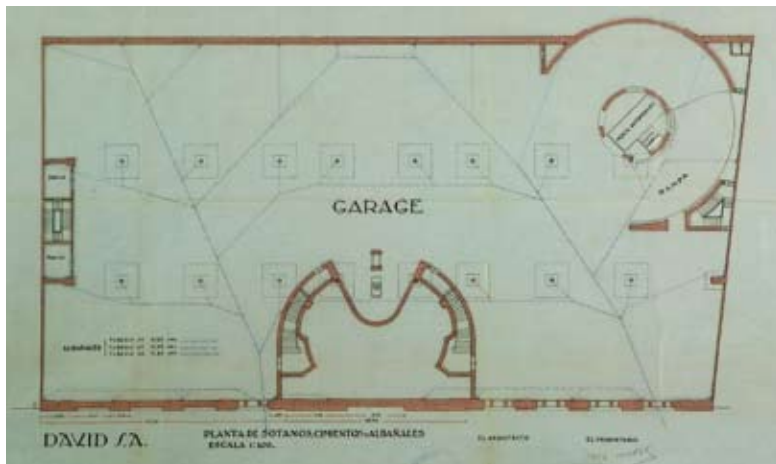
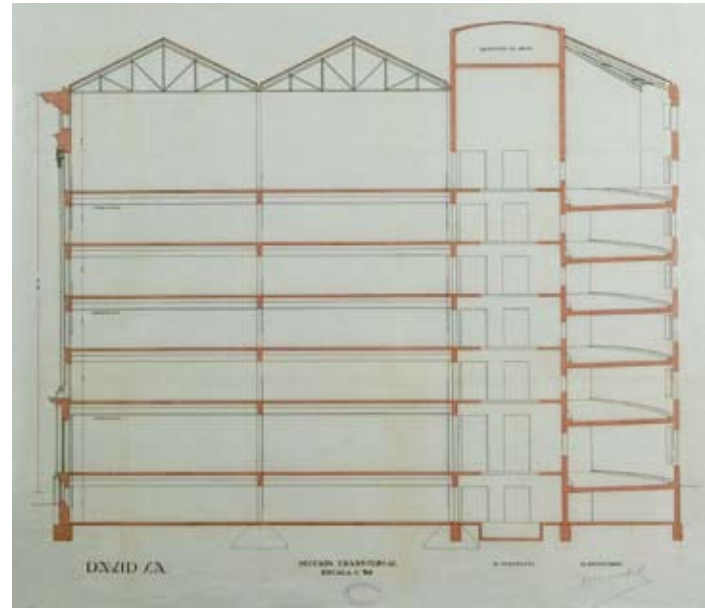
4 Esquema del edificio sin las fachadas. La sobrecarga de uso prevista (500 Kg/m²) y la conexión de las plantas libres por medio de la rampa y los montacargas, dan lugar a una estructura formal apta para recibir casi cualquier uso

De este inmueble, conocido en algunos círculos, envuelto en leyendas sobre su origen, su autor y sus vicissitudes, hemos oído las más variadas conjeturas y opiniones, casi todas muy imprecisas, aunque algunas interesantes.

Se trata, en lo esencial, de un edificio con una fachada de 70 m de largo, de estilo classicista académico, que alberga en su interior un verdadero silo, un garaje de ocho plantas a las que se accede por una rampa inscrita en un cilindro de 21,20 m de diámetro. El núcleo, otro cilindro rematado por un depósito de agua, con un hueco de 6,80 m, aloja un montacoches y un montacargas y es rodeado por una rampa de 6,90 m de anchura. En conjunto, el edificio David evoca uno de aquellos artefactos que se construyeron en Chicago unos cuarenta años antes, en las últimas décadas del siglo XIX, para dar respuesta a las demandas de una ciudad hipermercantil e industrial que, tras el gran incendio de 1871, se preparaba para culminar la colonización del Oeste americano.

Como los de Chicago, su estructura es de entramado metálico, con dos grandes pórticos longitudinales que configuran una planta tipo de tres naves paralelas a la calle. Unas vigas en celosía descansan en los pórticos y en las fachadas, salvando, entre ejes, 12,60 m en las naves laterales y 12,45 m en la central. Las vigas se embrochalan en las jácenas de los pórticos, con su mismo canto de 80 cm, formando nudos rígidos, y se apoyan en los pilares y en los dinteles embebidos en las fachadas, modulando la planta en tramos equivalentes a la anchura de una plaza de automóvil. Los pilares de los pórticos están a 8,265 m entre los ejes (las vigas forman tres módulos de 2,75 m), pero en los dos tramos que flanquean el tramo central están a 6,06 m (dos módulos de 3,03 m). Estos ritmos instauran el acuerdo con la composición de las fachadas. Tanto jácenas como pilares se recubrieron de hormigón para protegerlos del fuego, pero en la octava planta pueden verse aún los pilares y las cerchas al desnudo. La morfología de tres naves permite estacionar dos hileras de coches en la central y una en cada nave lateral, con dos calles de distribución. Con 2.770 m² de superficie por piso, el edificio, que, como veremos, ha sido a lo largo de los últimos setenta y seis años algo más que un simple garaje, suma 22.160 m² construidos.

Los planos principales se encuentran, por fortuna, bien custodiados en el Archivo Histórico del COAC, lo que ha permitido su estudio y publicación. La sección del proyecto básico muestra cómo sobre una planta en semi-sótano, de 3,05 m entre suelo y techo, se alzan otras seis de diversas alturas: la planta baja tiene 4,45 m, las cuatro siguientes, que podríamos considerar típicas, tienen 3,25 m, y la que remata el edificio, 6,40 m, con cubiertas a dos





ARXU DAVID S.A.

La secció del projecte bàsic mostra com sobre una planta en semisoterrani, de 3,05 m entre terra i sostre, se n'alcen unes altres sis, de diverses alçàries: la planta baixa té 4,45 m; les quatre següents, que podríem considerar típiques, tenen 3,25 m, i la que remata l'edifici, 6,40 m, amb cobertes a dues aigües sobre cada nau. Aquesta última planta aviat va quedar subdividida en dues altures, com ja sembla que estava previst, a la vista del dibuix de l'alçat i per la disposició de les finestres a la secció. Si se'n resta el cantell de 80 cm de les bigues i les jàsseres, s'obté l'alçària lliure per a la circulació. L'última planta resulta privilegiada, per la inclinació de les cobertes i per l'entrada de llum zenital.

La planta semisoterrani articula el desnivell del carrer d'Aribau i resol, al punt mitjà de la façana, l'accés de vehicles a tot l'edifici mitjançant una breu rampa de baixada que, als primers temps, es prolongava en una altra de pujada al nivell de la planta baixa, al pati de l'illa de cases. La rampa de baixada, al projecte bàsic, està flanquejada per dues escales corbes, accessibles des del carrer per una porta cadascuna. Des d'aquest vestíbul circular es puja, per l'esquerra, a un local d'exposició de vehicles, i per la dreta, a un local destinat a les oficines comercials de la firma. Juntament amb el vestíbul, aquests locals, diàfans i d'una alçària considerable, ocupaven la nau adjacent al carrer d'Aribau, a la planta baixa. L'exposició i les oficines s'obrien al públic per uns finestrals amplis i sense ampit, com si fossin aparadors, de més de 10 m². Des dels replans de la planta baixa es podia continuar fins al vestíbul de les oficines administratives de la societat David, SA, al primer pis. En aquestes plantes, l'espai restant es destinava a garatge. Un ascensor, ubicat a l'eix de l'entrada, connectava el soterrani amb les altres plantes, i una caixa d'escala al costat de la paret mitgera de l'esquerra completava les connexions verticals. En origen, l'edifici tenia capacitat per a més de 600 vehicles.

basic project section shows how, on a lower ground floor measuring 3.05 m from floor to ceiling, six other floors have been erected with differing heights. The ground floor is 4.45 m, the following four, which we could consider typical, are 3.25 m high each, and the floor topping the building, is 6.40 m high, with gabled roofs on top of each unit. This top floor was quickly divided into two levels, which seems to have been planned judging by the elevation drawing and the distribution of the windows in the section. If one deducts the 80 cm depth of the beams and main beams, the remainder is the free height for circulation. The top floor is privileged because of the sloping roof areas and the entrance of zenithal light.

The lower ground floor adapts to the slope of Calle Aribau and resolves, at the halfway point along the façade, the access of vehicles via a short descent ramp that, originally, was prolonged into another ascent ramp on ground floor level in the block courtyard. The descent ramp, in the basic project, was flanked by two curved sections of stairway accessible from the street, each with its own doorway. From this circular lobby, one went upstairs on the left to a vehicle exhibition showroom, and on the right to premises designed as the company's sales offices. Together with the lobby, these premises, uncluttered and of a considerable height, occupied the adjacent unit on Calle Aribau on the ground floor. The exhibition and offices were opened to the public via large windows without sills, like display windows measuring over 10 m². From the ground-floor landings one could continue to the lobby of the administrative offices of the company David, S.A., on the first floor. On these floors, the remaining space was allocated to garage space. A lift, situated near the entryway, connected the basement with the other floors, and a stairwell next to the left-hand dividing

▲ La última planta del edificio con los chasis de los coches DAVID a la espera de ser completados.

◀ Planos del proyecto básico

aguas sobre cada nave. Esta última planta quedó pronto subdividida en dos alturas, como parece que estaba previsto a juzgar por el dibujo del alzado y por la disposición de las ventanas en la sección. Si se resta el canto de 80 cm de las vigas y jácenas, se obtiene la altura libre para la circulación. La última planta resulta privilegiada por la inclinación de las cubiertas y por la entrada de luz cenital.

La planta semisótano articula el desnivel de la calle de Aribau y resuelve, en el punto medio de la fachada, el acceso de vehículos a todo el edificio mediante una breve rampa de bajada que, en los primeros tiempos, se prolongaba en otra de subida al nivel de la planta baja en el patio de manzana. La rampa de bajada queda, en el proyecto básico, flanqueada por dos ramas curvas de escalera accesibles desde la calle por sendas puertas. Desde este vestíbulo circular se sube, por la izquierda, a un local de exposición de vehículos, y por la derecha, a un local destinado a las oficinas comerciales de la firma. Junto con el vestíbulo, estos locales, despejados y de altura considerable, ocupaban la nave adyacente a la calle de Aribau en la planta baja. La exposición y las oficinas se abrían al público por amplias ventanas sin antepecho, a modo de escaparates de más de 10 m². Desde los rellanos de la planta baja se podía seguir hasta el vestíbulo de las oficinas administrativas de la sociedad David, SA, en el primer piso. En estas plantas, el espacio restante se destinaba a garaje. Un ascensor, situado en el eje de la entrada, conectaba el sótano con las otras plantas, y una caja de escalera junto a la medianera de la izquierda completaba las conexiones verticales. En origen, el edificio tenía capacidad para más de 600 vehículos.

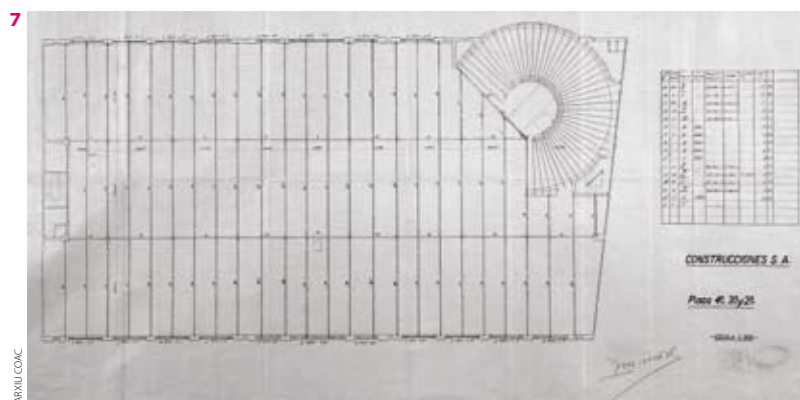
Las plantas semisótano y baja, agrupadas, forman el basamento del orden gigante de la fachada. Sobre él, las cuatro plantas de igual altura más la siguiente, que resultó de partir la altura de 6,40 m, configuran, tras las enormes



ARRIU DAVID S.A.



ARRIU COCIC



ARRIU COCIC

Les plantes semisoterrani i baixa, agrupades, formen el basament de l'ordre gegantí de la façana. Al damunt d'aquest, les quatre plantes d'igual alçada, més la següent —que va resultar de dividir l'alçada de 6,40 m—, configuren, rere les enormes pilastres jòniques, el cos principal. L'última planta —és a dir, la vuitena, si hi comptem el semisoterrani— té el forjat recolzat a l'alçada de l'arquitrau i es correspon amb l'entaulament. En planta, el ritme regular de les columnes dels pòrtics principals es contreu, com ja hem vist, per a anunciar l'episodi de l'entrada principal, i aquesta es reforça amb les dobles pilastres i l'enorme frontó que consolida la disposició simètrica de l'edifici al carrer d'Aribau. Els grans finestrals, d'una pilastra a l'altra i sense ampit, tradueixen a la façana la transparència de l'entramat estructural —com als edificis comercials de Chicago—; només al fris de l'entaulament varien de forma i dimensions per a preparar l'àrea més densa de la façana, sota el frontó. L'alçat posterior, al pati interior de l'illa de cases, sense els elements del decor, renuncia a la representació de l'àmbit públic i tradueix objectivament l'ordre i l'escala del garatge, tot mostrant la posició de la rampa per l'eixamplament del cilindre. En aquesta tensió entre la façana simètrica del carrer i l'asimètrica del pati interior sembla reposar la complexitat d'aquesta arquitectura.

L'autor del projecte i la construcció de l'edifici

El projecte bàsic és d'Ignasi Mas i Morell, que tenia quaranta-set anys d'edat el 1928, data de l'encàrrec. El 1917 havia fundat la SA de Construcciones, l'empresa contractista de l'obra. L'execució de l'estructura d'acer s'adjudica a dos industrials: la meitat esquerra, a l'empresa Hijo de Miguel Mateu, i la dreta, amb la rampa, al Sr. Joan Torras (de Torras, Herrería y Construcciones, SA), segons consta a un dels plànols.¹ Com que l'immoble superava les mesures normals de la zona,

wall completed the core vertical connections. Originally, the building had capacity for over 600 vehicles.

The lower-ground and ground floors, grouped, form the base of the giant façade. Above it, the four floors of equal height plus the next floor, the result of splitting an original height of 6.40 m, configured, behind the enormous ionic pilasters, the main body. The topmost floor, i.e. the eighth if we count the lower ground, has its floor supported by the architrave and corresponds with the entablature. On the layout, the regular spacing of the columns of the main porticos contracts, as we saw, to announce the main entrance part, and the latter is reinforced by the double pilasters and the enormous pediment that consolidates the symmetrical arrangement of the building on Calle Aribau. The large windows, stretching from one pilaster to another and without sills, bring the transparency of the structural framework into the façade — like the commercial buildings of Chicago — and only in the frieze on the entablature do they vary in form and size to prepare the more dense area of the façade below the pediment. The rear elevation, on the block's courtyard side, without elements of *decorum*, renounces the representation of the public and objectively shows the order and scale of the garage, showing the position of the ramp with the bulkiness of the cylinder. This tension between the symmetrical façade overlooking the street and the asymmetrical façade overlooking the block's courtyard seems to be where the complexity of this architecture lies.

Project author and building construction

The basic project was by Ignasi Mas Morell, who was forty-seven years old in 1928, when it was commissioned. In 1917 he had founded S.A. de Construcciones, the subcontractor company for the works. The execution of the steel structure was awarded to two industrialists: the left half to the company Hijo

5 Fachada a la calle del edificio DAVID, inaugurado oficialmente en 1931

6 Proyecto básico. Fachada a la calle Aribau

7 Estructura de las plantas segunda, tercera y cuarta

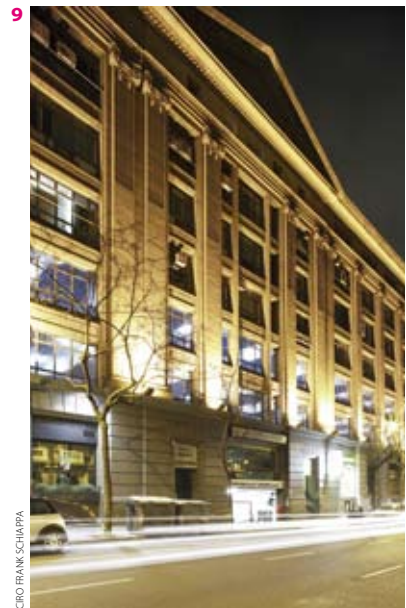
pilastres jòniques, el cuerpo principal. La última planta, es decir, la octava si contamos el semisótano, apoya su forjado a la altura del arquitrabe y se corresponde con el entablamento. En planta, el ritmo regular de las columnas de los pórticos principales se contrae, como vimos, para anunciar el episodio de la entrada principal, y ésta se refuerza con las dobles pilastres y el enorme frontón que consolida la disposición simétrica del edificio en la calle de Aribau. Las grandes ventanas, de una pilastra a otra y sin antepecho, traducen en fachada la transparencia del entramado estructural —como en los edificios comerciales de Chicago—; sólo en el friso del entablamento varían de forma y tamaño para preparar el área más densa de la fachada, bajo el frontón. El alzado trasero, al patio de manzana, sin los elementos del decoro, renuncia a la representación de lo público y traduce objetivamente el orden y la escala del garaje, mostrando la posición de la rampa por el abultamiento del cilindro. En esta tensión entre la fachada simétrica de la calle y la asimétrica del patio de manzana parece reposar la complejidad de esta arquitectura.

El autor del proyecto y la construcción del edificio

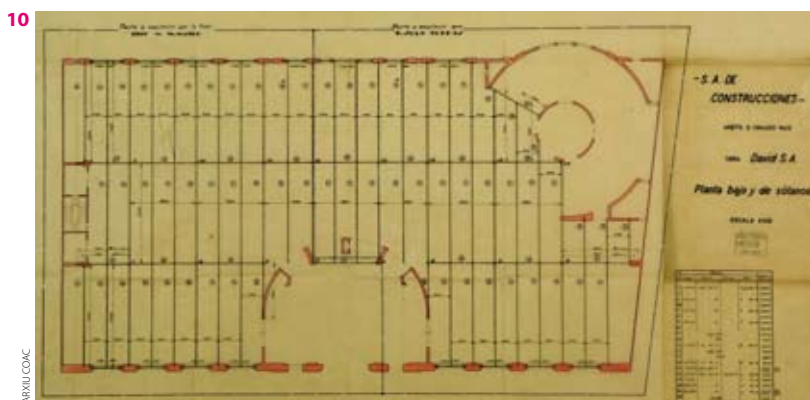
El proyecto básico es de Ignasi Mas Morell, que contaba cuarenta y siete años de edad en 1928, fecha del encargo. En 1917 había fundado la SA de Construcciones, la empresa contratista de la obra. La ejecución de la estructura de acero se adjudica a dos industriales: la mitad izquierda a la empresa Hijo de Miguel Mateu, y la derecha, con la rampa, a D. Juan Torras (Torras, Herrería y Construcciones, SA), según consta en uno de los planos.¹ Al exceder el inmueble las medidas normales en la zona, la solicitud de licencia se acoge al capítulo “Edificios públicos y de general utilidad”, que “no estarán sujetos a otras dimensiones que las que sus necesidades y el artículo 194 aconsejan”.



ARRIU DAVID S.A.



CIRO FRANK SCHIAPPA



ARRIU COAC



ARRIU DAVID S.A.



CIRO FRANK SCHIAPPA

la sol·licitud de llicència s'acull al capítol "Edificis públics i de general utilitat", que "no estaran subjectes a unes altres dimensions que aquelles que les seves necessitats i l'article 194 aconsellen". La Comisión de Ornato de l'Eixample tolerava la construcció d'"edificis que sense ser públics es destinin a usos corporatius o hagin de tenir un caràcter artístic o monumental", com semblava el cas.

Ignasi Mas es titula el 1907. Poc després treballa a l'Havana, pel seu compte, i després a Nova York, per a una empresa constructora. A la seva tornada, el 1910, s'estableix a Barcelona, on construirà la major part de la seva obra i, a més, exercirà com a arquitecte municipal de Sant Pol de Mar (Maresme).² És autor, entre altres obres, de la plaça de braus Monumental (1915), que resulta de reformar el recinte taurí El Sport, construït el 1914 per Manuel J. Raspall. Mas dota l'edifici d'una façana modernista amb motius arabitzants i vuit torres d'escala, tot alineant-ne un cos amb la Gran Via i un altre amb el passeig de Carlos I. Al marge de l'estil escollit, en aquesta obra es troben algunes característiques que després trobarem a l'edifici David, com ara la implantació en una illa de l'Eixample de Cerdà (en el David, irregular) i la contraposició entre la façana urbana —que fixa l'accés principal, resol el decor i defineix el caràcter— i l'arena, la forma objectiva de la qual, també un cilindre, es correspon amb el ritual que s'hi desenvolupa.

El client i el nom de l'edifici. Una mica d'història³

El 1910, un grup de joves aficionats a l'automobilisme es llançava per l'avinguda del Tibidabo i per les carreteres de l'Arrabassada i de Vallvidrera, amb uns carretons sense motor que més endavant, perfeccionats, s'anomenarien *down-cars*. Un dels pilots més destacats d'aquestes curses de velocitat, Josep M. Armangué, per pujar el pendent sense necessitat que el remolquessin, deci-

de Miguel Mateu, and the right half, with the ramp, to Juan Torras (Torras, Herrería y Construcciones, S.A.), as recorded in one of the plans.¹ As the property exceeded the normal measurements for the area, the permit was applied for under the "Public and general utility buildings" chapter, as these were not "subject to other dimensions than those that their needs and article 194 advise." The Ensanche Area Ornamentation Committee tolerated new "buildings that although not public are designed for corporate use or will have an artistic or monumental character", as appeared to be the case.

Ignasi Mas graduated in 1907. Shortly afterwards he worked in Havana on a self-employed basis and then in New York for a construction company. Upon his return, in 1910, he settled in Barcelona, where he built the greater part of his work and also worked as municipal architect of Sant Pol de Mar (Barcelona).² He was the designer, among other works, of the "Monumental" bullring (1915), the result of reforming the El Sport bullring, built in 1914 by Manuel J. Raspall. Mas gave the building a modernist façade with Arabising motifs and eight stairway towers, aligning one body with the Gran Via and the other with the Paseo de Carlos I. Besides the style chosen, in this work some of the characters are present that will later be found in the David building, such as the its situation within a block in Cerdà's Ensanche (an irregular block, in the case of the David building) and the counter-position between the urban façade – which establishes the main access, resolves the decor and defines the character – and the arena, whose objective shape, also cylindrical, corresponds with the ritual held there.

The client and the building's name. A little history³

In 1910, a group of young motor-racing fans set off down the Avenida del Tibidabo and along the Rabassada and Vallvidrera roads

8 Fachada posterior con el cilindro de la rampa, en una fotografia de la època. Se aprecia la salida al patio de mansana desde el semisótano y las otras siete plantas

9 Vista nocturna actual de la fachada principal

10 Estructura de la planta baja y del semisótano, con indicación del reparto de la obra entre dos industriales

11 Interior del cilindro del montacoches, fotografía de la època

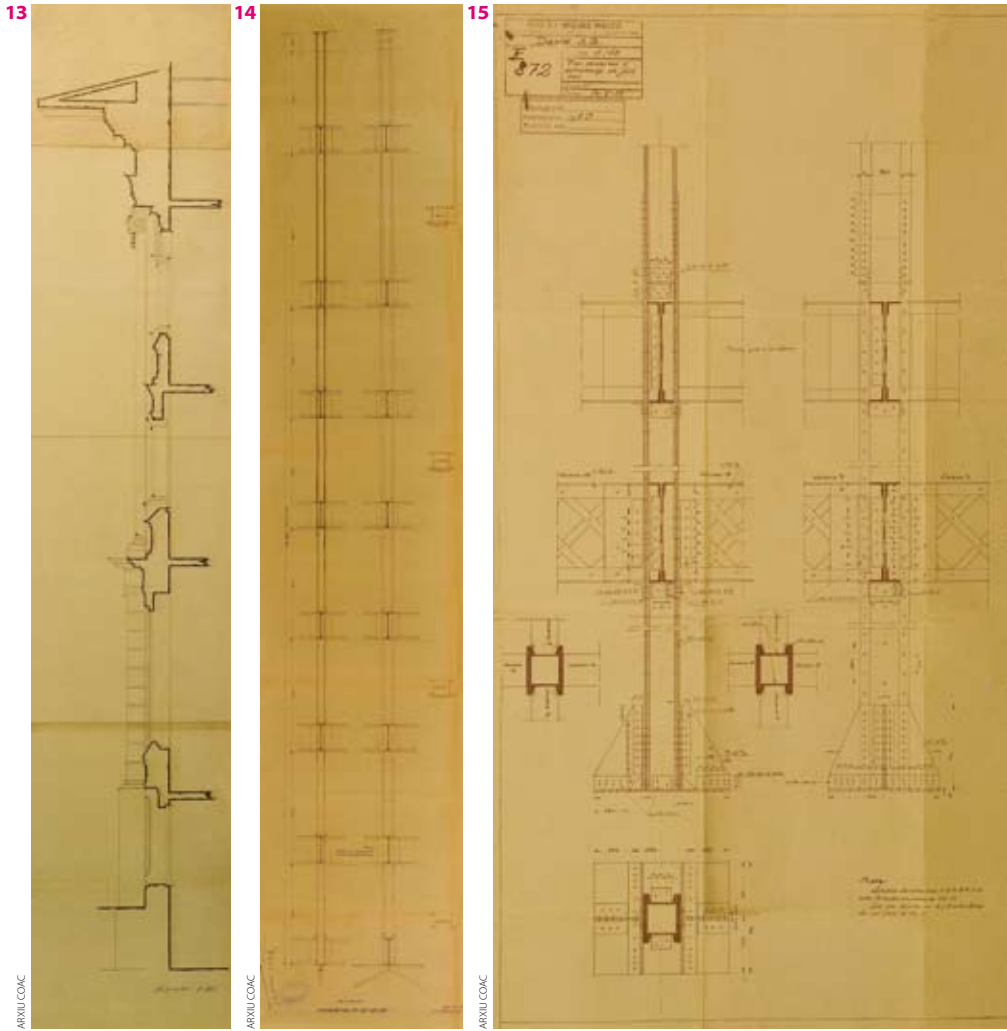
12 Visión a través de las aberturas de la rampa

La Comisión de Ornato del Ensanche toleraba la construcción de "edificios que sin ser públicos se destinan a usos corporativos o hayan de tener un carácter artístico o monumental", como parecía ser el caso.

Ignasi Mas se titula en 1907. Poco después trabaja en La Habana, por su cuenta, y luego en Nueva York, para una empresa constructora. A su regreso, en 1910, se afianza en Barcelona, donde construirá la mayor parte de su obra, además de ejercer como arquitecto municipal de Sant Pol de Mar (Barcelona).² Es autor, entre otras obras, de la plaza de toros Monumental (1915), que resulta de reformar el coso taurino El Sport, construido en 1914 por Manuel J. Raspall. Mas dota al edificio de una fachada modernista con motivos arabizantes y ocho torres de escalera, alineando un cuerpo con la Gran Via y otro con el paseo de Carlos I. Al margen del estilo escogido, en esta obra se hallan algunas características que luego encontraremos en el edificio David, como la implantación en una manzana del Ensanche de Cerdà (en el David, irregular) y la contraposición entre la fachada urbana —que fija el acceso principal, resuelve el decoro y define el carácter— y la arena, cuya forma objetiva, también un cilindro, se corresponde con el ritual que en ella se celebra.

El cliente y el nombre del edificio. Un poco de historia³

En 1910, un grupo de jóvenes aficionados al automovilismo se lanza por la avenida del Tibidabo y por las carreteras de la Arrabassada y de Vallvidrera, con unos carricoches sin motor que más adelante, perfeccionados, serían denominados *down-cars*. Uno de los pilotos más destacados de estas carreras de velocidad, José M. Armangué, para subir la pendiente sin necesidad de ser remolcado, decide acoplar a su vehículo un motor inglés JAP de dos cilindros y un ingenioso cambio de marchas por poleas



deix acoblar al seu vehicle un motor anglès JAP de dos cilindres i un enginyós canvi de marxes mitjançant politges, que permetia 16 desenvolupaments diferents. Amb això aconseguia pujar a 50 km/h de mitjana, amb la qual cosa superava les prestacions de molts automòbils de l'època. Després de perfeccionar i patentar l'invent, Josep M. Armangué i el seu germà Frick,⁴ juntament amb en Ferran Comes i els germans Ramon i Josep M. Moré, el 14 de juliol del 1914 funden la societat Autociclos David (David, SA), per fabricar els seus cotxes, i van adoptar una reproducció de l'estàtua de Miquel Àngel com a distintiu de la marca. El primer any fabriquen un centenar d'autociclos i, a causa de l'èxit obtingut, el taller es trasllada de l'avinguda del Tibidabo al carrer de Pallars, al Poblenou.⁵ Des de lllocs tan avançats com Anglaterra, França i el Japó arriben elogis sobre la qualitat tècnica dels vehicles. Hi incorporen nous motors i carrosseries i fabriquen des de berlines a camionetes de repartiment, fent servir els cotxes de competició com a publicitat de la marca, gràcies a les bones posicions que obtenien a les curses realitzades entre el 1914 i el 1925. El 1917, després de la mort de Josep M. Armangué en un accident d'aviació, els germans Moré es fan càrrec de l'empresa, però aquesta decau el 1922, de manera que el 1923 creen una agència de lloguer de vehicles i funden una companyia de taxis, muntant carrosseries sobre xassís de Citroën. Per tal d'atendre aquesta nova activitat, el 1928 Josep M. Moré encarrega a Ignasi Mas l'edifici del carrer d'Aribau, 230-240.

Els taxis David, grocs, segurs, confortables i conduïts per xofers uniformats, van arribar a constituir una flota de 1.000 vehicles. El 1931, any en què s'inaugura l'edifici, Barcelona unifica l'aspecte dels seus taxis, combinant els colors negre i groc. El 24 d'abril del 1939, poc després de la presa de Barcelona per les tropes franquistes, la Comisión Revisora

in some engine-less carts that would later be perfected and known as *down-cars*. One of the most prominent drivers in these races, José M. Armangué, to get up the hill without needing to be towed, decided to fit his vehicle with an English JAP two-cylinder engine and an ingenious belt-based gear change that allowed 16 different ratios. With this he managed the uphill at an average 50 km/h, exceeding the performance of many of the cars of the time. After perfecting and patenting the invention, on 14 July 1914, José M. Armangué and his brother Frick,⁴ together with Fernando Comes and brothers Ramón and José M. Moré, founded the company Autociclos David (David, S.A.) to make their cars, adopting a reproduction of the Michelangelo statue as the company emblem. In the first year they produced a hundred motorcycles and, due to their success, the workshop was transferred from the Avenida de Tibidabo to Calle Pallars in Poblenou.⁵ Praise came in from such advanced places as England, France and Japan, regarding the vehicles' technical quality. New engines and bodywork were introduced and they produced cars ranging from berlines to distribution vans, using the racing cars as advertising for the brand as they had done well in races between 1914 and 1925. In 1917, following the death of José M. Armangué in an aviation accident, the Moré brothers took charge of the company, but it went downhill. So, in 1923, they created a car hire agency and founded a taxi company, assembling bodywork on a Citroën chassis. To cater for this new situation, in 1928 José María Moré commissioned Ignasi Mas for the building at Calle de Aribau 230-240.

The David taxis, yellow, safe, comfortable and driven by uniformed chauffeurs, came to make up a fleet of 1,000 vehicles. In 1931, the year the new building was inaugurated, Barcelona unified the design of its taxis,

13 Detalle de las piezas de piedra artificial que constituyen la modenatura de la fachada principal (versión que no fue la definitiva)

14 Sección por las jácenas en celosía. Los pilares disminuyen su sección a medida que ascienden

15 Detalle de la entrega de las jácenas de celosía en los pilares

16 Las ventanas, confeccionadas con perfiles laminados de acero y junquillos de madera

17 Detalle de las mamparas de las oficinas de la primera planta

que permitía 16 desarrollos distintos. Con ello conseguía subir a 50 km/h de media, superando las prestaciones de muchos automóviles de la época. Tras perfeccionar y patentar el invento, José M. Armangué y su hermano Frick,⁴ junto con Fernando Comes y los hermanos Ramón y José M. Moré, el 14 de julio de 1914 fundan la sociedad Autociclos David (David, SA) para fabricar sus coches, adoptando una reproducción de la estatua de Miguel Ángel como distintivo de la marca. En el primer año fabrican un centenar de autociclos y, debido al éxito obtenido, el taller se traslada de la avenida del Tibidabo a la calle de Pallars, en el Poblenou.⁵ Desde sitios tan avanzados como Inglaterra, Francia y Japón, llegan elogios sobre la calidad técnica de los vehículos. Incorporan nuevos motores y carrocerías y fabrican desde berlines a camionetas de reparto, usando los coches de competición como publicidad de la marca al haber destacado en las carreras celebradas entre 1914 y 1925. En 1917, tras la muerte de José M. Armangué en un accidente de aviación, los hermanos Moré se hacen cargo de la empresa, pero ésta decae en 1922, de modo que en 1923 crean una agencia de alquiler de vehículos y fundan una compañía de taxis montando carrocerías sobre chasis Citroën. Para atender esta nueva actividad, en 1928 José María Moré encarga a Ignasi Mas el edificio de la calle de Aribau 230-240.

Los taxis David, amarillos, seguros, confortables y conducidos por chóferes uniformados, llegaron a constituir una flota de 1.000 vehículos. En 1931, año en que se inaugura el edificio, Barcelona unifica el aspecto de sus taxis combinando los colores negro y amarillo. El 24 de abril de 1939, poco después de la toma de Barcelona por las tropas franquistas, la Comisión Revisora de Viviendas y Muebles Abandonados abrió en la planta cuarta del garaje David una exposición con los enseres que, habiendo sido requisados o sustraídos, se ponían a disposición de



CIRIO FRANKSCHUAPPA

de Viviendas y Muebles Abandonados va obrir a la quarta planta del garatge David una exposició amb objectes que havien estat requisats o sostrets i que es posaven a disposició dels propietaris que els volguessin recuperar; el 18 de maig també es va obrir la cinquena planta, i el juny, la sisena. L'entrada costava 0,50 pessetes.⁶ Després de la Guerra Civil, l'escassetat de gasolina va fer que Moré provés sort fabricant una petita sèrie de silenciosos cotxes elèctrics, amb carrosseria del tipus haiga, molt sol·licitats per a les cerimònies nupcials.⁷ El 1942 es comença a llogar l'immoble dividint les plantes en locals per a oficines, magatzems i petits tallers industrials, i així es converteix en l'únic edifici d'alçada en el qual és possible arribar amb el vehicle mateix fins a la porta del local. El 1947, segons el projecte de l'enginyer industrial Eduardo S. Lamadrid, es realitza un buidatge de terres del pati interior de l'illa de cases per construir-hi dues plantes de garatge, tot ampliant el nivell del semisoterrani i la planta baixa. El 1954 la societat llança al mercat un *micro-car*, el David Torpedo, un cotxe de tres rodes molt manejable que, en diverses versions, arribaria a ser molt popular. El 1958 s'instal·la una estació de servei a la segona planta.

Avui dia, l'immoble, en ple ús, ha perdut la claredat inicial, per la desaparició del vestíbul i per diverses operacions que desvirtuen l'ordre espacial original, només perceptible a les plantes dedicades a estacionament i en aquelles en què un carrer de 6 m d'amplada recorre la nau central tot donant accés a les naus laterals, amb locals de 16 m de fons i diferents amplàries. L'última planta rep, a més, llum zenital pels sostres inclinats i s'hi han instal·lat excel·lents espais de treball, majoritàriament estudis professionals, als quals també s'hi pot accedir amb vehicle, per a la càrrega i descàrrega. L'escena equival a un passatge industrial històric del barri del Taulat, però situat en un àtic i en ple Eixample burgès.

combining the colours black and yellow. On 24 April 1939, not long after the taking of Barcelona by Francoist troops, the Committee for the Inspection of Abandoned Homes and Furniture opened an exhibition on the fourth floor of the David garage of objects that had been confiscated or stolen. These were exhibited for owners who wanted to recover them; on 18 May the fifth floor was opened too and in June the sixth. Entry cost 0.50 pesetas.⁶ After the Civil War, the petrol shortage led to Moré trying his luck by manufacturing a small series of silent electric cars, with stylish bodywork, very popular for wedding ceremonies.⁷ In 1942 the building started to be rented out, with the floors being divided into office and warehouse premises and small industrial workshops, and thus it became the only tall building where it was possible to get one's vehicle right up to the door of one's premises. In 1947, according to the project of industrial engineer Eduardo S. Lamadrid, earth was dug out of the block courtyard in order to build two garage floors, extending the lower ground level and the ground floor. In 1954 the company launched a *micro-car*, the David Torpedo. This was a very manageable three-wheeler that, in several versions, would become very popular. In 1958 a service station was installed on the second floor.

Nowadays the property, fully used, has lost its initial clarity owing to the disappearance of the lobby and due to operations that detract from the original spatial order, only perceptible on floors devoted to parking and those where a 6 m wide lane runs down the central unit, giving access to the side units, with premises 16 m deep and of varying widths. The top plant, furthermore, receives zenithal light through its sloping roofs and excellent work spaces have been installed within it, mainly professional studios, which can also be accessed in a vehicle

18
Fachada monumental, tras de la cual conviven todo tipo de actividades

19
Una de las plantas (segunda) actualmente destinadas a garaje



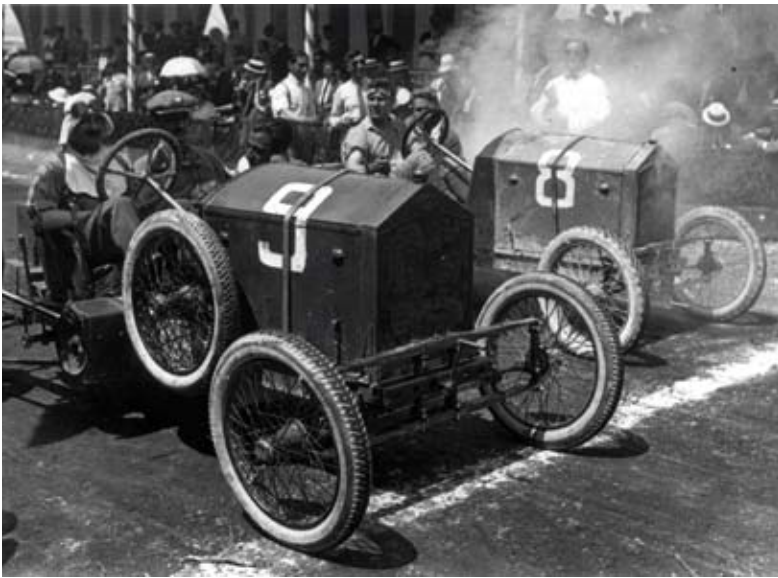
CIRIO FRANKSCHUAPPA

los propietarios que quisieran recuperarlos; el 18 de mayo se abrió también la quinta planta y en junio la sexta. La entrada costaba 0,50 pesetas.⁶ Tras la Guerra Civil, la escasez de gasolina hizo que Moré probara suerte fabricando una pequeña serie de silenciosos coches eléctricos, con carrocería tipo haiga, muy solicitados para las ceremonias nupciales.⁷ En 1942 se empieza a alquilar el inmueble dividiendo las plantas en locales para oficinas, almacenes y pequeños talleres industriales, y así se convierte en el único edificio en altura en el que es posible llegar con el propio vehículo a la puerta del local. En 1947, según proyecto del ingeniero industrial Eduardo S. Lamadrid, se realiza un vaciado de tierras del patio de manzana para construir dos plantas de garaje, ampliando el nivel del semisótano y la planta baja. En 1954 la sociedad lanza al mercado un *micro-car*, el David Torpedo, un coche de tres ruedas muy manejable que, en varias versiones, llegaría a ser muy popular. En 1958 se instala una estación de servicio en la segunda planta.

Hoy en día el inmueble, en pleno uso, ha perdido la claridad inicial por la desaparición del vestíbul y por operaciones que desvirtúan el orden espacial original, sólo perceptible en las plantas dedicadas a estacionamiento y en aquellas en que una calle de 6 m de ancho recorre la nave central, dando acceso a las naves laterales, con locales de 16 m de fondo y distintas anchuras. La última planta recibe, además, luz cenital por los techos inclinados y en ella se han instalado excelentes espacios de trabajo, estudios profesionales en su mayoría, a los que también puede accederse en vehículo para la carga y descarga. La escena equivale a un pasaje industrial histórico del barrio del Taulat, pero situado en un ático y en pleno Ensanche burgués.

A pesar de los múltiples avatares, y sin duda gracias a la potencia e integridad del orden académico gigante de su fachada, el edificio ha conseguido mantener una apariencia urbana decorosa. Constituye una interesante paradoja que

20



ARXIU DAVID S.A.

21



ARXIU DAVID S.A.

Malgrat els múltiples avatars, i sens dubte gràcies a la potència i integritat de l'ordre acadèmic gegantí de la seva façana, l'edifici ha aconseguit mantenir una aparença urbana decorosa. Constitueix una interessant paradoxa que aquest element —el més vulnerable de molts edificis moderns— sigui, en aquest cas, el testimoni de l'ordre genuí de l'edifici, de manera que una veritable restauració de la façana es podria fer sense tocar-la, si bé exigiria la restitució de la resta de l'edifici a la seva primitiva estructura formal.

La relació dels arquitectes barcelonins amb aquesta obra respon a dues tendències crítiques: d'una banda, la que inauguren els membres del GATCPAC, en excloure-la de la revista *AC* —cal suposar que per la bel·ligerant disconformitat del grup amb l'estil de la façana⁸—. I, d'altra banda, la que s'expressa com una relació d'empatia, pròpia dels arquitectes que coneixen l'edifici o que hi han tingut o hi tenen el seu estudi professional; aquests partidaris, amb una barreja de fascinació i d'astorament, intueixen la seva importància arquitectònica i el valor general que com a proposta urbana podria tenir.⁹ Aquesta segona valoració destaca la universalitat de la seva estructura formal respecte dels usos possibles o, com se sol dir, respecte de la *funció*, una qüestió que els arquitectes del GATCPAC van decidir no apreciar. En efecte, les característiques generals i les mesures relatives el fan apte per a la juxtaposició i la superposició d'usos diversos, que poden canviar en el curs del temps, de manera que l'edifici, en alinear-se amb la tradició de la ciutat vertical, proposa una alternativa a la idea de zonificació del pla. Encara que el seu arquitecte potser no en fos conscient, d'això, l'edifici s'inscriu amb modestia en la tradició *sachlich* de la ciutat mercantil i industrial històrica, al costat del londinenc *The Adelphi* (1768), dels Adam; de l'Estació d'Estacions, de Cerdà (cap el 1860); de les idees de Hilberseimer o

for loading and unloading. The scene looks like a historical industrial landscape from the Taulat neighbourhood, but located in an attic at the heart of the bourgeois *Ensanche*.

Despite the numerous ups and downs, and undoubtedly thanks to the power and integrity of the giant academic order of its façade, the building has managed to maintain a decorous urban appearance. It constitutes an interesting paradox that this element — the most vulnerable part of many modern buildings — is, in this case, witness to the original order of the building, so a true restoration of the façade could be done without touching it but it would demand the restoring of the rest of the building to its early formal structure.

The relationship of Barcelona's architects with this work responds to two critical tendencies: firstly, that inaugurated by members of the GATCPAC when they excluded it from the magazine *AC*, one must suppose because of the belligerent disagreement of the group with the style of the façade.⁸ And secondly, that expressed as a relationship of empathy, typical of those architects who know the building and have had or still have their professional studio there; these supporters, with a mixture of fascination and stupor, intuit its architectural importance and the general value that it could have as an urban proposal.⁹ This second evaluation highlights the universality of its formal structure with respect to the possible uses, or, as is usually said, to the *function*, an aspect that the GATCPAC architects decided not to value. In effect, the general characteristics and relative measures make it apt for the juxtaposing and superposing of diverse uses, which may change over the course of time, so that the building, while aligned with the tradition of a vertical city, proposes an alternative to the zoning idea

22



ARXIU DAVID S.A.

23



ARXIU DAVID S.A.

24



ARXIU DAVID S.A.

20 En Octubre de 1921 se celebró el primer trofeo Armangué, en memoria de quien fuera uno de los fundadores de la sociedad DAVID S.A.

21 Una miniatura del famoso David de Miguel Angel identificaba a los vehículos, como se aprecia en esta ambulancia, y daba nombre a la sociedad

22 El triciclo DAVID (1954) que según José Ma Moré no era "un coche con una rueda menos, sino una moto con una rueda más"

23 Coches eléctricos con chasis DAVID y carrocería de tipo "Haiga"

24 Anuncio de los Autociclos, aparecido en la revista "Barcelona artística e industrial" en 1919

este elemento —lo más vulnerable en muchos edificios modernos— sea, en este caso, el testigo del orden genuino del edificio, de tal modo que una verdadera restauración de la fachada podría hacerse sin tocarla, pero exigiría la restitución del resto del edificio a su primitiva estructura formal.

La relación de los arquitectos barceloneses con esta obra responde a dos tendencias críticas: por un lado, la que inauguran los miembros del GATCPAC al excluirla de la revista *AC*, hay que suponer que por la beligerante disconformidad del grupo con el estilo de la fachada.⁸ Y, por otro lado, la que se expresa como una relación de empatía, propia de aquellos arquitectos que conocen el edificio o han tenido o tienen en él su estudio profesional; estos partidarios, con una mezcla de fascinación y estupor, intuyen su importancia arquitectónica y el valor general que como propuesta urbana podría tener.⁹ Esta segunda valoración destaca la universalidad de su estructura formal respecto a los usos posibles o, como se suele decir, respecto a la *función*, cuestión que los arquitectos del GATCPAC decidieron no apreciar. En efecto, las características generales y medidas relativas lo hacen apto para la juxtaposición y la superposición de usos diversos, que pueden cambiar en el curso del tiempo, de modo que el edificio, al alinearse en la tradición de la ciudad vertical, propone una alternativa a la idea de zonificación del plano. Aunque su arquitecto quizá no fuera consciente de ello, el edificio se inscribe, con modestia, en la tradición *sachlich* de la ciudad mercantil e industrial histórica, al lado del londinense *The Adelphi* (1768), de los Adam; de la Estación de Estaciones de Cerdà (hacia 1860); de las ideas de Hilberseimer o de las fábricas Fiat de Turín, Van Nelle en Rotterdam o Boots en Beeston, sus coetáneas.



ARXIU DAVID S.A.

de les fàbriques Fiat de Torí; de Van Nelle, a Rotterdam, o de Boots, a Beeston, les seves coetànies.

La versió escarrassada d'aquest model es troba als edificis industrials de diverses plantes, en petits lots, que encara hi ha al Poblenou, i l'únic caràcter de les quals rau en el fet que posseïxen un muntacàrregues una mica gros i una planta més o menys diàfana. I, en vistes de com s'està enfocant la "recuperació" del que va ser el quadrant oriental de la Barcelona industrial projectada per Cerdà, la lliçó general del David sembla que, de nou, serà desatès. ♦

Antonio Armesto i Mariona Benedito
Traduït per Esteve Comes i Bergua

on the plans. Although its architect was probably not aware of it, the building is set, modestly, within the *sachlich* tradition of the mercantile and historical industrial city, next to London's Adelphi (1768) by the Adam brothers, or the Cerdà Station of Stations (towards 1860); or the ideas of Hilberseimer and of factories such as Fiat in Turin, Van Nelle in Rotterdam or Boots in Beeston, its contemporaries.

The poor version of this model can be found in the industrial buildings, several storeys high and in small batches, that still exist in Poblenou and whose only character lies in having a rather large service lift and a more or less uncluttered floorplan. And, in view of how the "recovery" of what was the eastern quarter in the industrial Barcelona planned by Cerdà is being focussed, it seems that the general lesson from the David building is once again going to be overlooked. ♦

Antonio Armesto and Mariona Benedito
Translated by Debbie Smirthwaite

▲ *Exhibición de los taxis DAVID (quizás en la Avda. Diagonal o en la de la Infanta Carlota) con la combinación de los colores negro y amarillo adoptada en 1931 por el municipio barcelonés*

La versió mezzquina de este modelo se encuentra en los edificios industriales de varias plantas, en pequeños lotes, que existen aún en el Poblenou y cuyo único carácter reside en poseer un montacargas un poco grande y una planta más o menos despejada. Y, a la vista de cómo se está enfocando la "recuperación" del que fuera el cuartel oriental en la Barcelona industrial proyectada por Cerdà, la lección general del David parece que, de nuevo, va a ser desatendida. ♦

Antonio Armesto y Mariona Benedito*

1. Torras s'anunciava a la revista AC, del GATCPAC, des del número 2; i, des del número 6, també l'empresa Hijo de Miguel Mateu.

2. Al llibre *Diürn*. Ignasi Mas, *Avi Vila* (Museo de Pintura de Sant Pol de Mar, 1998) hi figura una biografia de l'arquitecte i el text de Juan José Lahuerta "Records de Sant Pol". Lahuerta també ha escrit "El arquitecto Ignasi Mas, 1881-1953", *Carrer de la Ciutat* (Barcelona), núm. 2 (març del 1978), i "Actividad y construcciones de Ignasi Mas i Morell, arquitecto (1881-1953)", *D'Art* (Barcelona), núm. 16 (1990).

3. La gerència actual n'ofereix una sinopsi a <http://www.edificiodavid.com>.

4. Frick Armangué i l'arquitecte Jaume Mestres construirien, el 1922, l'autòdrom de Sitges-Terramar.

5. Els autocicles eren cotxes que no superaven els 350 quilos de pes, amb transmissió per cadena, normalment sense capota i de dues o tres places, que es van fer molt populars als anys vint.

1. Torras advertised in the GATCPAC's AC magazine from issue 2, and from issue 6, so did Hijo de M. Mateu.

2. In the book *Diürn*. Ignasi Mas, *Avi Vila* (Museo de Pintura de Sant Pol de Mar, 1998) there is a biography of the architect and the text by Juan José Lahuerta "Records de Sant Pol". Lahuerta has also written: "El arquitecto Ignasi Mas, 1881-1953", *Carrer de la Ciutat* (Barcelona), no. 2 (March 1978), and "Actividad y construcciones de Ignasi Mas i Morell, arquitecto (1881-1953)", in *D'Art* (Barcelona), no. 16 (1990).

3. The current management offers a synopsis at <http://www.edificiodavid.com>.

4. In 1922, Frick Armangué and architect Jaume Mestres would build the Sitges-Terramar racetrack.

5. The autocycles were cars whose weight did not exceed 350 kilos, with chain transmission, usually without a hood and with two or three seats, which became very popular in the twenties.

*Amb el suport del Departament d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació de la Generalitat de Catalunya i del Fons Social Europeu

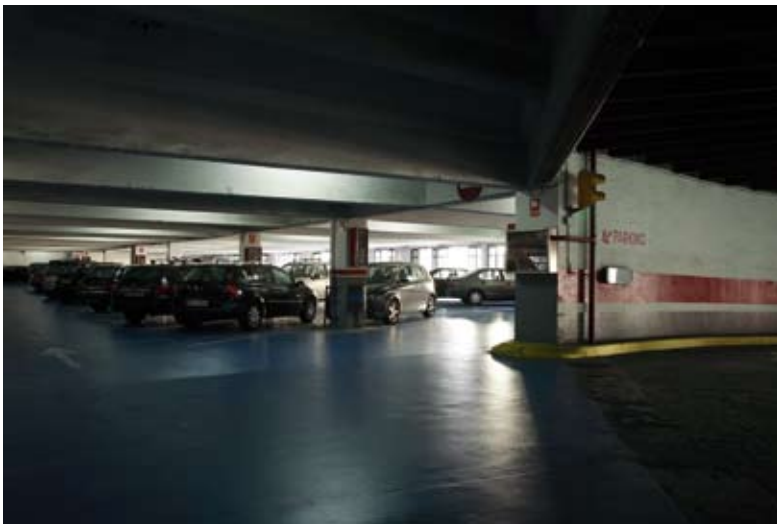
1. Torras se anunciaba en la revista AC del GATCPAC desde el número 2; y, desde el número 6, lo hacía también la empresa Hijo de Miguel Mateu.

2. En el libro *Diürn*. Ignasi Mas, *Avi Vila* (Museo de Pintura de Sant Pol de Mar, 1998) figura una biografia del arquitecto, junto con el texto de Juan José Lahuerta "Records de Sant Pol". Lahuerta ha escrito también: "El arquitecto Ignasi Mas, 1881-1953", *Carrer de la Ciutat* (Barcelona), núm. 2 (marzo 1978), y "Actividad y construcciones de Ignasi Mas i Morell, arquitecto (1881-1953)", *D'Art* (Barcelona), núm. 16 (1990).

3. La gerencia actual ofrece una sinopsis en <http://www.edificiodavid.com>.

4. Frick Armangué y el arquitecto Jaume Mestres construirían en 1922 el autódromo de Sitges-Terramar.

5. Los autociclos eran coches cuyo peso no sobrepasaba los 350 kilos, con transmisión por cadena, normalmente sin capota y de dos o tres plazas, que se hicieron muy populares en los años veinte.



6. Jaume Fabre i Fornaguera: La contrarevolució a Barcelona. Els que es van quedar. Tesis doctoral UAB, pàg. 292.

7. Se'n poden veure algunes fotografies i dades a HYPERLINK "<http://grup07.com/microcoches/david.htm>" "<http://grup07.com/microcoches/david.htm>".

8. Fins i tot prenen Ignasi Mas, sense anomenar-lo, com a blanc de les seves diatribes, en dedicar a una de les seves obres a Sant Pol de Mar, la casa de les Tribunes, el paràgraf següent: "Influencia de los ocho años de estudios técnicos en una Escuela Superior". Aquesta al·lusió es publica a la pàgina 25 del número 1 d'AC, del primer trimestre del 1931, és a dir, l'any en què s'inaugura l'edifici David.

9. Hem recollit algunes anècdotes i testimonis relacionats. Ramon Sanabria explica que, poc temps després d'haver instal·lat el seu estudi a la planta superior, una nit que es trobava sol i completament ficat en la feina, a altes hores, li va semblar que percebia el dring d'unes esquelles; per assegurar-se que no estava somniant, va mirar cap al carrer i va comprovar que, efectivament, hi havia un ramat d'ovelles que s'esperaven per participar en la filmació d'una pel·lícula. Alfons Soldevila, amb un grup de professors de l'Escola d'Arquitectura, va prendre l'edifici David com a base per a realitzar un exercici, al començament dels anys noranta, i des d'aleshores aquesta estructura no ha deixat de ser un esperó més per a la seva imaginació.

6. Jaume Fabre Fornaguera: La contrarevolució a Barcelona. Els que es van quedar. UAB doctoral thesis, p. 292.

7. Some photos and details can be seen at <http://grup07.com/microcoches/davis.htm>

8. They even made Ignasi Mas, without naming him, the target of their diatribes by dedicating the following paragraph to one of his works in Sant Pol de Mar, the Les Tribunes house: "Influence of eight years of technical studies at an Advanced School". This allusion was published on page 25 of number 1 of AC, in the first quarter of 1931, i.e. in the year that the David building was inaugurated.

9. We have collected some anecdotes and evidence. Ramón Sanabria tells that shortly after setting up his studio on the top floor, one night he was absorbed in his work until the late hours, and thought he heard the tinkling of cowbells, to make sure he wasn't dreaming he looked out into the lane on that floor and saw that, effectively, there was a flock of sheep waiting to take part in the shooting of a film. Alfons Soldevila, with a group of teachers from the School of Architecture, took the David building, in the early nineties, as a base for an exercise and since then this structure has been a constant stimulus for his imagination.



25 *Circulación por la rampa, en la actualidad*

26 *Interior de una de las plantas de aparcamiento*

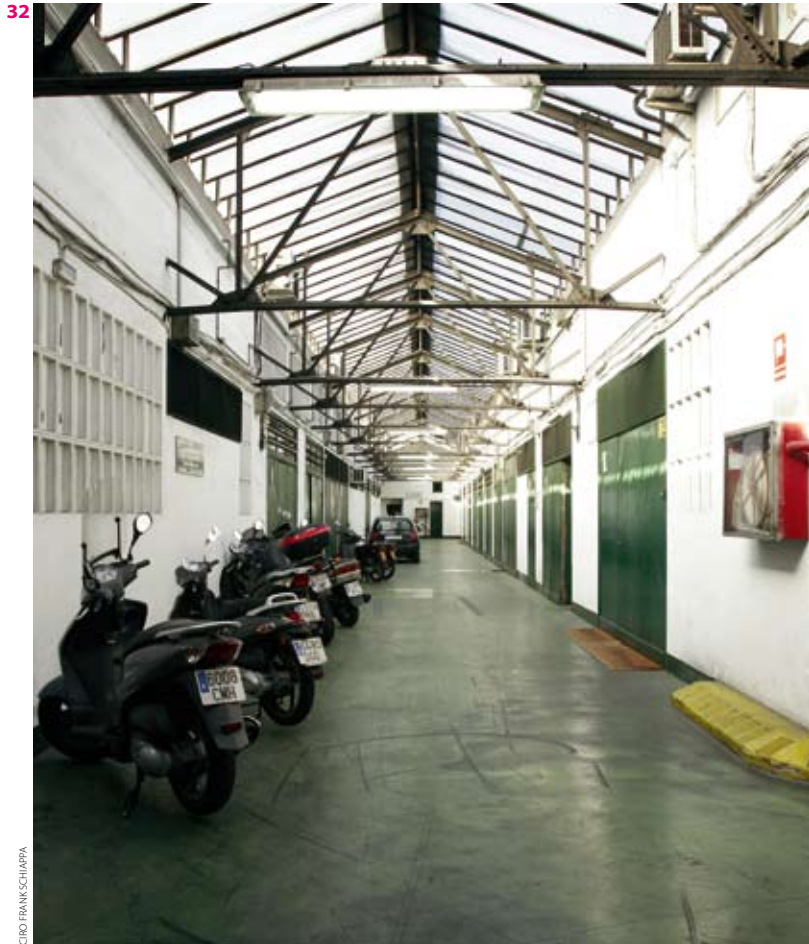
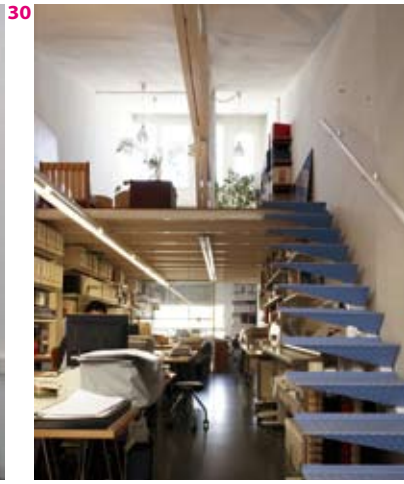
27 *Calle central en una de las plantas superiores, con turismos y motocicletas*

6. Jaume Fabre Fornaguera: La contrarevolució a Barcelona. Els que es van quedar. Tesis doctoral UAB, pàg. 292.

7. Pueden verse algunas fotografías y datos en "<http://grup07.com/microcoches/david.htm>" "<http://grup07.com/microcoches/david.htm>".

8. Incluso toman a Ignasi Mas, sin nombrarlo, como blanco de sus diatribas al dedicar a una de sus obras en Sant Pol de Mar, la casa de Les Tribunes, el siguiente párrafo: "Influencia de los ocho años de estudios técnicos en una Escuela Superior". Esta alusión se publica en la página 25 del número 1 de AC, del primer trimestre de 1931, es decir, el año en el que se inaugura el edificio David.

9. Hemos recogido algunas anécdotas y testimonios. Ramón Sanabria cuenta que poco después de instalar su estudio en la planta superior, hallándose él solo una noche, a altas horas, absorto en su tarea, creyó percibir el tintineo de unos cencerros; para cerciorarse de que no soñaba se asomó a la calle de la planta y comprobó que, efectivamente, había un rebaño de ovejas esperando para participar en la filmación de una película. En los primeros noventa Alfons Soldevila, con un grupo de profesores de la Escuela de Arquitectura, tomó el edificio David como base para realizar un ejercicio, y desde entonces esta estructura no ha dejado de ser un acicate más para su imaginación.



En la última planta abundan los estudios de arquitectura y diseño gráfico o industrial. Son espacios de distinta anchura y con altura suficiente para instalar un altillo, con buena iluminación y accesibles con vehículo a motor.

28
Emiliana design studio (8N)

29
Local 8Ñ

30
Casimiro Rendé i Bertrán (8B)

31
Patricio, Conrad, Susana Aristoy (8C)

32
Calle con lucernario en la última planta

33
Despacho de arquitectura de Artigas y Sanabria (8X)

Agradecemos la colaboración de: Archivo Histórico del COAC en Barcelona, DAVID S.A.; a los arquitectos Francesc Labastida, Ramón Sanabria, Alfons Soldevila y Susana Aristoy; al fotógrafo Ciro Frank Schiappa y a todos los que nos han abierto las puertas de este fascinante edificio, en especial a los que ocupan los locales 8B, 8C, 8K, 8Ñ, 8N y 8X.