



Carrers moderns: la història continua

Josep Parcerisa

La celebració l'any 2009 dels cent cinquanta anys del Pla d'Eixample per a Barcelona i el fet que s'acompanyi d'una certa atenció renovada pel personatge i la seva obra permet discutir algunes qüestions que tenen l'origen precisament en aquell moment, qüestions que poden ser d'interès general i que altrament tindrien més difícil audiència. Una d'aquestes és la següent: quina és la vigència del carrer característic que Ildefons Cerdà va *imaginar* a Barcelona?

Anem a pams. Preguntar pel carrer que Cerdà va imaginar vol dir en realitat preguntar per la salut de la immensa majoria de carrers de carn i ossos que hom trepitja pel centre actual de la ciutat de Barcelona. Preguntar per la seva vigència és, de fet, una qüestió amb la qual breguen quotidianament especialistes i opinió pública. El que pretenc no és pas fer un exercici historiogràfic sobre la vigència d'allò que algú es va imaginar fa més de cent cinquanta anys. Si el focus es concentra entorn *del que deia Ildefons Cerdà per a l'eixample* entès com una obra en què escatir amb la màxima precisió *els carrers imaginats per Cerdà*, la seva vigència seria una derivació bizantina d'interès molt relatiu i no una qüestió pràctica i real. El meu punt de vista vol raonar sobre els carrers

Modern Streets: The Story Goes On

Josep Parcerisa

The celebration in 2009 of one hundred fifty years of the Eixample Plan of Barcelona and the attendant renewed interest in the figure and works of Ildefons Cerdà offers us the opportunity to discuss issues that have their origin precisely in that moment, questions that may be of general interest but that for which otherwise it would be more difficult to find an forum. One of these is: What is the validity of distinctive street that Cerdà imagined for Barcelona?

Let us take things one at a time. To ask about the street Cerdà "imagined" actually means to inquire about the health of the vast majority of streets of asphalt under our feet today in the centre of the city of Barcelona. The question of their validity is in fact an issue with which specialists and public opinion wrestle daily. What I intend is to do not a historiographical exercise on the validity of what someone imagined more than one hundred fifty years ago. If the focus is on *what Ildefons Cerdà said about the Eixample*, understood as a work in which to deduce with the utmost precision *the streets imagined by Cerdà*, their validity would be a Byzantine derivation of very relative interest and not a real, practical question. My stance seeks to discuss the streets that have unfolded progressively for





La plaça d'Urquinaona és part del sistema de carrers i places de Barcelona que articulen la ciutat històrica, anterior a la revolució industrial, amb la ciutat moderna. Imatge aproximadament dels anys trenta del segle xx. (Arxiu Jordi Sardà) / Plaça d'Urquinaona is part of the system of streets and squares of Barcelona that joins the historic city, preceding the industrial revolution, with the modern city. Image from approximately the 1930s. (Jordi Sardà Archive)

que s'han desplegat progressivament per més de cent i molts anys i veure fins a on podrien anar.

Cal advertir també que esmentar *el carrer característic* és esmentar un assumpte envitricollat. Demana algunes puntualitzacions. Si un carrer l'entenen definit pel conjunt de les qualitats que el constitueixen, des de les referides al pla del sòl fins als edificis que el conformen, des del traçat fins a la línia del cel, per exemplificar-ho, bé podríem dir que Cerdà no va definir completament cap prototipus de carrer, perquè no determinà amb valor normatiu el conjunt de les seves qualitats. Quins haurien de ser els edificis que s'establissin als carrers, quines les seves dimensions,



Els carrers de la ciutat moderna, de nit. Baltimore (EUA). (Arxiu Jordi Sardà) / Streets of the modern city, at night. Baltimore (USA). (Jordi Sardà Archive)



Corso della Giovecca. Del Renaixement a la ciutat moderna. Ferrara (Itàlia). (Foto J. P.) / 1.3 Corso della Giovecca. From the Renaissance to the modern city. Ferrara (Italy). (Photo J. P.)

a century and a half and to see how far they can go.

It should be noted also that to speak of *the characteristic street* is to speak of complex; one which demands some clarifications. If we understand a street as being defined by the set of qualities that comprise it, from those to do with the ground plan to the buildings that conform it, from the line of the street to the skyline, in order to define it, we could say that Cerdà never defined completely any prototype of a street, because he did not determine with normative value the set of its qualities. Which should be the buildings constructed in the streets, their sizes, uses, heights, the relations among them and the overall ar-



els usos, les alçades, les relacions entre si, la disposició general, pot trobar-se en els textos i il·lustrant el plànol del concurs, però aviat va deixar de ser un assumpte prioritari per a Cerdà.¹ En canvi, el nervi del seu esforç com a home d'acció i pròpiament com a urbanista a partir de l'aprovació del seu projecte va ser vetllar per la viabilitat del traçat geomètric en la seva màxima extensió i exactitud per tal que el plànol adoptat el 1859 fos respectat tant o més que una llei, com així ha estat (Cerdà, 1991: 577-589).² Resultat d'aquest esforç i talent és el desplegament del Pla materialitzat en el traçat dels seus carrers, que són finalment la base de la impactant ciutat que hem heretat. Així doncs, els carrers característics són *en certa mesura* els imaginats per Cerdà, en la mesura dels traçats.

La dimensió de l'eixample previst per Cerdà era tan enorme que la ciutat de Barcelona desenvolupà els carrers d'eixample en un temps molt dilatat i això ha afavorit que hi cristal·litzessin moltes i diverses formes d'establiment humà. I malgrat tot, a què s'anomena, en un sentit popular, carrer d'eixample? Doncs tothom ho relaciona amb un arquetip bastant precís que s'ha estès amb els anys per l'eixample central. Caldrà, doncs, caracteritzar aquest arquetip i, amb totes les prevencions que facin al cas, discutir la vigència d'aquesta mena de carrer.

rangement can be found in the texts and drawings in the plan submitted to the competition, but this soon ceased to be a priority issue for Cerdà.¹ In contrast, the thrust of his effort as a man of action and specifically as an urban planner from the time his project was approved was to ensure the viability of the geometric layout in its maximum precision and extent so that the plan adopted in 1859 would be respected as much as or more than a law, as it has turned out (Cerdà, 1991: 577-589).² The result of this effort and attitude is the unfolding of the Plan materialized in the layout its streets, which are ultimately the foundation of the striking city that we have inherited. So the characteristic streets are *to a certain extent* those imagined by Cerdà, insofar as their layout.

The development foreseen by Cerdà was so enormous that it took the city of Barcelona's years to build the streets and this favoured their concretion in manifold, diverse forms of human occupation. And yet, what is it that we call, in a popular sense, a street of the Eixample? Well, everyone associates it with a fairly precise archetype that has spread over the years throughout the central Eixample. Therefore we must characterize this archetype, and with all due caution, discuss the validity of this sort of street.

1. Valgui la seqüència de plànols del projecte, en particular el de 1861 (Cerdà, 1991: 455). Per bé que sabem de la implicació de Cerdà en alguna de les primeres promocions d'habitatges que van tenir lloc, en els resultats no hi reconeixem un especial mèrit.

1. See the sequence of maps of the project, in particular the one from 1861 (Cerdà, 1991: 455). Although we are aware of Cerdà's involvement in some of the first flat blocks built, we do not see any special merit in the results.

2. «Cuatro palabras sobre el Ensanche dirigidas al público de Barcelona», document clarivident que anticipa les bases de les fórmules encara actuals de cooperació i compensació entre propietaris (Cerdà, 1991).

2. "Cuatro palabras sobre el Ensanche dirigidas al público de Barcelona", foresighted document that anticipates the rules of cooperation and compensation among property owners still in force today (Cerdà, 1991).



Complexitat i densitat de les activitats d'un carrer de l'eixample de Barcelona, avui. (Foto J. P.) / Complexity and density of activities of a street in the Eixample of Barcelona, today. (Photo J. P.)



Què és el que caracteritza aquests carrers? Crec que es pot resumir en tres grans temes. El primer és el dibuix exacte del *pla del terra*. Els carrers de l'eixample de Barcelona tenen per regla general l'amplada constant de 20 metres i el traçat rectilini; aquestes mesures esdevenen canòniques. Però també es caracteritzen pel que hom copsa en transitar-hi: són carrers amb cruïlles molt especials, no pas amb angles vius, sinó en forma de xamfrans, de talls diagonals. Les cruïlles ortogonals són com plaques octogonals en les quals el carrer, cada carrer, per regla general, en troba un altre d'identica geometria a distància regular entre eixos de 133 metres. Els carrers alternen la seqüència corredor/cruïlla en una proporció insòlita per a una ciutat feta amb mansanes: 1.7/1. És a dir, que la proporció de l'espai, la llum i les visuals degudes a la geometria dels xamfrans tenen un impacte proporcionalment molt llarg en la completa percepció de la seqüència.³ Tots els carrers de l'eixample, els canònics però també els més grans, uns pocs de 30 metres i les grans avingudes territorials de 50 metres, Gran Via i diagonals, estan encadenats a una raó o sistema que es percep segons aquests trets i gràcies a la dominància de l'ordre dels carrers generals i les enormes cruïlles.

Són carrers prou llargs i continus perquè els seus extrems s'articulin amb altres que són ja al defora del teixit d'eixample. Això els permet ser al mig de la ciutat i molt pendents de totes les seves vibracions. La mobilitat ho expressa pla bé: aquests carrers condueixen la circulació a través de la ciutat. Són el pas genèric de trànsits amb orígens anteriors i destinacions llunyanes les quals serveixen per a la connexió amb altres districtes de la ciutat i sovint fins territorial. Dels vint metres d'amplada, la meitat van dedicats al trànsit mecànic ja des dels temps de Cerdà. Vianants i vehicles coincideixen en un empat tècnic sempre en discussió.

Aquesta *simfonia genèrica* es disposa en un terreny natural suaument ondulat. Cerdà es va preocupar molt específicament per la definició de les rasants dels carrers de forma tal que, sigui quina sigui la direcció en la qual es circuli, els perfils longitudinals de cada carrer combinant lleugers pendents de llarg recorregut seran quelcom tan suau que amortirà les irregularitats i així ajudarà a la percepció del conjunt com una unitat. Aquesta mena de *pentagrama silent*, notable qualitat de la urbanització, s'estroneja allí on falla l'harmonia dels perfils. Aleshores es crea un seriós entrebanc a l'enteniement conjunt del carrer malgrat que hi hagi continuïtat

What is it that characterizes these streets? I believe this can be summarized in three main themes. The first is the exacting drawing of the *ground plan*. The streets of the Eixample of Barcelona by general rule have a constant width of 20 metres and are straight; these features come to define a standard. But they are also characterized by what we find as we move along them: we find streets with unusual intersections, where the corners, rather than being right angles, are chamfered, that is cut diagonally. The orthogonal intersections are like octagonal plazas where the street, each street, as a general rule, meets another of identical geometry at a regular distance between axes of 133 metres. The streets alternate the corridor/intersection sequence in a proportion unusual for a city laid out in square blocks: 1.7/1. That is, the proportion of space, light and visuals due to the geometry of the chamfered corners has a proportionally very long impact on the full perception of the sequence.³ All the streets in the Eixample, the characteristic ones as well as the broader ones (a few 30 meters wide and the large crosstown avenues, the Gran Via and diagonals, 50 meters wide), are tied to a reason or system that is perceived according to these features and thanks to the dominance of the order of the characteristic streets and the enormous intersections.

The streets are quite long and continuous insofar as at either end they join up with other streets outside of the network of the Eixample. This enables them to be in the middle of the city and very attentive to all its vibrations. The mobility they provide expresses this well: these streets channel traffic through the city. They are the generic thoroughfare for traffic of previous origins and distant destinations which they connect with other districts in the city and often beyond. Of the 20 metres of width, half have been reserved for motor vehicles since the time of Cerdà. Pedestrians and vehicles confront each other in an ever-disputed draw.

This *generic symphony* unfolds over a gently undulating natural land. Cerdà was particularly concerned with defining the vertical angles of the streets in a way that, whichever direction one travels, the longitudinal profiles of each street combining long gentle slopes would be so moderate that they cushion the irregularities and thus help create the perception of the whole as a unit. This sort of *silent stave*, outstanding quality of the development, is interrupted wherever the harmony of profiles falters. This creates a major obstacle to the comprehensive understanding of the street despite any

3. El gest del xamfrà es troba inicialment a la geometria de la ciutat barroca, on hi és, però excepcional i reservat a la cruïlla mestra, com l Quattro Canti a la ciutat de Palerm.

3. The chamfer is originally found in the geometry of the baroque city, where it is, however, exceptional and reserved for main intersections, as with the Quattro Canti in the city of Palermo.



Versions del plànol *Sobreexposició de Barcelona 1984* reelaborades per procediments digitals. El nom del plànol és una al·lusió al procediment de fabricació de la base fotogràfica. Aquesta va efectuar-se mitjançant la sobreexposició del revelatge fotogràfic d'una sèrie de fotoplans analògics en blanc i negre que cobreixen tota la ciutat. (Original de Josep Parcerisa amb la col·laboració de Marta Bayona, 1995; procés digital i enquadraments de detall amb la col·laboració de Laura Bertran, 2009). Quin és el paisatge que els anys de plom als carrers van deixar a Barcelona? Aquesta interpretació de la ciutat pretén fixar l'estat de la qüestió fa vint-i-cinc anys, just a l'inici d'un procés de transformacions que han arribat fins al segle XXI. El plànol identifica i destaca els carrers moderns de la ciutat i certs episodis urbans principals fent com si emetessin un cert tipus de llum o vibracions, i deixa de fons la resta d'expressions urbanes, des dels teixits menors (barrials i ravalers, blocs i torres) fins a les autopistes, els polígons industrials i les grans àrees monofuncionals. Per facilitar la identificació dels elements es combinen els tons grisos amb pinzellades de color i els perfils nítids amb les expressions suaus o entelades. És una manera d'il·luminar els perfils constituents de la *forma urbis* de Barcelona. Es posa en relleu que, a inicis dels anys vuitanta del segle XX, enormes àrees de la ciutat estaven en penombra, és a dir, no tenien carrers moderns o, si els tenien, estaven escampats i poc articulats entre ells. S'observen també els sècs deguts a les grans vies que, a manera d'autopistes urbanes, penetren molt endins. L'exemple és plenament llegible com una malla central i regular en la qual els carrers moderns són els protagonistes. La seva articulació amb la ciutat històrica és molt elaborada, però en canvi els seus entorns són producte d'accidents específics. /

Versions of the map *Overexposure of Barcelona 1984* recreated with digital processing. The name of the map is an allusion to the way in which the photograph was produced. The process of overexposure was employed in the photographic development of a series of analog photo plans in black and white that cover the whole city. (Original by Josep Parcerisa with the collaboration of Marta Bayona, 1995; digital processing and framing of the detail with the collaboration of Laura Bertran, 2009). What landscape did the years of leaden leave in Barcelona? This interpretation of the city attempts to establish the state of the question twenty-five years ago. Those years marked the beginning of the process of transformation that has continued into the 21st century. The map identifies and highlights the modern streets of the city and certain important urban episodes as if they emit a kind of light or vibrations, and leave in the background the rest of the urban expressions from the minor grids (neighborhoods and suburbs, apartment blocks and towers) to expressways, industrial zones and large mono-functional areas. To facilitate identification of the elements gray shades are combined with touches of color and sharp profiles with soft or blurred expressions. It is a way of illuminating the constituent profiles of the *forma urbis* of Barcelona. It highlights the fact that at the beginning of the 1980s vast areas of the city were in *semidarkness*, in other words, they did not have modern streets or, if they did, they were scattered and separate from one another. We can also observe tracks corresponding to large roads that penetrate deep within the city in the manner of urban expressways. The example is fully legible as a central and ordered network in which the modern streets are the main feature. Its connection with the historic city is quite elaborate, but by contrast its environs are the result of specific accidents.

vist en planta. En el cas de Barcelona, aquests accidents coincideixen amb el traspàs entre l'eixample central o districte Eixample i les parts que no ho són.

Aquest conjunt de trets dels carrers referits a *les característiques més intrínseques del pla del sòl* és el que fa que puguem dir amb propietat que els carrers que avui trepitgem són els mateixos carrers que *va imaginar Cerdà*.

La segona característica dels carrers d'eixample és que acumulen a banda i banda una molt notable i variada densitat d'edificis en altura reflex de la intensitat de les activitats que aixopluguen. Si s'alça l'esguard per damunt dels platans que perfilen les vorades del carrer, hom topa amb les finestres i balcons d'habitatges i oficines de tota mena. Els edificis són diferents els uns dels altres, però responen en línies generals a tipus arquitectònics compactes. És poc habitual trobar edificis unitaris en la seva expressió i ús i són exòtics els concebuts per servir un sol habitatge. Només puntualment, escoles, teatres, esglésies, hospitals i clíniques i certes institucions expressen usos singulars. La intensitat d'aquesta mixtura disminueix al defora del districte central d'eixample a causa de la menor densitat de les activitats. La casa de pisos ha constituït la forma predominant d'ocupació dels carrers i l'habitatge la seva base funcional, la injecció primera, el motor que tot ho ha fet possible al llarg de més d'un segle. El carrer característic de l'eixample de Barcelona és, doncs, una concentració en l'espai d'usos diferents compactats amb una munició d'*interessos domiciliats i apilats*.

La tercera característica dels carrers d'eixample és en un cert sentit la més decisiva. Els edificis *pengen* del carrer necessàriament i sense intermediació. Pel carrer es produeix sistemàticament l'accés de persones i de vehicles a cadascun dels edificis que s'hi enfronten. A excepció dels passatges, aquí tot aboca directament a la vorada. Si es camina uns pocs metres hom pot trobar botigues a tocar de magatzems i de tallers, i tota mena de locals infinitament diversos i de rètols anunciant despatxos i oficines i portals i guals per als garatges de vehicles... *La rue corridor*, la definició de dues línies de façanes que s'aixequen coincidint amb el traçat del carrer i el reproduïxen a la tercera dimensió, és l'expressió més elemental, eficaç i generalitzada de presentació del carrer d'eixample encara que no en sigui l'única ni necessàriament imprescindible.

Les vorades del carrer d'eixample a Barcelona funcionen com cintes molt delicades. La seva força prové del



Entre la plana deltaica del Llobregat i els turons del samontà, aquest fragment del teixit urbà metropolità, lluny dels carrers de l'eixample central, explica les característiques de molts districtes perifèrics: pocs carrers moderns i amb escassa continuïtat i articulació, i teixits menors en mosaics de peces petites i inestables. Són els reflexos d'un territori que s'estava poblant amb lògiques molt locals, amb escassa inversió en infraestructura i marcat pels accidents orogràfics que projectaven grans estrips. (Fragment i versió de *Sobreexposició de Barcelona 1984*)

Between the deltaic plain of the Llobregat River and the piedmont, this fragment of the urban metropolitan grid, far from the streets of the central Eixample, describes the characteristics of many outlying districts: few modern streets and a lack of continuity and organization, and minor grids in mosaics of small and unstable pieces. They are the reflections of a territory that was settled with extremely local logic, with little investment in infrastructure and marked by orographic accidents that presented large slits. (Fragment and version of *Overexposure of Barcelona 1984*)

continuity seen at ground level. In the case of Barcelona, these incidents coincide with the transition between the central development, or the Eixample district proper, and other parts of the city.

This series of features of the streets in relation to *the most intrinsic characteristics of the ground plan* is what enables us to say justly that the streets we walk on today are the same streets that *Cerdà imagined*.

The second characteristic of the Eixample's streets is that on either side crowd a very impressive and diverse density of high-rise buildings reflecting the intensity of the activities they house. If we lift our gaze above the plane trees lining the kerbs, we find the windows and balconies of flats and offices of all kinds. The buildings are different from each other, but they generally conform to compact architectural types. It is rare to find

fet que són l'espai privilegiat des del qual es copsa i es controla tota l'oferta que la ciutat és capaç de produir i bescanviar. Els aparadors, les vitrines i els portals són les expressions materials d'aquesta frontissa que és la planta baixa, el nivell del pla del terra i, per tant, l'espai de contacte i encontre amb el carrer. Aquí es condensa l'exposició mútua de *tot el que hi ha* i de *tot el que es mou*, sense la qual el carrer modern deixaria de ser-ho. És tan forta aquesta frontissa que de vegades la vorada troba motius per *infiltrar-se* a les propietats particulars i de vegades l'arquitectura es *dilata*: els semisoterranis, els altells de les plantes baixes i els entresòls, i només en comptades ocasions els porxos, en són testimonis.

Els tipus de carrers definits per aquests tres temes o protocols no són privatis de l'eixample de Barcelona. Quasi totes les grans ciutats occidentals tenen carrers de similars característiques. Si en urbanística disposéssim d'aparells d'amidament científic d'aquests protocols, podríem definir quins carrers *emeten un cert tipus de vibracions* que identificariem com la pròpia dels carrers moderns. L'intent de registrar aquestes *certes longituds d'ona* és el que es va pretendre fer elaborant el plànol «Sobreexposició de Barcelona».⁴

Hom comprova òbviament que els carrers moderns no són tots els carrers ni qualssevol dels que estan presents als teixits i vials de les grans ciutats. Per exemple: els carrers moderns no són els carrers de cases o els passatges, ni són tampoc els rengles suburbans ni altres modalitats de vials que donen accés al *monocultiu de l'habitatge*; no són els carrers particulars, íntims i domèstics, ni tampoc els camins solcats de tàpies; no són els carrers que només serveixen per a quelcom molt precís, carrers massa apropiats, poc transitats, massa específics... Els carrers moderns tampoc no són carreteres espigolades de cases i magatzems, ni aquelles avingudes urbanes amb aire d'aeropistes que bandegen o ofeguen l'escala i la percepció del vianant i els usos de proximitat.

Els carrers moderns són un assumpte comú de les ciutats europees i americanes perquè són els històricament protagonistes de l'eclosió de les grans ciutats compactes i denses sorgides a Occident des de la revolució industrial (Aymonino, 1972).⁵ Es poden crear com a tals o poden esdevenir moderns a partir de les realitats en presència (Lavedan, 1926). Aquells carrers potser rellevants en la geometria de la ciutat esdevindran carrer modern si adquireixen densitat, intensitat i exposició a

buildings which are unified in their expression and use, and those designed to serve as a single dwelling are rare. Only occasionally do schools, theatres, churches, hospitals, clinics and certain institutions express single uses. The intensity of this mixture diminishes outside the central Eixample district due to the lower density of activities. The flat building is and has been the dominant form of occupation of the streets and housing their functional basis, the first injection, the engine that has made everything possible for over a century. The typical street of the Eixample is therefore within its confines a concentration of different compacted uses with a multitude of *stacked, household interests*.

The third feature of the Eixample's streets is in a certain sense the most decisive. The buildings *hang* from the street necessarily and without intermediation. Along the street accesses for people and vehicles occur systematically in each building that fronts on it. With the exception of the *passatges* (short backstreets of single-family homes fronted by gardens), here everything opens directly onto the pavement. If you walk a few metres you can find shops beside warehouses and workshops and all kinds of infinitely diverse commercial premises and signs advertising businesses and offices and doorways and rights-of-way for garages, etc. The *rue corridor*, the definition of two rows of facades that rise coinciding with the line of the street and that reproduce it in the third dimension is the most basic, effective and comprehensive expression of presentation of the Eixample street even if it is neither the only one nor necessarily essential.

The pavements of the streets of Barcelona's Eixample operate like highly sensitive ribbons. Their strength derives from the fact that they are a privileged space from which one takes in and watches over all the goods and services the city can produce and trade. The shop windows, big and small, and doorways are the material expression of the ground floor as a hinge, the level of the earth and thus the point of contact and encounter with the street. Here condenses the mutual exhibition of *all that exists* and *all that moves*, without which the street would cease to be modern. This hinge is so strong that sometimes the pavement finds reasons to *penetrate* the private properties and sometimes the architecture *dilates*: the semi-basements, the lofts of the ground floors and the mezzanine floors, and only rarely porches, bear witness to this.

The types of streets defined by these three points or pro-

4. Original fet per Josep Parcerisa amb la col·laboració de Marta Bayona (1995). Tinta, aquarel·la i llapis sobre paper fotogràfic mat. Ampliació amb excés d'exposició d'un negatiu retocat de la ciutat de 1984 obtingut per mosaic de 23,8 x 23,8 cm a l'escala aproximada d'1 és a 70.000. Procés digital i enquadraments de detall realitzats amb la col·laboració de Laura Bertran (2009).

5. La «ciutat reconeguda», en expressió del professor Carlo Aymonino, director d'estudis de referència sobre París i Viena (1975) i figura clau de l'escola de Venècia els primers anys setanta del segle xx.

la complexitat a conseqüència de l'evolució de la ciutat, primer industrial o capital, modernament de serveis, quasi sempre mercantil. Per tant, és ben cert que les ciutats americanes sovint esdevenen ciutats modernes precisament transformant els seus traçats dels temps de la fundació en carrers moderns (Rosas, 1985).⁶

La qüestió inicialment cenyida als carrers de Barcelona té un caire més general. Fer-se la pregunta de la vigència del carrer característic que Ildefons Cerdà va imaginar a Barcelona és doncs una versió particular d'una altra: tenen alguna vigència els carrers característics de la ciutat moderna? Qüestió que es pot referir als carrers que tenim construïts i com els tenim construïts o a si serien viables com a inspiració per al futur; que és un assumpte una mica més obert.

En el cas de Barcelona, si els carrers d'eixample formen part d'una estructura i d'un tipus de paisatge urbà que correspon a un temps històric ja passat, el de la construcció de la ciutat d'eixample, ens podríem preguntar si els carrers també són tan específics d'aquell moment històric com ho és l'eixample com a fenomen integral, com a «forma estructural de creixement urbà» (Solà-Morales, 1973).⁷ Dit d'una altra manera: si els creixements en eixample són, en un sentit històric estricte, avui ja residuals (quelcom que no és actual des de la substitució de les lleis d'eixamples per la primera Llei general del sòl, de 1956 a Espanya, que coincideix amb la producció del creixement de la ciutat en *polígons* i *plans parcials*), cal deduir que la fesomia dels carrers d'eixample pertany al passat? No. Els carrers d'eixample són abans de res carrers moderns i la seva sort està més lligada a la del conjunt de carrers moderns en un sentit ampli que a la discussió dels eixamples com a forma de creixement urbà. Aleshores la reivindicació o l'exploració de projecció de futur per als carrers *protocol·laritzats* com a moderns pot ser des d'un acte de nostàlgia fins a una garantia d'evolució articulada de la ciutat. Aquesta, doncs, és també la qüestió que cal debatre.

Què són els carrers moderns

Convé explicar-ho amb exemples. El primer model, històricament parlant, que ensenya el poder del traçat als temps moderns és l'obertura del carrer Regent a Londres, a inicis del segle XIX de la mà del talent de John Nash, l'arquitecte del príncep regent. El nou carrer és un *dribbling* enmig del mosaic conformat pels nous car-

terols que no són únics a l'evolució del desenvolupament de Barcelona. Almost all big Western cities have streets with similar characteristics. If urban planners had instruments for measuring scientifically these protocols, we could identify which streets *emit a certain type of vibrations* which we might define as characteristic of the modern street. To record these peculiar *wavelengths* was the intent behind the making of the map "Sobreexposició de Barcelona" (Overexposure of Barcelona).⁴

One finds obviously that modern streets do not include all or whichever of those streets present in the network of big cities. For example: modern streets do not include streets of houses or *passatges*, nor the suburban rows or other forms of roads that provide access to the *monoculture of housing*; they do not include intimate and domestic private streets, nor routes lined by freestanding walls; they do not include streets that serve only for something very specific, streets too appropriated, too lightly travelled. Nor are modern streets highways dotted with homes and shops, nor are they motorway-like urban avenues that scorn or drown out the scale and the perception of the pedestrian and the uses of proximity.

Modern streets are a common concern of European and American cities because historically they are the protagonists of the emergence of the compact and dense big cities that emerged in the West from the industrial revolution (Aymonino, 1972).⁵ They can be created as such or become modern based on previous realities (Lavedan, 1926). Those streets perhaps relevant in the geometry of the city become modern streets if they acquire density, intensity and exposure to the complexity due to the evolution of the originally industrial or capital city in its modern form as the city of services, almost always mercantile. Therefore, it is true that American cities often become modern cities precisely by turning the lines of the time of their founding into modern streets (Rosas, 1985).⁶

The question initially confined to the streets of Barcelona has a more general significance. To inquire about the validity of the characteristic street that Ildefons Cerdà imagined in Barcelona is a particular version of another question: Do the characteristic streets of the modern city have any validity? A question which we might ask about the streets we have and how they were built, or about whether they would be feasible as

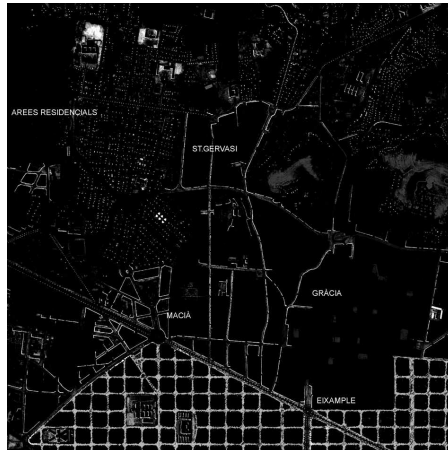
4. Original by Josep Parcerisa with the help of Marta Bayona (1995). Ink, watercolour and pencil on matte photo paper. Enlargement with overexposure of a manipulated negative of the city in 1984 produced by means of 23.8 x 23.8cm mosaic at the approximate scale of 1 to 70,000. Digital processing and framing of detail done with the help of Laura Bertran, 2009.

5. The "recognized city", expression used by Prof. Carlo Aymonino, director of important studies on Paris and Vienna (1975) and key figure in the Venice school in the early nineteen-seventies.

6. Alguns estudis permeten començar a conèixer amb profunditat les formes com aquest fenomen es va produir a les ciutats llatinoamericanes (Rosas, 1985).

6. A few studies approach an in-depth view of how this phenomenon occurred in Latin American cities (Rosas, 1985).

7. Aquesta definició d'eixample té un sentit tècnic precís com a forma de gestionar el *tempo* en el qual es combina l'acció dels operadors en la construcció de la ciutat.



Tres maneres de presentar-se els carrers moderns: en primer lloc, a l'entorn de la plaça de Francesc Macià, com si es tractés d'una combinació de carrers i mansanes amb teixits d'alta densitat. En segon lloc, els carrers moderns s'intercalen amb teixits suburbans o amb àrees residencials, al barri de Sant Gervasi. Finalment, l'absència de carrers moderns, que és el fenomen característic de Gràcia, per altra banda el teixit més compacte i coherent de la primera perifèria de la ciutat. La lectura de baix a dalt d'aquest enquadrament ens permet comprovar una mena de ciutat per estrats: primer els carrers moderns i les seves mansanes regulars d'eixample, després els carrers moderns, ja més escassos, combinats amb els teixits locals, i, finalment, als contraforts de les muntanyes, el desplegament d'extenses àrees residencials amb una connectivitat precària. (Elaboració molt saturada d'un fragment de *Sobree xposició de Barcelona 1984*.)

Three ways of showing modern streets: first, in the environs of Plaça de Francesc Macià, as if it was a combination of streets and blocks with high density grids. Second, the modern streets are interspersed with suburban grids or with residential areas, in the Sant Gervasi neighborhood. Lastly, the absence of modern streets, which is the characteristic phenomenon of Gràcia, in contrast to the most compact and coherent grid of the first outskirts of the city. Interpretation of this framing from bottom to top allows us to verify a kind of city by layers: first, modern streets and their ordered blocks of urban extension, then, modern streets, now scarcer, combined with local grids, and lastly, the foothills of the mountains, the spread of extensive residential areas with poor connectivity. (Saturated elaboration of a fragment of *Overexposure of Barcelona 1984*.)

riers i cases residencials en formació al West End. L'objectiu de Nash va ser acostar la percepció dels grans terrenys de caça propietat de la monarquia situats al nord, molt lluny aleshores de la ciutat. Obrir un carrer ample i geomètricament continu va ser la manera de crear un fil de continuïtat entre els llocs centrals d'aleshores, el Mall i el que ara és el Regent's Park i les seves terraces. No hi ha quasi cap interès per les illes de cases resultat de l'obertura, però en canvi és curiosa l'habilitat per aprofitar espais públics ja existents (Portland Place aixecat pels germans Adams entre 1773 i 1780) i per resoldre amb cura els llocs delicats on la sensació de continuïtat es podia perdre a causa dels obligats eslaloms que va

an inspiration for the future, which is a slightly more open question.

In the case of Barcelona, if the streets of the Eixample are part of a structure and a type of urban landscape that corresponds to a historical time in the past, that of the expansion of the city, we might ask whether the streets are also very specific to that historical moment as is the Eixample as an overall phenomenon, as a "structural form of urban growth" (Sola-Morales, 1973).⁷ In other words: if Eixample-like growths are, in a strict historical sense, now residual (something that has not been current since the first general land law, in 1956, coinciding with the growth of the city in estates and partial plans), must we conclude that the shape of the streets of the Eixample belong to the past? No. The streets of the Eixample are first and foremost modern streets and their future is more closely linked to that of all modern streets in a broad sense than to the discussion of the Eixample as a form of urban growth. Thus the claim or exploration of future projection for *protocolized* streets as modern streets can be either an act of nostalgia or a guarantee of coordinated evolution of the city. This is, then, also the question up for debate.

What are modern streets?

We might illustrate this with examples. The first model, historically speaking, to demonstrate the power of the street in modern times was Regent Street in London, laid out in the early nineteenth century under the skilled guidance of John Nash, the prince regent's architect. The new street cut and swerved through the mosaic of new streets and rows of residential buildings in the West End. Nash's aim was to approximate the perception of the great royal hunting grounds to the north, far from the city at the time. Opening a wide and geometrically continuous street was the way to create a thread of continuity between the central points of the day, the Mall and what is now Regent's Park and its terraces. The rows of flat blocks built along the street hold little if any interest, but this is not at all true of the way it exploits existing public spaces (Portland Place, built by the Adams brothers from 1773-1780) and resolves with sensitivity the delicate spots where a sense of continuity might have been lost due to the necessary zig-zags in the layout amid the maze of streets with which aristocrats were

7. The definition of *eixample* has a precise technical meaning as a way to manage the "tempo" in which the actions of operators in the construction of the city are combined.



haver de fer el traçat enmig del laberint de carrers que estaven teixint els aristòcrates als seus *estates*. Amb una acció que ara en diríem estratègica, el carrer crearia una relació visual i funcional que es traduiria poc després en valor exemplificant el sentit modern del carrer.

La formació de la Ringstrasse a Viena és en alguns aspectes un contrapunt. Un sol carrer va donar nom, ara fa també cent cinquanta anys, a tot un districte nou de la ciutat (Schorske, 1981) amb la mateixa consciència que els gratacels van fer la imatge de la ciutat a Nova York. L'autogovern municipal des de 1850 va promoure aquesta gran avinguda o bulevard que es caracteritza per un moviment circular segons el qual tots els carrers travessers que hi arriben hi topen. Els grans equipaments de la nova ciutat capital, museus, universitat, biblioteca, òpera, etc., estan orientats cadascun per separat cap al Ring reforçant el protagonisme del carrer.

Carrers nous i noves normes per a les noves cases que s'hi aboquen és el programa per a París per tal d'afrontar una estratègia de ciutat capital. El prefecte de la ciutat des de 1853 fins a 1870, Haussmann, resumeix la necessitat d'una reforma general: «només es pot esbotzar sistemàticament, com es fa a París, quan no queda altre remei que posar el centre on era el centre històric». Enfrontats a una ciutat medieval, com refer-se des de dins de la ciutat mateixa? Amb nous carrers sobreposats al teixit medieval. No és un sol carrer com a Londres o quasi bé un com a Viena, és ja un sistema de carrers, una teranyina, l'articulació entre els quals permet àmplies artèries per distribuir persones i mercaderies. I una gran política de remodelació associada fa sorgir nous edificis marcats per la regulació volumètrica de la casa de renda burgesa; és el moment dolç de les cases fetes amb ordenances. Aquesta reforma radical no va esborrar tot el París medieval, però s'hi va imprimir en un grau suficient per generar una imatge inèdita: carrers rectilinis i nous edificis alineats preparats per ser els escenaris quilomètrics d'una societat mercantil molt dinàmica.⁸ Aquests carrers moderns van ser, doncs, el model per presentar al món la ciutat moderna; la guia per a la reforma d'altres ciutats denses i compactes. Fou tant l'èxit que encara s'obrien carrers anys després, com va ser el cas de l'Òpera, de 1877.

Hi ha imatges de síntesi d'aquesta teranyina? Destaca la idea de crear un nou creuer d'avingudes generals de la ciutat aprofitant el primer carrer de Rivoli i les con-



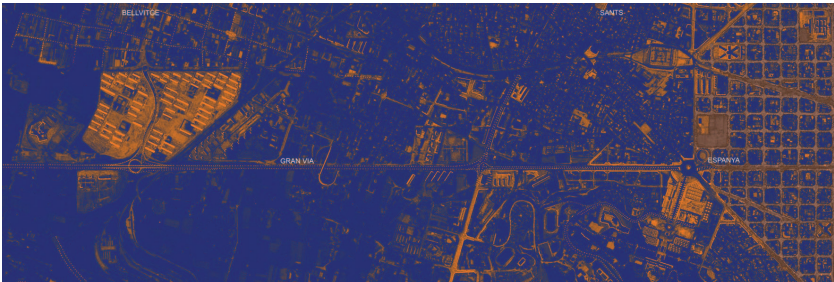
París: carrers construïts entre 1850 i 1913. *Comission d'extension de Paris, 1913.* (Publicada a A. Sutcliffe, *Ocaso y fracaso del centro de Paris, 1973*). / Paris: streets built between 1850 and 1913. *Comission d'extension de Paris, 1913.* (Published in A. Sutcliffe, *Ocaso y fracaso del centro de Paris, 1973*).

dividing up and developing their estates. With what we now call strategic action, the street created a visual and functional relationship that would soon translate into value, exemplifying the modern sense of street.

The design of the Ringstrasse in Vienna is in some ways a counterpoint. Here, one street lent its name, also one hundred and fifty years ago, to an entire new district in the city (Schorske, 1981) with the same purpose with which skyscrapers moulded the image of New York City. An independent city hall from 1850 developed the broad avenue or boulevard that is characterized by a circular movement according which all cross streets run into it. The main buildings of the new capital city — museums, university, library, opera, etc. — are each separately oriented toward the Ring, further bolstering the leading role of the street.

New streets and new codes for the new houses built along them was the programme in the Paris strategy for a capital city. Haussmann, the city's prefect from 1853 to 1870, summarized the need for comprehensive reform: "one can only tear open systematically, as is done in Paris, when there is no other choice but to put the centre where the historic centre was." Faced with a medieval city, how can we remake the city from within itself? With new streets engraved on the medieval fabric. We are not talking about a single street as in London or more or less one as in Vienna, we are now talking about a system

8. És la ciutat en la qual Walter Benjamin es capbussa: carrer i mercat, l'eclosió dels aparadors, dels escenaris múltiples i de l'anonimat, el lloc de Baudelaire.



A l'altre gran delta, el del riu Llobregat, al sud, la situació era diametralment distinta a la del riu Besòs, perquè la Gran Via esdevé, solitària, la directriu de la ciutat central projectada cap al territori. En terra queden els carrers de Cerdà estampats contra el barri de Santis, definitivament, i la magnífica i insòlita articulació de la Gran Via amb la muntanya de Montjuïc gràcies a la plaça d'Espanya i a l'avinguda de Maria Cristina, dels anys vint del segle xx. El més gran polígon de tota l'àrea metropolitana (Bellvitge, 90 ha i 12.000 habitatges, 1968) va establir-se sobre el delta i amb uns pocs gests talentosos de 1956, amb la primera ordenació de conjunt. La seva presència va obrir noves i inàdites dimensions metropolitanas tant en termes de percepció de l'espai com de connexions geogràfiques: actualitzava de cop la idea d'Idelfons Cerdà de ciutat allargassada mitjançant la prolongació rectilínia de la Gran Via. La nova autovia hi arribava un cop havia travessat un paisatge que durant molts anys va acumular tots els escenaris del suburbi en to menor. (Fragments de *Sobreexposició de Barcelona 1984* /

In the other large delta, that of the Llobregat River, to the south, the situation was diametrically different from that of the Besòs River, because the Gran Via becomes, solitary, the guideline of the central city projected toward the territory. Left behind are Cerdà's streets squeezed up against the Santis neighborhood, definitively, and the magnificent and unusual connection of the Gran Via with the mountain of Montjuïc thanks to the Plaça d'Espanya and the Avinguda de Maria Cristina, from the 1920s. The largest zone of the whole metropolitan area (Bellvitge, 90 ha and 12,000 dwellings, 1968) was established on the delta with a few talented gestures in 1956, with the first integrated plan. Its presence opened new and unprecedented metropolitan dimensions both in terms of perception of space and of geographic connections: all at once it brought Idelfons Cerdà's idea of the stretched city up to date through the rectilinear prolongation of the Gran Via. The new divided highway arrived once it had crossed a landscape that during many years accumulated all the scenarios of the worst manifestations of slums. (Fragments from *Overexposure of Barcelona 1984*)

La plana deltaica del riu Besòs presenta les extensions del patró Cerdà caracteritzades per fragments encara poc continus dels seus carrers en contrast amb la malla dels carrers canònics de l'eixample al centre. Els grups d'habitatge massius dels anys seixanta del segle xx es refereixen aquí quasi tots, d'una o altra manera, a la mètrica de Cerdà. Les grans avingudes són l'expressió exacta de la perifèria d'una ciutat aleshores encara industrial i obrera (1984): l'avinguda més semblant a un carrer modern era Guipúscoa (1957), la Meridiana era aleshores una autopista urbana, la Gran Via (1967) desenvolupà una secció enorme amb vials a dos nivells, el carrer Pere IV seguia marcat com a antiga carretera a França. Prim era un descampat buit i la Diagonal tot just una ombra incerta. Destaquen les profundes taques que arreu emboraven la gran geografia de la ciutat: el litoral desolat i marginal, les immenses platges de vies del ferrocarril dibuixant la típica geometria en diagonal dels deltes. Mentrestant, a l'entorn de la llera del riu Besòs, es plantaven els grans artefactes del metabolisme quotidià de la metròpoli. /

The deltaic plain of the Besòs River presents expanses of the Cerdà pattern characterized by fragments of its streets that are still non-continuous in contrast with the network of canonical streets of the central Eixample. Practically all the areas of mass housing from the 1960s refer in one way or another to Cerdà's metrics. The large avenues are the precise expression of the outskirts of a city at that time still industrial and working-class (1984): the avenue most similar to a modern street was Guipúscoa (1957), the Meridiana was at that time an urban expressway, the Gran Via (1967) developed an enormous section with lanes at two levels, Pere IV continued to be identified as the old highway to France. Prim was an empty piece of land and the Diagonal was merely a vague shadow. The deep smudges that everywhere obscured the large-scale geography of the city stand out: the desolate and marginal coast, the immense stretches of railroad tracks outlining the typical geometry of the deltas in diagonal. Meanwhile, in the environs of the Besòs riverbed, the great artifacts of the everyday metabolism of the metropolis were installed.

nexions amb les estacions terminals dels ferrocarrils. Els nous carrers van donar a la planimetria un nou protagonisme icònic. Encara l'any 1900, uns quants dels deu estudis sobre les transformacions de París obra del gran urbanista Eugène Hénard giraven entorn de quins carrers calien i com havien de ser les reformes necessàries per fer front a la ciutat futura. Implícit hi havia, doncs, el desenvolupament sota el patró dels carrers moderns.

En aquest procés de veritable invenció del carrer al segle XIX, Barcelona hi aporta alguna singularitat. El carrer d'eixample és, abans de res, instrument cabdal per multiplicar la mida de la ciutat, per a la seva expansió. Si el territori al voltant de la ciutat històrica recorda la disposició de l'àrea polèmica de Viena, el projecte de Cerdà proposa una mena d'extrusió a tota la plana deltaica del riu Besòs fins a multiplicar per deu la dimensió de la ciutat emmurallada. Per tant, en lloc de la imatge concèntrica, a l'entorn de la ciutat històrica, s'adopta una malla de carrers per a l'extensió àmplia i oberta, conformant illes de cases regulars però de mides prou generoses per facilitar la versatilitat en les formes d'ocupació, com s'havia generalitzat a les ciutats de fundació espanyola a Amèrica.⁹

Els carrers de l'eixample es van obrir a un ritme superior

of streets, a web, the coordination among which allows broad arteries for distributing people and goods. And an associated, large-scale remodelling policy fosters the emergence of new buildings marked by the volumetric regulation of middle-class rental flat blocks; it is the heyday of housing built according to ordinances. This radical reform did not wipe out all of medieval Paris, but it imposed itself enough to give it a wholly new face: new buildings aligned along straight streets poised to be the kilometres-long stages for a highly dynamic commercial society.⁸ These modern streets were, then, the model of the modern city for the world; the guidebook for the redevelopment of other dense and compact cities. It was so successful that streets were still being opened years later,

8. This is the city into which Walter Benjamin plunged: street and market, the eruption of shop windows, and multiple scenes of anonymity, Baudelaire's place.

9. Aquesta és també una diferència amb Trieste, Lisboa i Edimburg, les fundacions o refundacions clàssiques del segle XVII i, en general, les fundacions de matriu anglosaxona. En tots aquests casos la disposició dels carrers està associada als tipus de cases que es pretenen establir i les quadrícules són marcadament rectangles allargats.



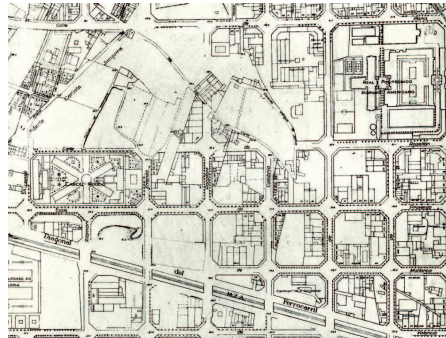
al de la demanda dels arquetips de la residència de l'eixample central, entre altres motius perquè l'eixample aixoplugava no només la ciutat «de base residencial», sinó també qualsevol tipus d'establiment d'activitat i especialment indústria, magatzems i grans equipaments. Això no és estrany si es pensa també en un mercat liberal del sòl i l'habitatge característic fins ben entrat el segle xx, el qual havia de gaudir d'un marge raonable d'escreix de l'oferta per tal de facilitar l'equilibri entre els interessos i les accions dels operadors individuals i evitar la formació de monopolis. Aquest fet explica que la fotografia de la ciutat el 1929¹⁰ presentés els carrers d'eixample menys centrals clivellats d'establiments extensius o de formes menys intensives d'ocupació (palauets, casetes, magatzems, naus industrials, casasses, carrers de cases, etc.), ben diferents de la casa de renda entre mitgeres en altura, qualificada d'arquetípica. Però a l'eixample central totes aquestes altres formes d'ocupació van ser progressivament substituïdes; la densificació va generalitzar un estàndard.¹¹ D'aquí la semblança dels carrers amb el model de París.

Plom als carrers, un parèntesi

De quina manera s'han succeït les coses perquè entrats al segle xx les ciutats occidentals no s'hagin desenvolupat amb els protocols dels carrers moderns? Des del meu punt de vista, dues línies argumentals basades en dos grans realitats han atacat la línia de flotació d'aquests carrers durant dècades.

Des dels inicis del segle xx i sobretot després de 1917 (Hall, 1996) i la guerra europea, a les societats occidentals l'habitatge va esdevenir un focus d'atenció social i polític com mai abans. Els moviments socials i la consciència de progrés exigien una resposta quantitativa: habitatge dig-ne per a tothom, àdhuc per als sectors socials amb nivells de renda més baixos. I també una resposta qualitativa: l'habitatge havia de ser higiènic per tal de conjurar les epidèmies cícliques i devastadores i molt particularment l'espectre letal de la tuberculosi. Les cases amb què s'havien construït els carrers moderns, abans esmentats, no reunien les dues condicions alhora.

En segon lloc, el creixement incessant de les ciutats agreujà la mobilitat general. La intensitat dels trànsits canalitzats pels carrers creixia a un ritme exponencial de forma que esdevenia un termòmetre que anunciava



El de fora del districte central d'eixample es va caracteritzar durant moltes dècades per l'heterogeneïtat d'usos, la menor compacitat relativa dels establiments, les situacions incertes o transitoris i els equipaments perifèrics però alineats amb rigor com a reflex i anticipació de l'ordre de carrers a venir. (Fragment del pla de la ciutat. Barcelona, 1929) / The area lying outside of the central Eixample district was characterized during many decades by the heterogeneity of uses, the lesser relative compactness of establishments, vague or transitory situations and peripheral but rigorously aligned installations, as a reflection and anticipation of the order of streets to come. (Fragment from the map of the city, Barcelona, 1929)

as in the case of rue de l'Opera, from 1877.

Are there images which synthesize this web? The idea comes to mind of creating a new crossing of large avenues in the city by building on the rue de Rivoli and the connections with the railway terminals. The new streets gave the planimetrics a new iconic prominence. As late as 1900, several of the ten studies on the large-scale transformations of Paris by the great urban planner Eugène Hénard focused on which streets were necessary and what sort of changes were needed for the future city. Implicit here, then, was development according to the model of modern streets.

Into this process of invention of the street in the nineteenth century, Barcelona brings a few unique aspects. The Eixample street is, above all, a major instrument for multiplying the size of the city, for its expansion. If the area around the historic city recalls the disposition of the *polemical area* of Vienna, Cerdà's project proposed a kind of *extrusion* over the entire plain of the River Besòs delta, multiplying tenfold the size of the walled city. Thus, instead of the concentric image, around the historic city, he adopted a grid of streets for this wide open expanse, forming regular square blocks of residential buildings generous enough in size to provide versatility in the forms of use, as had become the

10. D'aquest any és l'inici dels plànols de la ciutat en quarterons a l'escala 1:500, obra dels serveis municipals dirigits per Vicenç Martorell i Portas, veritable acta notarial de la realitat construïda de la ciutat i sèrie històrica del seu desenvolupament fins a la revolució digital.

11. La primera generalització va ser la de la casa de renda de propietat única o vertical (pis principal) i cinc pisos. Després, entrat el segle xx, es van anar encaixant totes les innovacions tècniques, socials i higièniques: l'ascensor, la disminució de la mida dels pisos, les terrasses i els àtics, la propietat horitzontal, els soterranis i entresòls, els corredors de distribució amb accessos verticals unitaris, els aparcaments sovint amb rampes... La característica permanent en tota aquesta evolució ha estat la d'admetre la compatibilitat de l'habitatge amb els infinits usos complementaris que serveixen la ciutat en el seu conjunt.



a l'horitzó la proximitat del col·lapse. La irrupció massiva de l'automòbil, l'estendard del qual va ser, des de 1908, el model T de Ford, va esperar la imaginació de visions prospectives per a una dràstica organització nova de l'espai, urbà i territorial, d'acord amb la revolució tecnològica. Per tal que els vehicles poguessin funcionar optimitzant les seves prestacions, el carrer complex, mil·limetrat, resultant de compromisos i transaccions esdevenia una caixa massa rígida en els seus equilibris i poc eficient per a la circulació. En resposta a les oportunitats brindades per l'enginyeria del trànsit, caldrien nous vials. Hom anhelava que els canvis es reflectissin a la ciutat, en la seva forma i estructura.

Amb la perspectiva que ens dona l'inici del segle XXI, podem afirmar que els anys centrals del segle XX es van caracteritzar per una praxi urbana orientada per narracions les quals negaren la validesa dels carrers moderns, és a dir, aquells practicats a les metròpolis en tota la segona meitat del segle XIX.¹²

Ho expressava amb contundència Joseph Ryckwert el 1978: «Durant quasi un segle el carrer s'ha vist constantment atacat des de diverses perspectives: els dissenyadors de *Siedlungen* i ciutats jardí, els moderns mestres del CIAM, els arquitectes municipals i els de la seguretat social dels països anglosaxons i escandinaus han intentat postular formes d'assentament urbà en les quals el carrer estigués desproveït de la funció que tingué en el passat, o enfocada tan analíticament que deixés d'existir». Afortunadament, des de 1978 no han passat debades trenta anys; ho analitzarem més tard.

Potser abans de seguir caldria posar de manifest algunes veritats incòmodes. L'habitatge urbà en pisos amb accessos comuns en vertical, associat per tant a un dels protocols amb els quals he definit el *carrer modern*, resulta des dels inicis poc satisfactori a les cultures nòrdiques i anglosaxones. L'habitatge ancorat al sòl, tenir el do-

general rule in the Spanish-founded cities in America.⁹

The streets of the Eixample were built at a rate faster than the demand from the residential archetypes of the central development, among other reasons because the Eixample housed not just the "residentially based" city but also all kinds of activities, especially industry, warehouses and large facilities. This is not surprising when one also considers that a liberal land and housing market

characterized the city well into the twentieth century, which required a reasonable excess supply to provide a balance between the interests and actions of individual players and to prevent the creation of monopolies. This fact explains that the photograph of the city in 1929¹⁰ would show the streets lying outside the centre of the Eixample occupied by larger establishments or less intensive forms of land use (residential streets with mansions or houses of various configurations and sizes, warehouses, factories, etc.), very different from the archetypal rental flat blocks between party walls. But in the central Eixample all these other forms of land use were gradually replaced; densification created a general standard.¹¹ Hence the similarity of the streets with the Paris model.

Hence the similarity of the streets with the Paris model.

Leaden streets: a digression

Why in the twentieth century Western cities have not developed according to the protocols of modern streets? From my point of view two main storylines based on two realities have been undermining these streets for decades.

From the dawn of the twentieth century and especially after 1917 (Hall, 1996) and World War I, in Western societies housing became a focus of social and political attention as never before. Social movements and the progressive consciousness demanded a quantitative answer: decent housing for everyone, even for the lowest-



La imatge a vista d'ocell d'una mansana haussmanniana permet comprendre les condicions sanitàries deficientes de la clàssica estructura urbana vuitcentista, també al París central. (Foto J. P.). / The bird's-eye view of a Haussmannian block enables us to understand the inadequate health conditions of the classic 19th century urban structure, also in central Paris. (Photo J. P.).

9. This is also a difference with Trieste, Lisbon and Edinburgh, the classic foundings or refoundings of the eighteenth century and, in general, the foundings of Anglo-Saxon matrix. In all these cases the layout of streets is associated with the housing types to be built and the grids are markedly elongated rectangles.

10. This year saw the first city maps in quarters on a 1:500 scale, the work of the municipal services directed by Vicenç Martorell i Portas, faithfully documenting the built reality of the city and historical series of its development up to the digital revolution.

11. The first generalized type was the single-owner rental – or vertical (main floor plus five) – flat block. Afterwards, in the early twentieth century, all the technical, social and hygienic innovations were gradually added: lift, smaller flats, terraces and penthouses, the horizontal division of ownership, basements and mezzanines, the distribution halls with unitary vertical accesses, parking garages often with ramps, etc. The permanent feature throughout this evolution is the acceptance of the compatibility of housing with the infinite complementary uses that serve the city as a whole.

12. Quan ens referim a Espanya, cal matissar que la intervenció en habitatge popular no pren força fins ben entrats els anys cinquanta del segle XX, és a dir, amb un endarreriment considerable respecte als països centrals de l'Europa occidental.



micili *arrelat*, no és una desiderata d'estatus social sinó una propensió, un objectiu real, permanent i socialment difós en aquelles societats que, tot sigui dit, no havien viscut la tradició secular de grans ciutats, més pròpia de les cultures continentals i sobretot mediterrànies. Fins al segle XVIII, les principals ciutats europees per nombre d'habitants són les meridionals.

La pràctica de la ciutat feta de cases amb jardí, lluny de representar un model utopista i alternatiu sobre l'ordenació del territori i la gestió del problema de l'habitatge popular (Howard, 1898), va ser un recurs d'èxit immediat aplicat amb variacions molt pragmàtiques, començant per la icònica Hampstead Garden Suburb de Londres (1906) o els Forest Hills Gardens a Nova York (1910).

El suburbi americà ho adoptà com a model general i en aquest context la invenció sociològica de la comunitat com a nivell intermedi d'organització social inspirarà les expressions més interessants de disseny de barris (Radburn, 1929). És més, el suburbi de baixa intensitat ha arribat i s'ha estès a les ciutats europees per tota la segona meitat del segle XX en formes molt variades fins als conjunts *postmodern* d'Amsterdam (Almere) o d'Hamburg (Alamohe) de finals dels anys vuitanta del segle XX. L'èxit del suburbi jardí s'ha generalitzat i ha esdevingut un immens mar que envolta totes les ciutats occidentals (Boeri *et al.*, 1993) i és patró incontestat per les infinites ciutats petites. Les ciutats sud-americanes han vist distorsionar així les quadrícules de fundació espanyola sobre les quals havien crescut secularment.

Des de la perspectiva que ara discutim, aquesta onada immensa s'endossa al registre dels *carrers de monocultiu*, carrers sense pressió, carrers que no dibuixen l'esquelet de la ciutat, que en poden ser el guarniment, però no més. Aquests sectors representen ingents quantitats de sòl i de població organitzats en morfologies diverses, però d'aportació menor en el desenvolupament de les estructures vertebrals de les ciutats a les quals pertanyen.

El problema de l'habitatge obrer massiu va ser central, deia, per a la cultura arquitectònica des de la segona dècada del segle XX. D'aquí l'èxit i l'impacte del segon congrés del CIAM (Frankfurt, 1929) dedicat a l'habitatge per a persones amb ingressos mínims. Però les dificultats van fer-se insondables per construir arguments sobre la ciutat i els seus barris –tercer CIAM a Brussel·les el 1930–, o a la ciutat sencera –el quart el 1933–



Siedlungen Onkel Toms Hütte, Berlín, 1926-1931. Els barris d'avantguarda proporcionen quasi exclusivament carrers domèstics. (Publicada a P. Sica, *Storia dell'urbanistica*, 1978) / Siedlungen Onkel Toms Hütte, Berlín, 1926-1931. The modernist neighborhoods display almost exclusively domestic streets. (Published in P. Sica, *Storia dell'urbanistica*, 1978)

income classes. And a qualitative response: house had to be hygienic in order to avert the devastating cyclical epidemics, especially the lethal spectre of tuberculosis. The housing with which the above-mentioned modern streets were built, failed to meet these two conditions at the same time.

Secondly, the relentless growth of cities diminished general mobility. The intensity of traffic channelled through the streets grew exponentially such that it became an indicator of coming collapse. The emergence of the automobile massive, the standard for which was, from 1908, the Ford Model T, spurred the imagination of forward-looking vision for a dramatic new organization of space, both urban and regional, based on the technological revolution. The complex, milimetric street resulting from compromises and trade-offs was a box too rigid in its equilibriums and inefficient for motorized traffic. New streets were needed in response to the opportunities provided by the advances in vehicle technology. People hungered for the changes to be reflected in the city, in its form and structure.

With the hindsight of the early twenty-first century, we can say that the middle years of the twentieth century were characterized by an urban praxis oriented by narratives which denied the validity of modern streets, namely those applied in the metropolis throughout the second half of the nineteenth century.¹²

Joseph Rykwert expressed this quite strongly in 1978: "For nearly a century, the street has been under persist-

12. When we refer to Spain, we must add that there was no major effort in working-class housing until well into the nineteen-fifties, i.e., considerably later than in the central western European countries.

(Solà-Morales, 1987).

La cultura arquitectònica d'avantguarda distingia els habitatges existents en els següents grups: els burgesos, els històrics (reunint els de la ciutat preindustrial i els dels pobles de base agrícola) i l'infrahabitatge (barraquisme i autoconstrucció). Tots tres eren insatisfactoris, els uns per anacrònics, els altres per primitius, i finalment els tercers per inadmissibles. Les morfologies urbanes lligades als habitatges heretats van associar-se a l'anacronisme, particularment els habitatges burgesos. Le Corbusier ho va saber resumir posant a la diana de la seva crítica la *rue corridor*, és a dir, la fórmula que adoptà sistemàticament la versió parisenc del carrer modern.

En el món real les primeres grans operacions d'habitatge obrer a les ciutats continentals europees ja són significatives del canvi de rol assignat al carrer. Els Hof a la Viena d'entreguerres o les realitzacions de barris a Hamburg amb Fritz Schumacher, arquitecte i responsable de l'habitatge, consistien en promocions de les administracions locals socialdemòcrates en les quals les cases de pisos formaven conjunts amb unitat de projecte i execució. Impressionen les grans dimensions de les operacions. L'edifici del Karl Marx Hof de Karl Ehn a Viena construït el 1929 mesurava més d'un quilòmetre de llarg. Els objectius cabdals seran oferir sol i ventilació a cada habitatge, sigui quina en sigui la mida i la condició, dotar-lo d'espais enjardinats amb serveis i mirar de localitzar-los en continuïtat amb els teixits de la ciutat existent. El fet



Karl Mar Hof, Viena, 1929. Les primeres grans operacions de l'habitatge obrer projecten carrers pels itineraris locals, colgats de jardineres i habitatges a pla terra. (Publicada a M. Tafuri i F. Dal Co, *Architettura contemporanea*, 1976) / Karl Mar Hof, Vienna, 1929. The first large working-class housing operations plan streets for local itineraries, replete with flowerpots and street level dwellings. (Published in M. Tafuri and F. Dal Co, *Architettura contemporanea*, 1976)

ent attack from several directions: the designers of *Siedlungen* and Garden Cities, the CIAM modern masters, and local government and welfare architects of Anglo-Saxon/Scandinavian countries have all attempted to postulate forms of urban settlement in which the street was deprived of its past function or analyzed out of existence." Fortunately, a lot has happened in the thirty years since 1978; we will come back to this point below.

Perhaps before continuing we should highlight a few *uncomfortable truths*. Urban housing in flats with shared vertical access, thus associated with a protocol with which I have defined the *modern street*, proved unsatisfactory from the outset in the Anglo-Saxon and Nordic cultures. To have a home *rooted* in the ground, is not an object of desires of social status but a propensity, an actual goal, permanent and socially widespread in those societies which had not experienced the secular tradition of big cities, more typical of continental and especially Mediterranean cultures. Until the eighteenth century, by population the largest European cities were in the southern parts of the continent.

The garden city, far from representing a utopian and alternative model of land planning and management of the problem of working-class housing (Howard, 1898), was an immediately successful resource applied with very pragmatic variations, beginning with the iconic Hampstead Garden Suburb in London (1906) or Forest Hills Gardens in New York (1910).

The American suburb adopted it as a general pattern and in this context the sociological invention of the community as an intermediate level of social organization inspired the most interesting expressions of neighbourhood design (Radburn, 1929). Moreover, the low-intensity suburb spread to European cities throughout the second half of the twentieth century in very diverse forms until the late eighties and the *post-modern* developments like those in Amsterdam (Almere) or Hamburg (Alamohe). The popularity of the garden suburb has become so widespread that a vast sea now surrounds all Western cities (Boeri *et al.*, 1993) and is the uncontested pattern for endless small cities. In this way the South American cities have seen the distortion of the original Spanish grid over which they grew over the centuries.

From this perspective, this huge wave is added to the record of *monocultural streets*, streets without pressure,

nou i significatiu és que l'espai obert i col·lectiu protagonista no són els carrers, sinó que són els grans patis interiors amb jardins i amb equipaments per als veïns. Els carrers resten exteriors i perimetrals, a l'esquena i poc visibles. Es procurarà que els grups d'habitatges –hof vol dir pati– s'articulin els uns amb els altres per jardins i passos, i, si calen carrers, es projectaran estrets per fer itineraris locals. Les funcions que concentrava el carrer modern esdevenen residuals:¹³ els accessos a les caixes de comunicació vertical arrenquen del mateix pati interior, els locals per a les activitats *mercantils* seran esporàdics i escanyats de mida, els comerços no disposaran d'extensions en profunditat per tal de no restar la superfície màxima possible als jardins col·lectius i minvaran a la mateixa velocitat amb la qual les vorades es colgaran de jardineres i d'habitatges a pla terra.

El Moviment Modern en arquitectura ampliarà els assaigs sobre la millor disposició volumètrica, a partir de diverses hipòtesis i investigant sobre densitat o ocupació o noves tipologies..., però sempre amb una vocació radical per l'higienisme i el confort de l'habitatge i per les persones que l'han de fer servir: és l'inici dels *Siedlungen*, els nous barris populars a moltes ciutats d'Alemanya del mateix període. Només hi ha vials especialitzats, sovint distingint els de connexió exterior dels estrictament domèstics i aplicant solucions de disseny pròximes als traçats del suburbi jardí; no debades la densitat s'assembla.

Una de les qüestions que més crida l'atenció a la Carta d'Atenes, el manifest més sistemàtic sobre urbanisme del grup a l'entorn de Le Corbusier, és la desaparició del comerç com a funció urbana significativa; tot just un esment a l'artesanía a l'article número 49 d'un total de 95. Com s'explica? La idea taylorista sobre les formes més avançades de producció industrial combinada amb les estratègies de producció i oferta practicades per Henry Ford havien fet un enorme cop d'efecte també en la imaginació de les formes de vida futures. Venia a dir-se: si la producció massiva i en cadena abasta un nombre creixent de processos, començant pels més espectaculars de la producció de béns de consum (electrodomèstics, aparells de servei, etc.) i sobretot automòbils, i provoca un canvi radical àdhuc en les feines domèstiques, per què els sistemes de distribució i consum no podran entrar també en lògiques similars, d'agregació, sistematització i economies d'escala de manera que el comerç i els serveis minoristes i totes les pràctiques socials associades esdevinguin cada cop més residuals?

streets that do not draw the skeleton of the town, which may adorn it, but nothing more. These areas represent huge amounts of land and population organized into diverse morphologies, but of minor contribution to the development of the vertebral structures of the cities to which they belong.

The problem of mass worker housing was central, we were saying, to architectural culture of the second decade of the twentieth century. Hence the success and impact of the second CIAM meeting (Frankfurt, 1929) dedicated to housing for low-income people. But the difficulties in constructing arguments about the city and its neighbourhoods — third CIAM meeting, Brussels, 1930 — or in the city as a whole — the fourth, 1933 — proved insurmountable (Solà-Morales, 1987).

The avant-garde architectural culture divided existing housing into the following groups: bourgeois, historical (including that of the preindustrial city and agricultural towns) and infra-housing (shantytowns and self-built homes). All three were unsatisfactory: the first was anachronistic, the second primitive, and the third unacceptable. The urban morphologies related to inherited dwellings were associated with anachronism, particularly the bourgeois dwelling. Le Corbusier summarized by targeting his criticism at the *rue corridor*, ie, the formula adopted systematically in the Parisian version of the modern street.

In the real world the first large worker housing operations in continental European cities already signified the change of role assigned to the street. The *Höfe* in interwar Vienna or the neighbourhood projects in Hamburg with Fritz Schumacher, architect and head of housing, were developments by local social-democrat governments in which flat blocks formed complexes with unity of project and execution. The scale of these operations is striking. The Karl Marx *Hof* building by Karl Ehn in Vienna, built in 1929, was over a kilometre long. The main objectives were to provide natural light and ventilation in each home, whatever its size and circumstances, with gardens with services, while locating them in continuity with the existing city fabric. What was new and significant was that the prominent open, public space was not the streets but the large courtyards with gardens and amenities for residents. The streets were exterior, perimetral, behind and hardly visible. The idea was that the groups of flat blocks — Hof means courtyard — would be communicated

13. El volum dels edificis sembla que ressegueixi el carrer exterior, frontissa amb la ciutat, i això pot confondre; s'ha dit per aquest sol fet que els hof són una variant del patró tradicional de la *rue corridor* quan això és un miratge: aquí només es respecta la continuïtat de les alineacions per tal d'aconseguir un perímetre d'exposició de façana més llarg, no per contribuir a les funcions canòniques del carrer modern.



Així les coses, entraria en crisi un dels motius centrals del carrer modern, ja que quin sentit té pensar en el carrer, el carrer i els passatges de París que havien interessat Walter Benjamin com a expressió de l'eclosió del món modern? O potser «modern» per a uns o altres volia dir coses distintes? Si els carrers de la ciutat moderna eren expressió de comportaments socials i dinàmiques socioeconòmiques en procés de desaparició, obsolets, aleshores la imatge futura de la ciutat podrà prescindir del conjunt de compromisos que havien donat peu als carrers moderns.¹⁴ Ja no seran carrers moderns sinó carrers del segle XIX, una expressió letal.

Quan s'imagina la nova ciutat, no hi ha carrers. Veient les visions tan divulgades i sempre territorials, vastes, poc denses i gens intenses, de L. Hilberseimer, F. L. Wright o H. T. Wijdeveld i de tants altres en les quals només hi ha vials, potser acabarem adonant-nos que l'absència del carrer modern és una pèrdua més fonda perquè es transferenceix a la idea de ciutat.¹⁵ La pèrdua de la profunditat, la compactat i el misteri és un tret comú a tots els projectes que prescindiran del carrer modern i dels protocols que l'havien fundat. Paradoxalment la complexitat perduda es pretén recrear simulant-la a dins de grans artefactes: a les Unitat d'habitation s'esmenten carrers interiors, a mitja alçada, i es caracteritzen amb serveis... i comerç (!). Es crea la il·lusió de construir carrers a distints nivells a imatge dels corredors dels transatlàntics... per als quals per definició el *pla del terra* no és un concepte inequívoc sinó una dada relativa, irreal, quasi metafísica.

¿Com es va construir l'argumentari, i també la iconografia, per anar des de l'habitatge al barri i des del barri a la ciutat sencera? L'instrument, aparentment senzill, dúctil, entenedor i de fàcil traducció administrativa va ser el *zoning*, el qual va permetre legitimar la nova teoria urbanística amb un corollari pretesament consistent. Però així l'urbanisme es reduí a planejament i aquest a la distribució de les quantitats en lògica de teoria de conjunts. El seu complement va ser la idea de vial entès com un canal bastant abstracte per a la irrigació *especialitzada* dels fluxos.¹⁶ En aquesta lògica potent i deductiva no hi tindrà cabuda el carrer modern de la mateixa manera que entre les funcions bàsiques de la vida urbana no hi haurà el comerç. Encara més, per contribuir a millorar l'habitabilitat s'argumenta que caldrà crear conjunts amb *vida pròpia* amb intensos centres cívics al nucli, en un ordre orgànic de composició i per tant *d'esquena a l'exterior*.¹⁷ El carrer modern desapareix de

with each other through gardens and passageways, and, where streets were needed for local routes, they would be narrow. The functions embodied in the modern street became residual.¹³ access to the communication shafts was from the courtyard, space reserved for commercial premises was to be sporadic and constricted in size, shallow in depth to preserve the maximum area possible for community gardens and limited at the same rate as plantings occupied pavements and ground-floor dwellings.

The Modern Movement in architecture would broaden its experiments into the optimum arrangement of volume based on a variety of hypotheses while exploring density, use, new typologies, etc., but always with a radical emphasis on hygiene and comfort in housing and for the people who were to use it: this is the beginning of the *Siedlungen*, the new housing estates in many German cities of the same period. The only streets were specialized, often distinguishing those which communicated the estate to the city outside from those which were strictly interior, using design solutions like those found in the garden suburb; not surprisingly their densities are similar.

One of the most striking points in the Athens Charter, the most systematic manifesto on urban planning from the group around Le Corbusier, is the disappearance of trade as a significant urban function; barely a mention of artisans in article number 49 out of a total of 95. How can this be explained? The Taylorist idea of the most advanced forms of industrial production combined with the manufacturing and supply strategies of Henry Ford also had an enormous impact on the imagining of future lifestyles. The following question was posed: if mass production on assembly lines included a growing number of processes, starting with the most spectacular in the manufacture of consumer goods (appliances and the like) and especially automobiles, and caused radical change even in household chores, why couldn't consumption and distribution systems also follow similar rationalizations of aggregation, systematization and economies of scale so that retail trade and services and all the associated social practices would become increasingly residual?

So does this mean the demise of one of the main reasons for the *modern* street? What is the point of thinking of the street, the streets and arcades of Paris that had interested Walter Benjamin, as an expression of the emergence of the *modern* world? Or perhaps *modern* meant different things to different people? If the streets of the

13. The volume of the buildings seemed to follow the street outside, hinge with the city, and this can cause some confusion. It has been said that for this fact alone the Hof is a variant of the traditional model of the rue corridor, but this is false: here the only thing that is respected is the continuity of the alignments in order to achieve a longer perimeter of facade exposure, not to contribute to the canonical functions of the modern street.

14. L'eix comercial Lijnbaan de Rotterdam (1953) és un assumpte excepcional. El centre de la ciutat va quedar literalment arrasat durant la Segona Guerra Mundial i va caldre'n la reinvençió total. Però també aquí s'observa la condició singular del problema ja que es va concedir al comerç una disposició especial, segregada, d'efectes sorprenents atès que esdevé un antecedent dels centres comercials posteriors.

15. A l'article 53 i següents de la Carta d'Atenes es blasmen els creuaments de carrers a una distància inferior a 100 metres i s'afirma que haurien d'estar separats entre 200 i 400 metres. És una observació només aparentment tècnica, ja que implica un greuge a la percepció de la ciutat usada a peu.

16. És notable l'entrada d'un nou lèxic d'analogies de la ciutat amb la biologia, començant per imaginar-la com quelcom corpori, amb cèl·lules, nuclis, òrgans, vertebrats, etc.

17. El famós «Pla dels cinc dits» de Copenhaguen de la immediata postguerra és potser una de les realitzacions macroscòpiques clau d'aquest paradigma. Fa una magnífica ciutat de monocultius en mosaic: els parcs en són un element, com la ciutat històrica, la indústria pesant i tot tipus de barris caracteritzats per coeficients que determinen les corresponents densitats; és el nou paradigma del *planning* a la gran dimensió.

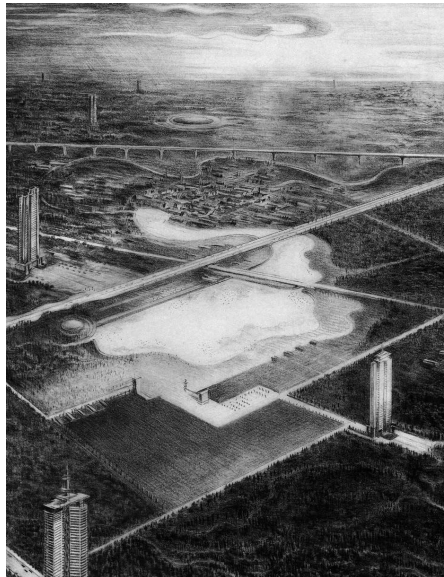


la taxonomia administrativa tal com s'havia fos en els grans esquemes teòrics.

Resumint. Si la pregunta inicial sobre la vigència del carrer modern s'aplica a considerar-ho en territoris nous, sense gaires restriccions, i, per tant, si es demana si s'esqueia aplicar els seus protocols en models de futur, la resposta, per molt de temps, ha estat que no. Els nous creixements del llarg període de desenvolupament a Occident a partir de la segona postguerra mundial no han comptat amb el carrer modern.¹⁸ Han prevalgut altres paradigmes: aconseguir entorns domèstics adients, resoldre amb eficiència les comunicacions, crear comunitats de veïnatge, obtenir passeigs cívics singulars, organitzar el paisatge obert sistemàticament, orientar la mobilitat a vials molt especialitzats, etc.

La mobilitat pren un rol central a la urbanística del segle xx i l'automòbil es situa al centre de la mobilitat. Esdevé en poc temps un recurs d'ús massiu i la seva gestió a les ciutats té escasses regulacions durant dècades, expressió de certa *fase liberal* que s'allargassa per bona part del segle xx. En pura lògica, l'automòbil pressiona perquè el sistema del qual depèn tendeixi a la seva optimització autista. La fluïdesa del major nombre de vehicles per unitat de temps i d'espai es grava al frontispici de les oficines des de les quals es «re-modela» la ciutat i el territori. Les autopistes en contextos periurbans o suburbans són de fàcil implantació, però la seva entrada en servei obre una dinàmica de foment de la mobilitat individual mecànica i obligada a distàncies cada cop més llargues, i això força inevitablement la construcció de les autopistes urbanes, ja que mentrestant la força atractiva de les ciutats no ha desaparegut; sovint tot al contrari.

Però els carrers heretats, àdhuc els *més moderns*, no són elàstics, i les renovades necessitats viàries creen nous *handicaps* als vianants, degraden els carrers complexos, singularment el seu termòmetre més sensible, que és el comerç, i estimulen la fugida al suburbi. Els efectes col·laterals són ben coneguts: els grans *malls* i la intensificació dels *downtowns* amb gratacels, seguida sovint per la desertització dels seus voltants (Houston, Atlanta i moltes altres ciutats a Amèrica). Hom observa en el període més agut d'aquestes tendències, les dècades dels anys cinquanta als setanta, com es genera una espiral de progressiva degradació que en alguns casos va conduir a fer *explotar els carrers*.



L'absència del carrer modern és una pèrdua que es transfereix a la idea de ciutat amb l'esclat protagonista del viari territorial. W. T. Wijdeveld, *Hoogbouw*, vista aèria de nit del conjunt. Amsterdam 1919-1922. (Col·lecció NAI Rotterdam i reproduïda a D. A. *Dynamic City*, 2000) / The absence of the modern street is a loss that is transferred to the idea of city with the protagonistic explosion of the territorial highway system. W. T. Wijdeveld, *Hoogbouw*, nighttime aerial view of the complex. Amsterdam 1919-1922. (NAI Rotterdam Collection and reproduced in D. A. *Dynamic City*, 2000)

modern city were an expression of obsolete social behaviours and disappearing socioeconomic dynamics, then the future image of the city could do without the set of compromises that had given rise to the *modern street*,¹⁴ which would no longer be *modern*, but *nineteenth-century*, a lethal expression.

When we imagine a new city, there are no streets. Looking at the visions so widely divulged and territorial, vast, lacking in density and not at all intense, of Ludwig Hilberseimer, F. L. Wright and H. T. Wijdeveld and many others in which there are only roads, we might conclude that the absence of the modern street is a more profound loss because it relates to the idea of the city.¹⁵ The loss of depth, compactness and mystery is a common feature in all projects that would bypass the modern street and the protocols it was founded on. Paradoxically, they seek to recreate the lost complexity by simulating it inside large

14. The Lijnbaan shopping axis in Rotterdam (1953) is an exceptional case. The centre of the city was literally wiped out in World War II and had to be totally reinvented. But here we can also see the uniqueness of the problem given the special — segregated — layout of trade, of surprising effect since it turned out to be harbinger of the shopping centre of the future.

15. In Article 53 and following of the Athens Charter the intersections are set at a distance of less than metres feet when they should be separated by 200 to 400 metres. This observation is only apparently technical, since it is prejudicial to the perception of the city as used by the pedestrian.

18. «No es tracta ja només de bandejar una fórmula sinó una forma», en una distinció subtil, com tantes de les seves (Lahuerta, 1997: 114).



La qüestió de fer viables els teixits heretats es formulà, indirectament, ja entrats els anys seixanta, i la resposta va ser trobar fórmules pal·liatives (Buchanan, 1963). Es reconeix que els carrers existents no van ser dissenyats per l'especialització, que no són, doncs, vies, però que hi podrien derivar mitjançant un tractament adient de la seva urbanització. Sobre els teixits de la ciutat existent, caldrà decidir el sacrifici de determinats carrers, els que vehicularan tot el trànsit, compensant-ho en el benefici d'altres en els quals serà possible la pacificació, la creació de les anomenades *àrees ambientals*. Però aquesta és novament una lògica de segregació en la qual els carrers moderns, sovint els principals, són els més perjudicats. El mateix principi sistemàtic amb què es conceptualitza la mobilitat *ex novo* s'intenta aplicar sobre la ciutat real.



Postal de Nova York. (Arxivi Jordi Sardà) / Postcard of New York. (Jordi Sardà Archive)

artefacts: the *Unité d'habitation* specifies elevated interior streets with services — and trade(!). It creates the illusion of building streets at different levels like the hallways of an *ocean liner* — for which by definition *ground level* is not an unequivocal concept but a relative point; unreal, almost metaphysical.

What were the arguments, and the iconography, to take us from the dwelling to the neighbourhood and from the neighbourhood to the entire city? The instrument — seemingly simple, ductile, understandable and easily translated in terms of administration — was zoning, which permits the legitimization of the new urban-planning theory with a supposedly consistent corollary. But this reduced *urbanism* to planning and the later to the distribution of quantities according to the logic of *set theory*. Its comple-

ment was the idea of the thoroughfare as a rather abstract channel for the *specialized* channelling of flows.¹⁶ This powerful and deductive logic does not accommodate the modern street just as among the basic functions of urban life there will be no trade. Moreover, in order to boost habitability it is argued that we must create units with *their own life* with intense civic centres at their *nuclei*, in an organic order of composition and therefore with their *backs facing outwards*.¹⁷ The modern street disappears from the modern administrative taxonomy just as it had faded from the great theoretical schemes.

Let us sum up. If we apply the initial question about the validity of the modern street to its consideration in new territories, without excessive restrictions, and therefore, if it were possible to apply its protocols to future models, the response for many years was no. The new growths of the long period of development in the West from the Second World War have not included the modern street.¹⁸ Other paradigms have prevailed: to attain suitable home environments, to bolster the efficiency of communications, to create neighbourhood communities, to obtain unique urban walkways, to or-

Projectar al segle XXI

«Si les ciutats esdevenen metròpolis els carrers explotaran.» Enfrontats a la ineluctable qüestió de la dimensió i sense entrar a precisar contextos infinitament diversos, es constata que aquest presagi no s'ha confirmat. Si bé és cert que hi ha ciutats on han col·lapsat alguns carrers, en termes generals les ciutats han sabut reaccionar. Les primeres grans ciutats que es van anomenar metròpoli van idear un sistema per tal de seguir sent viables malgrat el creixement de població i d'activitats, i per tant malgrat l'extensió corresponent. La implantació del metro iniciada a Londres el 1863¹⁹ va ser el recurs d'èxit universal i definitiu per tal de fer viables les metròpolis i molt principalment per establir els seus carrers moderns i evitar-ne l'*explosió*.

El metro és una resposta radical a la competència per ocupar o usar els carrers. És exactament una manera de sotraure de la superfície dels carrers existents ingents fluxos de persones i de fer possible que els moviments entre les parts d'una gran ciutat, que no es poden fer a peu, es facin amb la màxima rapidesa. Com? Creant un

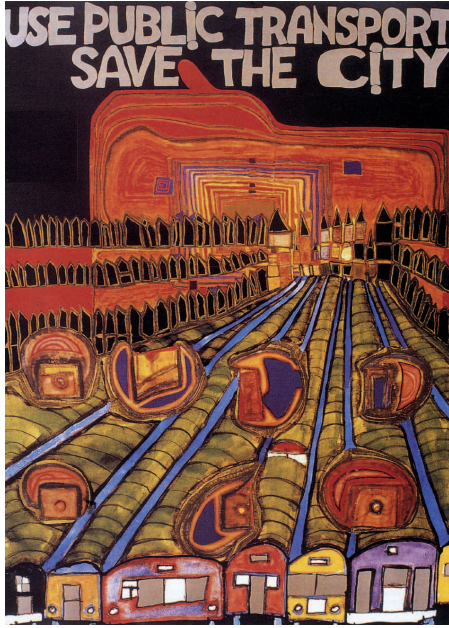
16. The input of a new lexicon of biological analogies with the city is striking, starting with imagining it as something bodylike, with cells, nuclei, organs, vertebrae, etc.

17. Copenhagen's famous "five-finger plan" after the war is perhaps one of the key macroscopic realizations of this paradigm. It makes for a wonderful city of monoculture mosaics, in which the parks are an element like the historic city, heavy industry and all types of neighbourhoods characterized by coefficients which determine the appropriate densities; it is the new paradigm of large-scale planning.

18. "It is no longer a matter just of discarding a formula but form," a subtle distinction, as many of his are. (Lahuerta, 1997: 114)

19. El desplegament del metro suburbà va fer possible ja a les primeres dècades del segle XX a Londres una gran corona de teixits desplegats en cases amb jardí.





Friedrich Hundertwasser. Poster per a la UITP Brussel·les 1989 (publicat a AA VV *Dynamic City 2000*) / Friedrich Hundertwasser. Poster for UITP 1989 Brussels (Reproduced in D.A. *Dynamic City 2000*)

sistema independent dels carrers per traslladar les persones. Elevat o subterrani, això serà més circumstancial.²⁰ La idea essencial del nou sistema és fer possible el desplaçament amb absoluta independència de les servituds del pla terra. Francament, quelcom genial.

Encara que el metro només mogui persones, la seva funció és essencial per a la supervivència d'una gran ciutat perquè la ciutat necessita ser l'espai humà de màxima concentració física del màxim nombre de recursos possible. El metro, en permetre l'efecte màgic de posar juntes en un temps previsible i raonable persones, permet que l'espai servit amb el sistema creï una excepcional unitat del mercat de la força de treball. I això no és altra cosa que crear les bases per a la màxima eficiència de la ciutat com a artefacte productiu en el seu conjunt (Parcerisa i Rubert de Ventós, 2002). Només així la ciutat (o el conjunt de ciutats com passa al Japó des de fa dècades) pot esdevenir l'espai de la més alta concentració de valor afe-

ganize sistemàticament open landscape, to funnel traffic along highly specialized routes, etc.

Mobility holds a central role in twentieth-century urban planning and at the centre of mobility is the car. It came into massive use rapidly and for decades few rules were applied to the management of cars in cities, the expression of a sort of *liberal phase* which lasted for much of the twentieth century. In pure logic, the car puts pressure on the city because the system on which it depends tends towards pure autism. The fluidity of the greatest number of vehicles per unit of time and space is engraved on the frontispiece of the offices which "re-model" the city and its territory. Motorways in suburban or perurban settings are easy to implant, but their arrival spurs a dynamic of rising individual motorized mobility forced to travel ever longer distances, and this inevitably necessitates the building of urban motorways, since in the meantime the attraction of cities has not faded; often quite the contrary.

But the inherited streets, even the *most modern*, are not elastic, and the renewed needs with regard to thoroughfares create new barriers for pedestrians, degrade complex streets, particularly the most reliable gauge of their health, namely trade, and spur suburban flight. The side effects are obvious: the huge malls and downtowns crowded with skyscrapers, often followed by the desertification of the surrounding area (Houston, Atlanta and other cities in America). One observes in the most acute period of these trends, from the fifties to the seventies, how a progressive spiral of degradation came into being that in some cases caused the streets to *explode*.

The question of making the inherited fabric viable was formulated, indirectly, in the sixties and the answer was to find palliative measures. (Buchanan, 1963). It is acknowledged that the existing streets were not designed for specialization, that thus they are not thoroughfares, but they could become so by means of an appropriate plan of development. In the existing city fabric, certain streets will have to be singled out for sacrifice and will bear all the traffic, offsetting this with the benefit to other streets in which pacification will be possible, ie the creation of so-called environmental areas. But this is again a logic of segregation in which the modern streets, often the main ones, are the hardest hit. The same systemic principle with which mobility is conceptualized is applied anew to the real city.

20. Diem metro a una forma de mobilitat: el tram modern podrà ser entès com un metro si obté independència funcional de les contingències dels carrers. És possible hibridar i així s'assaja en ciutats mitjanes en funció no només del context urbà sinó també de les necessitats d'eficiència de la xarxa.



Anvers, 2008. Intercanvi modal al centre. Les ciutats més avançades es caracteritzen per la seva civilitat i l'estructura molt articulada de la ciutat central, resolt tot amb una eficàcia essencial. (Foto J. P.) / Anvers, 2008. Modal interchange in the center. The most advanced cities are characterized by their civility and organized structure of the central city, all resolved with essential efficiency. (Photo J. P.)

git i oportunitats.²¹ No només s'evita l'obsolescència dels carrers moderns sinó que es potencia perquè les boques de les estacions actuen com un *brollador* que multiplica el nombre dels vianants, usuaris de les vorades, sense haver-los de tragar mecànicament pels carrers.

Què està passant amb els arguments que han atacat la línia de flotació dels carrers moderns durant les dècades centrals del segle xx?

Les exigències de disseny de l'espai públic en funció de l'automòbil han deixat de ser hegemòniques als discursos de mobilitat. Les externalitats negatives abans ignorades es comencen a comptabilitzar: els efectes sobre el medi, accidents i perillositat, els costos derivats de la congestió, la incompatibilitat amb usos socials emergents... de la qual cosa resulta la progressiva superació de la gestió en *règim liberal*. La tecnologia hi ajuda i hi ajudarà encara més en el futur. La pacificació general esdevé objectiu cívic i polític que s'exigeix per al conjunt dels carrers de la ciutat i no només a les àrees ambientals decidides pels polítics de la mà de la tecnocràcia. Les tecnologies SIG

Designing the twenty-first century

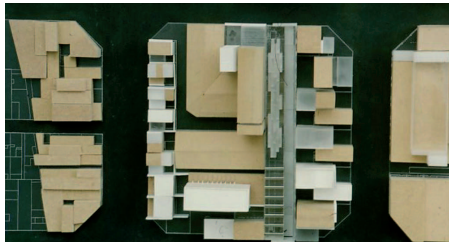
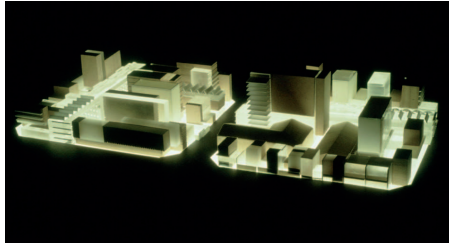
"If cities become metropolises the streets will *explode*." Faced with the unavoidable question of scale and without going into detail about infinitely diverse contexts, we can see that this prediction has not been confirmed. While it is true that there are cities where some streets have collapsed, cities have generally reacted. The first cities to be called metropolises devised a system in order to remain viable despite their demographic and industrial growth, and thus despite their corresponding sprawl. The metro, introduced in London in 1863,¹⁹ was the definitive, universal answer to making the metropolis viable and most of all to stabilizing its modern streets and avoiding having them explode.

The metro is a radical response to the struggle over the space and use of the streets. It is nothing more than a way to remove from the surface of existing streets massive flows of people and enable with the utmost speed movement between the parts of a large city too distant for walking. How? By creating a separate system of

19. The opening of the suburban metro fostered in the first decades of the twentieth century in London a large ring of areas of houses with gardens.

21. París, Londres, Nova York, Chicago i Berlín van ser de les primeres. Totes les grans ciutats occidentals i ara també les emergents (Seül, Bangkok, el Caire, Singapur, Teheran) han fundat el metro. Són ja més de cent arreu del món i el nombre no deixa de créixer.





Tal com expressa aquesta fotografia d'un carrer ara fa un quart de segle, a les 168 hectàrees de sòl industrial al districte de Poblenou, sobre el delta geogràfic del riu Besòs, van arrelar les activitats extensives «mediana indústria», barrejades amb edificis d'habitatges, a diferència de l'eixample central. La qüestió actual és transformar l'ús industrial extensiu en un d'intensiu basat en les noves activitats postindustrials i que resumidament s'han representat amb la icona @.

El principi que es proposa per actuar a diferents mansanes del districte 22@ consisteix a actualitzar una norma consuetudinària i senzilla sobre la mansana: màxima llibertat d'ocupació de les plantes baixes combinada amb la radical dependència de totes les parcel·les respecte al carrer, escenari públic i general i factor estabilitzador.

La proposta demostra que no és ni imprescindible ni aconsellable la formació de rue corridor, perquè predeterminar l'edificació perimetral crea ineficiència en l'aprofitament del sòl per a activitats intensives en una posició d'alt valor afegit en el context metropolità. El bon sentit en la resolució de programes concrets sobre parcel·les concretes amb veïns concrets pot donar lloc a nous paisatges diversos, densos i alhora respectuosos amb l'ordre general, el dels carrers moderns. (J. Parcerisa i M. Rubert de Ventós, *La ciudad no es una hoja en blanco*, 2000, Àrea estratègica Perú-Pere IV per a l'Ajuntament de Barcelona, 2001) /

As expressed by this photograph of a street a quarter of a century ago, in the 168 ha of industrial land in the Poblenou district, on the geographic delta of the Besòs River, extensive activities of "medium-sized industry" took root, mixed with buildings of dwellings, as distinguished from the central Eixample. The current challenge is to transform extensive industrial use to an intensive one based on new post-industrial activities that have been represented concisely with the icon @.

The principle proposed for working on different blocks of the 22@ district consists of bringing a customary and simple rule concerning the block up to date: maximum freedom of occupancy of the lower floors with the radical dependency of all of the plots with respect to the street, public and general stage and stabilizing factor.

The proposal demonstrates that formation of the rue corridor is neither essential nor advisable, because predetermining perimetral construction creates inefficiency in the use of land for intensive activities in a position of high added value in the metropolitan context. Good sense in the determination of specific programs dealing with specific plots of land with specific neighbors can give rise to new and varied landscapes, dense yet at the same time respectful with the general order, that of modern streets. (J. Parcerisa and M. Rubert de Ventós, *La ciudad no es una hoja en blanco*, 2000, Strategic area Perú-Pere IV by the Barcelona City Council, 2001).



streets for moving people. Whether they are elevated or underground is more a matter of circumstance.²⁰ The essential idea of the new system is to facilitate movement completely independent from the constraints of ground level. Frankly, it is a wonderful idea.

Although the metro moves only people, its function is essential for the survival of a big city because the city must be the human space of greatest physical concentration of the greatest possible number of resources. The metro has the magical effect of bringing people together in a foreseeable and reasonable time, it fosters an exceptional unity of the labour market in the space it serves. And this is nothing more than creating the foundation for the maximum efficiency of the city as a productive whole (Parcerisa and Rubert de Ventós, 2002). Only then can the city (or complex of cities as has been the case in Japan for decades) become the space of the highest concentration of added value and opportunities.²¹ Only then can it not only avoid the obsolescence of its modern streets but empower them too, since the entrances to the stations act like *spouts* that increase the number of pedestrians, users of the pavement, without having to transport them mechanically through the streets.

What has happened to the arguments that sought to undermine the street during the middle decades of the modern twentieth century?

The demands of public space design based on the car are no longer the hegemonic discourses of mobility. We are starting to take into account the once-ignored negative externalities: the impact on the environment, accidents and hazards, the costs of congestion, the incompatibility with emerging social uses, etc., which is leading to a gradual evolution beyond management according to the

20. We give the name metro to a form of mobility: the modern tram could be understood as a metro if it acquired functional independence from the restrictions of the streets. It can be hybridized and thus it is being tried in medium-sized cities in response to not only the urban context but also the network's needs for efficiency.

21. Paris, London, New York, Chicago and Berlin were the first. All the major Western cities and now the emerging ones (Seoul, Bangkok, Cairo, Singapore, Tehran) too have built their own metros. There are already over 100 worldwide and the number continues to grow.



fan possible nous controls telemàtics²² i sorgeix una renovada atenció als canvis modals i a la diversificació dels vehicles particulars cercant solucions més específiques per a cada moviment (Dupuy, 1995).²³ Assistirem a la multiplicació de l'oferta per ajustar-se a una demanda cada cop més segmentada, d'acord amb les necessitats i possibilitats: l'eclosió de les bicicletes, les motocicletes amb sistemes híbrids, la diversificació tipològica dels vehicles particulars (sense motors d'explosió) i en conseqüència els requeriments de l'obra pública a la ciutat canviaran. Les millores als carrers tendeixen ja a buscar nous equilibris en les equacions d'ús i apropiació... obrint, no sense conflictes, nous horitzons als carrers moderns.

Mentrestant, l'urbanisme funcionalista ha viscut un descreït per la seva prepotència, barrejat amb alguns estrepitosos fracassos que han fet repensar punts de vista i pràctiques seguides durant dècades. Paradoxalment aquest balanç no afecta tant l'habitatge o el disseny del que l'arquitectura controla, sinó sempre la producció agregada de ciutat. La fallida de Les Halles a París (1972) marca el moment d'inflexió respecte als valors patrimonials de la ciutat heretada i va ressonar per tot Europa, malgrat que anteriorment esbotzades com les de Brussel·les o Hamburg fossin tant o més greus i significatives.²⁴ Els *grands ensembles* francesos palesen els límits dels grans projectes de nous districtes. Els *grans transatlàntics* presenten arreu dificultats de gestió social de l'espai.²⁵

L'experiència de la ciutat com una realitat complexa viva i valuosa i la denúncia de l'esbotzada dels teixits consolidats des de la lògica de l'automòbil es formulà i denuncià a Nova York a partir de finals dels anys cinquanta (Jacobs, 1971). Pocs anys després, l'experiència de *suburbia* va ser objecte d'una àcida anàlisi (Sennett, 1975) posant de manifest insòlites contraindicacions de la vida suburbana lligades sovint a la seva especificitat urbanística. Per decantar encara més les sospites sobre la idea de progrés irreversible i demolidor lligat a aquests processos va caldre que Gordon Cullen critiqués les ordenacions funcionals basades en l'agregació autista de sistemes cadascun autònom i cap responsable de res i ens tornés a ensenyar el carrer com una figura «primitiva però subtil» tot fixant-se en la seva manifestació més humil, pròxima i tàctil: els paviments.

Fins entrat el segle xx, l'higienisme marcà protocols i prioritats de disseny per a l'urbanisme. Però a les societats avançades, la universalització dels avenços en la

liberal regime. Technology helps and will help even more in the future. General pacification becomes a civic and political goal demanded for all city streets and not just in the environmental areas chosen by politicians in conjunction with technocrats. GIS technologies hold out the possibility of new computer-based control,²² and we are seeing the emergence of a renewed emphasis on modal shifts and the diversification of private vehicles in the search for specific solutions for each movement (Dupuy, 1995).²³ We will witness the multiplication of supply to meet to an increasingly segmented demand, according to needs and possibilities: the bicycle boom, hybrid motorbikes, diversification of types of cars (away from the internal combustion engine) and accordingly the demands on public works in the city will change. Street improvements now tend to seek new balances in the equations of use and appropriation, etc., opening, not without conflicts, new horizons for modern streets.

Meanwhile functionalist urban planning is being discredited due to its arrogance in addition to a few resounding failures that have led to a re-evaluation of the views and practices that were followed for decades. Paradoxically this assessment does not affect so much housing or architectural design, but rather the aggregate production of the city. The failure of Les Halles in Paris (1972) marks the turning point with respect to existing heritage in the city and it echoed across Europe, although earlier tear-up jobs like those in Brussels or Hamburg were much more serious and meaningful.²⁴ The French *grands ensembles* evidence the limits for large projects for new districts. The great *ocean liners* present all sorts of difficulties in the social management of space.²⁵

The experience of the city as a complex, alive and valuable reality and the denouncing of the tearing out of the consolidated fabric based on the logic of the car was formulated in New York from the late fifties (Jacobs, 1971). A few years later, the suburbia experiment was the target of a barbed analysis (Sennett, 1975) demonstrating theretofore unrevealed contraindications of suburban life often tied to their peculiar design. In order to pile even more suspicions on the idea of irreversible and devastating progress linked to these processes it took Gordon Cullen's criticism of functional organization based on the autistic aggregation of individual autonomous systems responsible for nothing and his reminder of the street as a "subtle but primitive" figure, focusing on its most humble, proximate and tactile

22. Mirko Zardini, en la seva brillant recerca temàtica sobre l'asfalt, posa en relleu que les regulacions de la mobilitat als carrers (carrils, stops, senyalització vertical, etc.) neixen arran de noves necessitats, però no deixen d'estar: afegixo, orientades a facilitar la mobilitat universal i sense restriccions.

22. Mirko Zardini, in his brilliant thematic study of asphalt, emphasizes that the rules of mobility in the streets (lanes, traffic signals, etc.) are born as a result of new needs, but they are still, I would add, meant to provide universal, unrestricted mobility.

23. És un camp extremament dinàmic, també en publicacions. Un recull significatiu en la cultura francesa és troba a F. Godard (2001).

23. This is an extremely dynamic field, also in terms of publications. An important overview of French culture is found in F. Godard (2001).

24. Tant els treballs de Saverio Muratori (1959) com la perspectiva d'Aldo Rossi sobre la dimensió arquitectònica de la ciutat (1966) van ser decisius per llançar noves mirades sobre la realitat urbana. La seva influència, però, va trigar a ser operativa.

24. Both the work of Saverio Muratori (1959) and Aldo Rossi's perspective on the architectural dimension of the city (1966) were crucial in terms of new approaches to the urban reality. It took time, however, for their influence to be felt.

25. Per a una visió pròxima en el context de la literatura catalana, són útils els records d'un nen crescut a la *banlieue* de París (Bezsonoff, 2009). Un exemple que vaig conèixer de prop és el cas del complex Rozzol Melara a Trieste.

25. For an intimate view written in Catalan, the memories of a child growing up in a Paris *banlieue* (Bezsonoff, 2009) are useful. One case I became well acquainted with is the Rozzol Melara complex in Trieste.



infraestructura sanitària domèstica i la irrupció de la penicil·lina converteixen en residuals la tuberculosi i les grans epidèmies que sempre havien causat estralls a les ciutats. Sense soroll i per la via dels fets els espais construïts sota les condicions vuitcentistes de l'habitatge van sent objecte de reutilització en el quadre cada cop més complex i variat de les formes d'acció socials, professionals i familiars de la societat actual.

En canvi, guanyen relleu les condicions de confort ambiental integral, no només com a absència de contaminació. La tecnologia de la construcció forneix de sistemes de protecció del soroll per les façanes i eines que permeten noves lògiques del confort ambiental interior, actiu i passiu. I això facilita, per exemple, la viabilitat d'establiments i activitats que valoren com a externalitats positives les estructures urbanes on els carrers moderns són els protagonistes. La promiscuïtat, la varietat, l'anonimat i moltes altres qualitats de la proximitat fan que els edificis abocats als grans carrers moderns guanyin una nova actualitat.

La renovada inversió en capital fixa a la ciutat central i els seus entorns crida nous inversors, els quals troben en l'acumulació present una garantia decisiva de valor per a les seves operacions. En les obres públiques guanyen la batalla els projectes basats en el principi incremental, és a dir, aquells que faciliten la ulterior possibilitat de seguir desenvolupant els sistemes instal·lats: canalitzacions de serveis, metro, tram, etc. Els invents d'enginyeria mecànica incompatibles amb els sistemes existents han estat condemnats al fracàs al llarg de tot el segle XX, malgrat que en la dècada dels seixanta van gaudir de cert predicament (sistemes de guiatge de vehicles, monorails, etc). L'experiència de l'atenció a la ciutat històrica i a la ciutat central demostra que arreu es generalitzà una dinàmica materialista i virtuosa: les ciutats més avançades es caracteritzen per la dimensió relativament més articulada de la ciutat central i la seva forma de civilitat.²⁶ Moltes experiències arreu ensenyen els progressius èxits en la modulació dels usos al carrer. No s'han de recuperar només ambients acotats, es poden obtenir èxits fent amables estructures centrals. No és aliena a aquesta tendència la reimplantació de tramvies a moltes ciutats europees.

L'extensió del taylorisme al conjunt de la vida social es va contrarestar en dos temps. El 1973, la fi del cost irrellevant de matèries primeres com el petroli marca la

manifestation: the pavement.

Into the early twentieth century, hygiene marked priorities and protocols of design in urban planning. But in the developed societies, the universalization of advances in health care and the emergence of penicillin all but wiped out tuberculosis and the big epidemics that had always wreaked great havoc in the city. With action, not words, the spaces built under eighteenth-century conditions of housing were targeted for reuse within the increasingly complex and varied framework of the forms of social, professional and domestic activities in contemporary society.

In contrast, conditions of overall environmental comfort gain prominence, and not only in the form of an absence of pollution. Building technology offers systems of protection from noise in facades and tools that allow new logics of active and passive comfort in the indoor environment. This facilitates, for example, the viability of businesses and activities that value as positive externalities urban structures where modern streets play a leading role. Promiscuity, variety, anonymity and many other facets of proximity mean that buildings open to large modern streets are gaining a new contemporariness.

The renewed investment in fixed capital in the central city and its surroundings attracts new investors, who find in the present accumulation the ultimate guarantee of value for their operations. In public works the battle is being won by projects based on the incremental principle, ie, those which facilitate the future possibility of further developing the systems installed: the channels of services, metro, tram, etc. Throughout the twentieth century the inventions of mechanical engineering incompatible with existing systems were destined to fail, despite enjoying some success in the sixties (vehicle guidance systems, monorail, etc.). The experience of attention to the historic city and the centre city shows a generalization of a materialistic and virtuous dynamic: the most advanced cities are characterized by a relatively more unified dimension of the central city and its civil relations.²⁶ Many experiences of different cities show the progressive achievements in the modulation of the uses on the street. It is necessary to recover not only delimited areas, but achievements can also be made by building friendly central structures. This trend might include the return of trams to many European cities.

26. Entre les ciutats del nord, cal recordar Berlín (els anys vuitanta i arran de la desaparició del mur), Hamburg (la reedificació del centre històric els anys vuitanta, però també Hafsen al port actualment) i el valor pioner de Copenhaguen pel que fa a revertir les polítiques de postguerra ara a favor de la capitalització de la ciutat central, des de mitjan anys noranta (fundació del metro i districte Ørestadt).

26. Among northern cities, we should mention Berlin (the eighties, after the wall), Hamburg (the rebuilding of the historic centre in the eighties, but also Hafsen in the port today) and the pioneering courage of Copenhagen with regard to the reversal of post-war policies in favour of the capitalization of the central city, from the mid nineties (building of the metro and Ørestadt district).



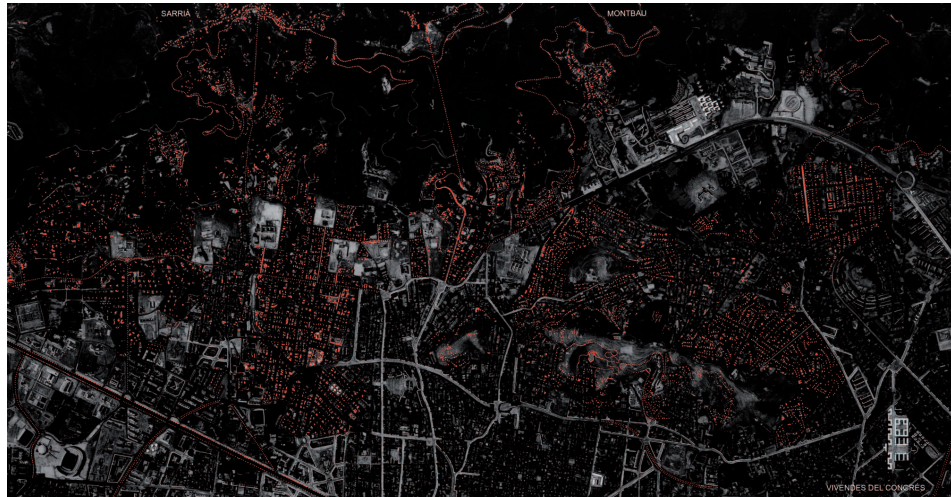
27. En una conferència a Barcelona el 1989 establia la relació dels llibres amb el naixement de la democràcia a Atenes. Raonava el paper decisiu que va tenir el florent mercat de llibres vells existent ja el 399 abans de Crist en aquella ciutat.

27. At a conference in Barcelona in 1989 he established the relationship between books and the birth of democracy in Athens. He noted the decisive role of the thriving market for old books which already existed there in 399 BCE.

28. En aquest context s'entén una contribució com la de l'arquitecte R. Venturi ja el 1966. Però també, des de l'actualitat més palpitant, la clarividència de la visió d'Eyal Weizman i el seu grup creant escenaris arquitectònics per a la descolonització de Palestina («L'arqueologia futura de l'ocupació suburbana» (2008). Seminari al MACBA, Barcelona).

28. In this context a contribution like that of the architect R. Venturi since 1966 can be understood; but as well, in the most enthralling present, the clarity of vision of Eyal Weizman and his group creating architectural scenarios for the decolonization of Palestine («The Future Archaeology of the Suburban Occupation», 2008. Seminar at the MACBA in Barcelona).

29. François Ascher (Rotterdam, Biennial Internacional d'Arquitectura, 2003) carrega contra els escòptics de la supermodernitat i els considera nostàlgics de la mitologia de la ciutat europea (amb una al·lusió explícita a Marc Augé) i les seves formes de sociabilitat, i diu: «el retorn al passat és el reflex d'un principi reaccionari que es indigestible en ell mateix». Quants prejudicis! «L'explosió dels mitjans de comunicació de masses estimularia la dissolució de la ciutat física d'alta densitat» (Melvin Weber), enèsim cant del cigne sobre la ciutat en una línia discutible de transposicions massa mecàniques com ara «la nova mobilitat, nova ocupació de l'espai, noves formes urbanes...» (Blaisse, 2000: 29).



La visió de conjunt de la ciutat alta, és a dir, la que es desplega entre els tres turons (al centre de la imatge) i els contraforts de la serralada de Collserola, permet descobrir una enorme varietat de situacions que coincideixen en l'absència de carrers moderns articulats entre ells. Els intents de crear carrers moderns, presents arreu, no eviten, però, l'impacte enorme de la ciutat menor. És aquest el reflex d'una ciutat profundament segregada a finals dels anys setanta com a conseqüència dels intensos processos de creixement urbà desenvolupats en condicions socials molt dures. Tanmateix, el plànol posa en relleu una lògica frontal i potent (i aïllada) al passeig de la Vall d'Hebron i el sistema de grans recintes institucionals a Sarrià-Tres Torres-Pedralbes com illots al servei d'un paisatge monocrom de residència benestant. Com en altres indrets, molts pocs, massa pocs, enmig d'aquesta immensa perifèria destaquen algunes idees urbanes de l'habitatge massiu. En aquest enquadrament, Montbau (1960) a la Vall d'Hebron i Vivendes del Congrés (1953) a l'angle inferior dret. (Fragment de *Sobreexposició de Barcelona 1984* /

The overview of the upper city, in other words, that which spreads between the three hills (in the center of the image) and the foothills of the Collserola mountains, enables us to discover an enormous variety of situations that coincide in the absence of modern streets connected with one another. Efforts to create modern streets, everywhere present, do not avoid, however, the enormous impact of the minor city. This is the reflection of a deeply segregated city at the end of the 1970s, a consequence of intense processes of urban growth taking place in very harsh social conditions. Notwithstanding, the map highlights a direct and powerful (and isolated) logic in the Passeig de la Vall d'Hebron and the system of large institutional premises in Sarrià-Tres Torres-Pedralbes as small islands at the service of a monochrome landscape of wealthy residences. As in other places, very few, too few, amid this immense periphery some urban ideas of mass housing stand out. In this framing, Montbau (1960) in Vall d'Hebron and *Vivendes del Congrés* (1953) in the lower right corner. (Fragment of *Overexposure de Barcelona 1984*)

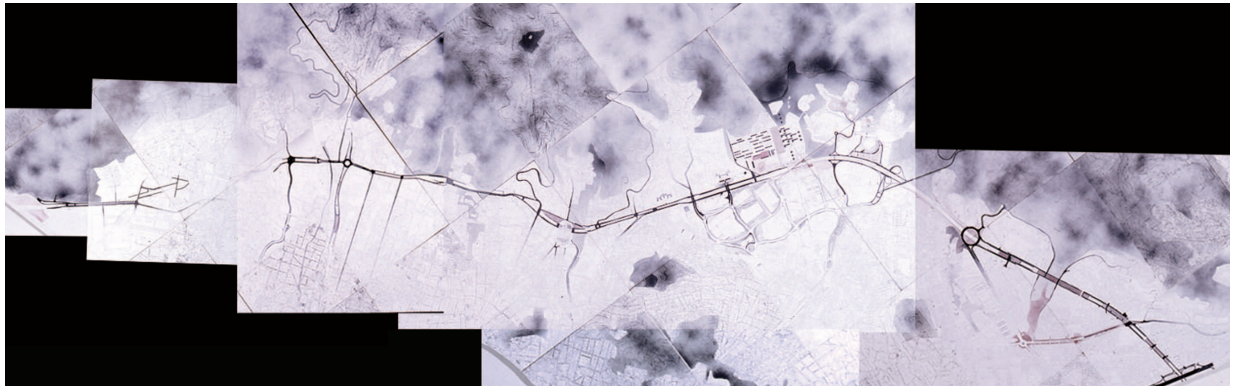
primera crisi que empeny a noves formes de producció, buscant l'eficiència, però també obrint finestres a noves sensibilitats (*small is beautiful*, energia descentralitzada, *devolution*...). L'any 1989, l'ensorrament del món soviètic permet llegir el segle xx d'una altra forma i veure determinades tendències com un parèntesi i no com un procés dialèctic de la història segons el qual era imminent deixar enrere una formació social nascuda amb la revolució burgesa. En la societat oberta, podríem argumentar, seguint Karl Popper, que el comerç és a la ciutat el que els llibres són a la democràcia.²⁷

De tot això se n'està seguint la formulació de noves narracions amb una visió més inductiva, empírica i intuïtiva, i menys totalitzant.²⁸ Però fa la impressió que el mecanicisme segueix rodant, encara que de vegades sembla producte d'una simple rutina intel·lectual.²⁹

The spread of Taylorism to the whole of social life suffered two setbacks. In 1973, the end of the irrelevant cost of raw materials such as oil marks the first crisis and the push towards new forms of production, seeking efficiency but also opening windows to new creeds («small is beautiful», decentralized energy, devolution). In 1989, the collapse of the Soviet realm permitted a rereading of the twentieth century to see certain trends as parenthetical, rather than as dialectical processes of history according to which the end of a social formation born of the bourgeois revolution was imminent. In the open society, we can argue, following Karl Popper, that trade is to the city what books are to democracy.²⁷

All this is being followed by new narratives with a more inductive, empirical, intuitive, and less totalitarian vision.²⁸ But one gets the impression that the mecha-





Els vint-i-cinc anys que segueixen aquesta radiografia representen un capgirament significatiu: la incorporació a la lògica central de fragments intermedis abans en penombra compta aquí amb l'ajut decisiu de les noves rondes i l'obertura de carrers moderns. Es comprova, tal com sostinc, que «assistim, tendencialment, a una disminució relativa de la distància entre centre i circumferència». (Fragment del plànol realitzat al LUB i presentat a l'exposició *The city now*, Copenhague, 1996) /

The twenty-five years following this x-ray represent a significant turn of events: the incorporation in the central logic of intermediate fragments previously in semidarkness has here the decisive help of the new beltways and the opening of modern streets. This proves, as I maintain, that "we are witnessing, in terms of trends, a relative shrinking of the distance between center and circumference". (Fragment of the map rendered at the LUB and presented in the exhibition *The city now*, Copenhagen, 1996)

Cal donar la raó a l'enginyer Pierre Laconte quan en un fòrum sobre ciutat i mobilitat, segurament després d'aguantar una pluja fina d'especulacions i recitals de llocs comuns, reconeix que «vuit mil anys d'història urbana són una font d'inspiració més fecunda que vuitanta anys de funcionalisme urbà».

Tants vents a favor podran donar nova vida al carrer modern tal com l'hem definit? El futur és obert, però podem facilitar certes propensions buscant col·locar les idees dels projectes enfrontades a *dificultats raonables*. En els capítols a peu d'imatges ho explico amb dos exemples que he viscut personalment. Un aplicat a Barcelona explorant els futurs per al carrer modern on ja existeix en els traçats i del que es tracta és de produir un capgirament radical en els usos que fins ara ha tingut el sector, el que s'anomena districte 22@.³⁰ L'altre, en context de creixements metropolitanos a ciutats emergents, pensant en el sentit que podria tenir aplicar els protocols del carrer modern al projecte de nous districtes.

Barcelona és, des de finals dels anys setanta del segle xx, una de les ciutats que cal seguir per entendre el capgirament en la història recent de l'urbanisme de les ciutats (Busquets, 2004). Des de fa pocs anys, la possibilitat de reformulació del caràcter dels carrers moderns pautats

nism continues to turn, although sometimes it seems the product of simple intellectual habit.²⁹ The engineer Pierre Laconte was right when at a forum on the city and mobility, probably after a shower of speculations and recitals of clichés, he stated that "eight thousand years of urban history are a more fertile source of inspiration than eighty years of urban functionalism".

Could so many favourable winds give new life to the modern street as we have defined it? The future is yet to be decided, but we can facilitate certain tendencies borrowing, from actual projects, ideas for tackling *reasonable difficulties*. In the photo captions I explain this with two examples that I experienced personally. One applied to Barcelona exploring the future of the modern street where it already exists in the layout, where the idea is to produce a radical turnaround in the uses which the area has had until now, Barcelona's 22@ district.³⁰ The other, in the context of metropolitan growth in emerging cities, thinking about what meaning it might have to apply the protocols of the modern street to projects for new districts.

Barcelona has been, since the nineteen-seventies, a city that is essential to an understanding of the turnaround in the recent history of urban planning (Busquets,

29. François Ascher (International Architecture Biennale Rotterdam, 2003) criticizes the sceptics of supermodernity and accuses them of nostalgia for the mythology of the European city (with explicit reference to Marc Augé) and its forms of sociability, and says: "a return to the past reflects a reactionary principle that is undesirable in itself." "So much prejudice! The explosion of mass media would stimulate the dissolution of the physical high-density city," (Melvin Webber), yet another swan song for the city in a questionable line of overly mechanical transpositions, such as "a new mobility, new occupation of space, new urban forms..." (Blaise, 2000: 29).

30. Em refereixo al treball de projecte de reforma de diverses mansanes del sector 22@ de Barcelona que vaig desenvolupar el 2001 en equip amb Maria Rubert de Ventós i per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona.

30. I refer to the design project to redevelop various square blocks in Barcelona's 22@ district that I did in 2001 with Maria Rubert de Ventós, commissioned by the Barcelona City Council.



pels traçats de Cerdà al Poblenou, fora del districte central, ha fet de l'anomenat districte 22@ un laboratori in-sòlit. Aquesta iniciativa es suma a un esforç continu de creació d'una ciutat amb carrers moderns que s'expressa de moltes maneres. La recuperació d'usos de barri mitjançant nous jardins a l'interior d'illa a l'eixample central és una forma d'induir l'equilibri residència-terciari i evitar la tendència al monocultiu de les activitats terciàries als carrers centrals de la ciutat. L'esforç per abordar els grans projectes urbans integrant interessos, sistemes i condicions explica operacions tan admirades com les de la vila i el port olímpics (1992) i les autopistes urbanes (les rondes, 1986-1992) o la mansana Illa Diagonal (1994). En tots destaca la formació de carrers moderns sota formes i condicions diverses. Encara en realització, Casernes de Sant Andreu (Solà-Morales, 2005) representa una operació densa de base residencial en la qual la prolongació del passeig de Torres i Bages el confirma com a carrer modern i eix principal acompanyat de comerços i habitatges densos, que contrasta als darreres amb una complexa organització de passeres, jardins i carrers menors de suport a serveis i equipaments i també residència a peu pla. Precisament, és ja una aportació específica reconèixer que, en les condicions actuals, de les onze hectàrees en transformació només en pot sortir un sol carrer modern, i que per ser-ho necessita tot aquest entorn.

A Barcelona l'obsessió per la urbanitat ha estat un fet sistemàtic amb una atenció universal i eficaç pels espais públics, cercant estàndards de qualitat (arbres, terra, materials, mobiliari urbà, il·luminació) que transfiguren sovint llocs sense cap qualitat ni dels edificis ni del seu urbanisme. El resultat d'aquest esforç es veuria reflectit si, com deia abans, en urbanística disposéssim d'aparells d'amidament «científic» dels carrers que emeten un cert tipus de vibracions. Si registréssim en un mapa general de la ciutat a data de 2009 aquestes certes longituds d'ona com ho vaig fer fa vint-i-cinc anys amb «Sobreexposició de Barcelona, 1984», no crec ser temerari si dic que els carrers moderns s'han multiplicat i que les articulacions també. Aleshores, la «tragèdia de la identitat centralitzada» (Koolhaas, 1997: art. 1.4), no fóra tal: més aviat assistim, tendencialment, a una disminució relativa de la distància entre «centre i circumferència», precisament per la incorporació a la lògica central de fragments intermedis abans en penombra (Parcerisa, 1986).

El juliol de l'any 2003, es va difondre per Internet la

2004). For the last several years, the possibility of reformulating the nature of the modern streets laid out by Cerdà in Poblenou, outside the central Eixample, has made the 22@ district an unprecedented laboratory. This initiative joins an ongoing effort to create a city with modern streets that is expressed in manifold ways. The recovery of neighbourhood uses by means of new gardens in the courtyards of the square blocks of the Eixample is a way of inducing tertiary-residential balance and avoiding the tendency towards the monoculture of tertiary activities in the central streets of the city. The effort to tackle major urban projects integrating interests, systems and conditions explains such admired operations as the Olympic village and port (1992) and the urban ring roads (the rondes, 1986-1992) or the square-block Illa Diagonal (1994). Noteworthy in all of this is the creation of the modern streets under diverse forms and conditions. Although still underway, Casernes de Sant Andreu (Sant Andreu Barracks, by Manuel de Solà-Morales, 2005) represents a dense residentially-based operation in which the prolongation of the passeig de Torres i Bages confirms it as a modern street and a main axis with a density of shops and housing, the latter contrasted with the complex organization of pathways, gardens and secondary streets to support services and facilities as well as level ground residences. Indeed it is a contribution in itself to recognize that, under the current conditions, out of the eleven hectares of redevelopment just one modern street can emerge, and in order to be so it needs all of these surroundings.

In Barcelona, the obsession for urban life has been systematic with universal and effective attention to public spaces, seeking standards of quality (trees, land, materials, street furnishings, lighting) that transform places often without any quality in terms of the buildings or their planning. The results of this effort would be visible if, as I have said above, in urban planning we had "scientific" measuring instruments for the streets that emit a certain type of vibrations. If we were to register these certain wavelengths on an overall map of the city in 2009, as I did twenty-five years ago in "Sobreexposició de Barcelona, 1984", I do not think it would be careless to say that the modern streets have increased in numbers along with their articulations. Then, the "tragedy of the centralized identity" (Koolhaas, 1997: art. 1.4), would be no such thing: rather we are witnessing, in terms of trends, a relative shrinking of the distance between



convocatòria d'un concurs internacional d'arquitectura que demanava propostes urbanes per a l'habitatge a molt baix cost pensant en països emergents. El ban era directe, tant com el nom del concurs: *Elemental*. Els organitzadors convidaven a resoldre la següent equació: com establir 150 famílies en 1 hectàrea de terreny, a un cost inferior a 7.500 US \$ per unitat i amb solucions que fossin fàcilment ampliables amb posterioritat pels mateixos usuaris. Definit el problema, les bases no fixaven ni topografia ni condicions d'entorn específic per no distreure el principal argument. L'equació és difícil perquè obliga a pensar en les fórmules possibles per tal d'incrementar l'eficiència en l'ús del sòl sense variar els segments socials que ha de servir. La pregunta és, doncs, com trencar la barrera de la baixa densitat; com fer possible les 150 famílies per hectàrea a baix cost?

Feia uns quants anys que els professors Francisco Vergara i Montserrat Palmer (1990) havien publicat el llibre *El lote 9 x 18 en la encrucijada habitacional de hoy*, en el qual presentaven precisament aquest fenomen i notaven com el *loteo* havia estat un fet decisiu a la ciutat contemporània de Santiago gràcies a la intervenció dels usuaris espontània i/o a posteriori sobre el seu tros a desgrat de les normes oficials d'ocupació. Però, advertien els autors, el to de campament, entre rusc i erm, finalment deixa irresolta la intermediació entre la mètrica domèstica i els grans artefactes metropolitanos (carreteres, canals, conduccions, torres...) que tiben pertot arreu.

És des d'aquesta observació que vaig pensar com es podia confirmar la malla de carrers generals. Traçar carrers cada 100 metres és com tornar a plantar una unitat de mesura enmig de la ciutat perifèrica entre les carreteres territorials i les illetes de *lotes* allargades producte de la seva agregació elemental. És la introducció d'un patró de carrers moderns que donés lloc a mansanes les quals combinessin en una proporció equilibrada autoconstrucció i passatges i edificis amb locals a peu pla.³¹

«La ciutat que es fon en una de sola» (Zweig, 2001: 167),³² l'objectiu de fa cent anys a les grans ciutats europees segueix vigent per a moltes metròpolis del segle XXI, la majoria de les quals no són als països més avançats. Un instrument essencial és facilitar la mobilitat a les diverses escales i amb la màxima integració. Per què és tan important el carrer per al futur de les ciutats? Doncs perquè tots els moviments i tots els sistemes ur-

“centre and circumference” precisely due to the introduction to the central logic of intermediate fragments once shrouded in darkness (Parcerisa, 1986).

In July 2003, an international architectural competition was announced on the internet, calling for proposals for very low-cost urban housing for emerging countries. The instructions were as poignant as the name of the competition: *Elementary*. The organizers invited architects to solve the following equation: house 150 families on one hectare of land at a cost less than \$7500 US per unit and with designs that would be subsequently easily enlargeable by the users themselves. Having defined the problem, the rules did not mention the topography or specific environmental conditions so as not to distract from the main point. The equation is difficult because it requires thinking about possible ways to increase efficiency of land use without varying the social segments it is meant to serve. The question is therefore how to break the low-density barrier; how to achieve the 150 families per hectare cheaply?

Some years earlier professors Francisco Vergara and Montserrat Palmer had published the book *El lote 9 x 18 en la encrucijada habitacional de hoy* (PUC Chile, 1990), in which they dealt with precisely this phenomenon and noted how *loteo* (dividing of land into lots) had been crucial to the contemporary city of Santiago de Chile through the intervention of spontaneous and/or later users on their lot without regard for the laws of occupation. But, the authors warn, the camplike feeling, between beehive and wilderness, finally leaves unresolved the intermediation between the domestic metric and stronger force of the major metropolitan artefacts (roads, canals, pipelines, towers) all around.

It was based on this observation that I thought about how the grid of standard streets could be determined. To draw streets every 100 metres is like re-planting a unit of measure in the middle of the outlying city amidst the highways and elongated islands of lots, fruit of their elementary aggregation. It is the introduction of a pattern of modern streets resulting in square blocks combining in balanced proportions the self-built and back streets and buildings with ground level shops.³¹

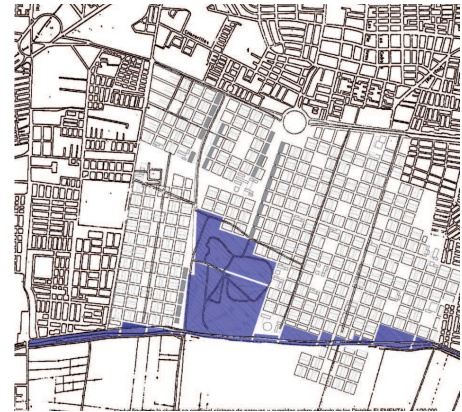
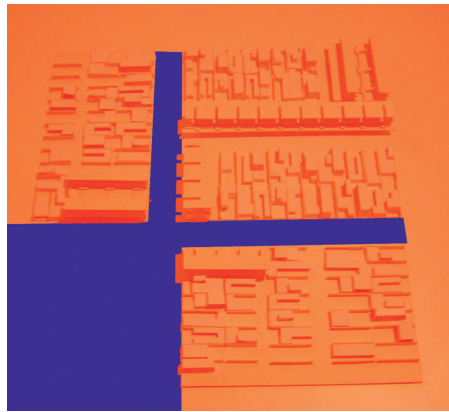
The city that “welds itself together” (Zweig, 2001),³² the goal of a hundred years ago in major European cities, remains current in many 21st-century cities, most of which

31. Moltes propostes van seguir insistint que el tema de les formes massives d'habitatge popular és resoluble per la via de l'enginyeria dels artefactes constructius o per la combinació de cèl·lules elementals. Una vella il·lustració que J. J. Lahuerta situa lluny (Lanca, 1853). Des d'aleshores, afirma, el mite dels arquitectes ha estat convertir-ho en una forma.

31. Many proposals continued to insist that the issue of massive working-class housing forms is solvable by means of the engineering the constructional elements or a combination of basic cells. An old dream that J. J. Lahuerta located in the past (Lanca, 1853). Since then, he says, the architect's myth has been to turn it into a form.

32. «A l'època en què la vaig conèixer, la ciutat no havia arribat encara a fondre's en una de sola com avui gràcies als metres i als automòbils; la circulació encara estava dominada... anar de Montmartre a Montparnasse encara era un petit viatge aleshores i... es pot considerar molt creïble la llegenda segons la qual encara hi havia parisencs de la *rive droite* que no havien estat mai a la *rive gauche* i nens que només havien jugat al jardí de Luxemburg i mai no havien vist el de les Tulleries o el parc Monceau...» (Zweig, 2001).

32. “At the time that I learned to know the city it was not as completely welded together as it is today, as a result of the Métro and the automobile. It was principally the mighty omnibuses with heavy steaming horses that dominated the traffic [...] Then it was still something of a trip from Montmartre to Montparnasse, and [...] I readily believe the legend that there were still Parisians on the right bank who had never been to the left, and there were children who played only in the Luxembourg Gardens and had never seen those of the Tulleries of the Parc Monceau.” (S. Zweig, 2001).



Elemental 202. Vista de la proposta en maqueta i planta general d'encaix. Es tracen carrers cada 100 metres, que és afirmar una unitat intermèdia entre les carreteres/avingudes i les mansanetes/quadrícules allargades producte de la juxtaposició de lotes. A cada mansana s'organitza una combinació de dues estratègies que són dues ofertes i dos mercats: un terç dels habitatges seran autoconstruccions i dos terços seran edificis més convencionals amb comerços i tallers que es disposen a les cruïlles de carrers. Els espais col·lectius, jardins públics o equipaments, s'obtenen per supressió d'una illa de cases; estan a l'ordre de la ciutat dels carrers generals, no embolicats entre les cases. Principis molt senzills i potser possibles que permeten pensar en l'operativitat del carrer modern. (Elemental 202. Josep Parcerisa i Marta Bayona, arquitectes. Barcelona, 2003) /

Elemental 202. View of a model of the proposal and general ground plan. Streets are drawn every 100 meters, which is to affirm an intermediate unit between the highways/avenues and the elongated small blocks/grids product of the juxtaposition of lots. Each block is organized into a combination of two strategies that are two offers and two markets: a third of the dwellings will be self-built and two thirds will be more conventional buildings with businesses and workshops that are placed in the intersections of streets. The collective spaces, public gardens or installations, are obtained by deletion of an island of houses; they are contained within the general structure of city streets, not sandwiched between houses. Very simple and perhaps possible principles that allow us to think of the operational capacity of the modern street. (Elemental 202. Josep Parcerisa and Marta Bayona, architects. Barcelona, 2003).

bans el necessiten, sigui quin sigui el nivell de progrés o de sofisticació d'una societat (hem de pensar que fora del carrer només hi ha el metro, i de metro, només n'hi ha a poc més de cent ciutats a tot el món...).

Però no estic segur que la pervivència i la bona salut de què gaudeixen els carrers moderns a les ciutats d'Occident impliqui necessàriament que els seus protocols estiguin a l'agenda dels formadors d'opinió o dels sectors professionals més desvetllats. Vull dir, si més no, que no és inevitable ni fàcil tenir-ho a les agendes. A les *dècades de plom* viscudes en el passat en podrien seguir unes altres, *dècades líquides?*, potser ara no bel·ligerants, però sí perfectament indiferents (pel que fa a les ciutats occidentals), i mentrestant assistir amb un posat entre cínic i impotent als nous espectacles dantescos a les metròpolis llunyanes, precàries i penjades de viaductes. No està històricament determinat que aquells anys de parèntesi hagin de donar pas a nous episodis de desenvolupament del carrer modern. Que les condicions ja faciliten oportunitats per visualitzar arquitectura novament protagonista dels carrers moderns és cert, les propensions favorables hi són, però res no està escrit.

are not in the most advanced countries. An essential tool is to facilitate mobility at different scales and with maximum integration. Why is the street so important for the future of cities? Because all movements and all urban systems need it, however sophisticated or advanced a society (bearing in mind that outside the street there's only the metro, and metros only exist in a hundred some cities around the world).

But I'm not sure that the survival and good health of the modern street in Western cities necessarily imply that its protocols are on the agenda of the sharpest opinion makers or the professional sectors. I mean, at least, that it is not inevitable or easy to have them on their agendas. Might not the "leaden decades" of the past be followed by other, "liquid decades"? Perhaps no longer belligerent but perfectly indifferent (as far as Western cities are concerned), while witnessing with an attitude somewhere between cynical and powerless the new Dantesque spectacles in the distant metropolises, precarious and strung from elevated roadways. It is not determined historically that those parenthetical years must give way to new episodes in the development of





Al capdavant potser mai res no fou inevitable. Només *a posteriori* hom té la impressió que el que passava a Barcelona el 1859 tenia relació amb París i venia de Viena... i Regent al retrovisor. El mèrit no és fer ara aquesta narració com jo puc fer, el mèrit és dels qui, com Ildefons Cerdà aleshores, van saber trobar en cada circumstància el desllorigador per deixar-nos una herència admirable que ha fet la nostra ciutat tal com ara la podem sentir.

the modern street. That conditions now offer the chance to see architecture as a protagonist of the modern streets once again is true, there is the potential, but of this there is no guarantee.

After all perhaps nothing was ever inevitable. Only afterwards does one have the impression that what happened in Barcelona in 1859 was related to Paris and came from Vienna — with Regents Street back in the distance. The merit is not in telling this story as I am in a position to do; the merit belongs to those who, like Ildefons Cerdà back then, were able to find in every circumstance the key to bequeath us with an admirable legacy that has made our city as we now feel it.