

VIA LAYETANA

De un lugar a una calle y la calle como lugar

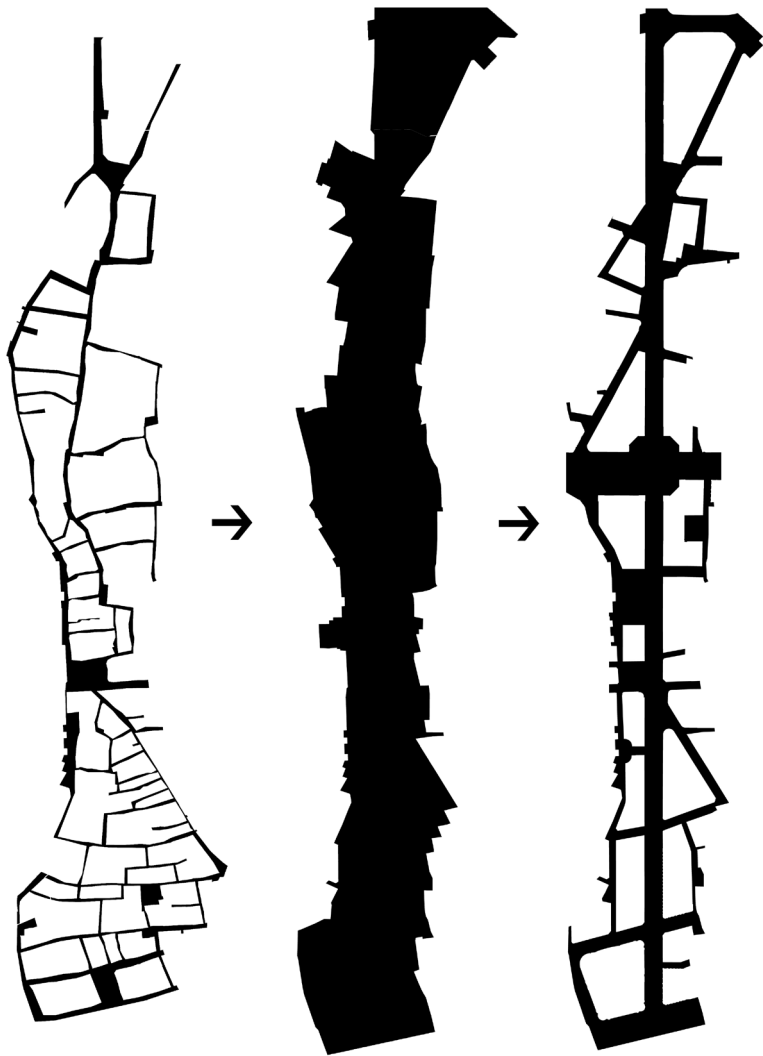
TESINA FINAL DE MASTER

Davide Lorenzato

tutor Xavier Monteys

ass. J. Arboleda

MASTER EN TEORÍA Y PRACTICA DEL PROYECTO DE ARQUITECTURA
departamento de Proyecto Arquitectónicos
ETSAB Universidad Politécnica de Cataluña
Julio 2010



ÍNDICE

3	PROPUESTA DE ESTUDIO
4	0. INTRODUCCIÓN
7	1. CONSTRUIR DEMOLIENDO
9	1.1 Primer estadio: el macizo edificado
10	1.2 Segundo estadio: el gran vacío
14	1.3 Tercer estadio: la calle monumental
16	1.4 Permanencias
19	2. LAS HERMANAS FERRAN Y LAYETANA
21	2.1 Una nueva idea de calle
24	2.2 "Unidad espacial" o "suma de individualidades"
27	3. 72 EDIFICIOS, 24 BLOQUES, 1KM
30	3.1 Simetrías urbanas
32	3.2 Conjuntos arquitectónicos
35	3.3 Ventanas, techos, esquinas, entradas... y palmeras
40	3.4 Edificios viajeros
43	4. LA OTRA CARA DE VÍA LAYETANA: UN NUEVO FRENTE?
45	4.1 Recorridos y plazas escondidas
47	4.2 Un "sistema" alternativo
53	BIBLIOGRAFÍA

Detenerse a reflexionar sobre un lugar urbano es el objetivo de este estudio.

Cada vez menos se dedica tiempo suficiente a observar con verdadera atención los espacios de nuestras ciudades y los lugares donde vivimos. En nuestra actividad de proyectistas, el análisis de un sitio queda frecuentemente en segundo plano, como si fuera una actividad secundaria de nuestro trabajo. Esta investigación, en cambio, nace del convencimiento que entre el *análisis* y el *proyecto* no exista ninguna diferencia. *Estudiar* un lugar es el primer acto de un proyecto, *entenderlo* es nuestra primera proposición.

El lugar en el cual enfocaremos nuestras miradas es Vía Layetana en Barcelona. Un espacio que, para mí, ha sido "ejemplar" para entender que cualquier espacio, también el más obvio o conocido, puede esconder cuestiones todavía abiertas. Depende de el ojo que lo mira. Vía Layetana no es "sólo" una calle. Es principalmente un "lugar", cuya conformación actual es la más evidente entre las que lo han caracterizado en el tiempo y que sigue permaneciendo en él.

Este análisis ha significado cruzarse con muchos temas fundamentales del urbanismo y de la arquitectura no sólo barcelonés, pero sobretodo, a distancia de medio siglo de su construcción, ha sido la ocasión de profundizar de manera crítica lo que significa hoy este espacio para la ciudad y sus ciudadanos. Re-descubrir Vía Layetana, así como podríamos hacer para cualquier otro lugar, es la manera de evidenciar todas sus potencialidades, a partir de las que derivan directamente de su historia, de su proyecto y hasta las que se han generado como consecuencia sucesiva, que hoy se encuentran "latentes" a la espera de una interpretación urbana.

Más allá de una reconstrucción histórica o de un análisis funcional, esta investigación quiere, ofrecer una visión literalmente *pro-yectual*, intentando interpretar lo que existe como si se tratara de "material" para una posible re-interpretación futura.

0. INTRODUCCIÓN



Vía Layetana se puede considerar como uno de los episodios urbanísticos más importantes para la construcción de la Barcelona metropolitana. Su apertura, realizada entre 1908 y 1958, fue una gran operación de saneamiento de la ciudad histórica y permitió la conexión del centro más antiguo con la nueva expansión del plan Cerdà.

Sus orígenes hay que buscarlos muchos años antes de su concreta realización, en el marco del debate de mediados del siglo XIX sobre las reformas de los centros históricos. El mismo Ildefonso Cerdà, adelantándose a sus tiempos, entrevió muchos de los problemas básicos para la transformación de Barcelona: en su plano del 1848 (fig.3) ya se puede observar un primer esbozo de la que será la futura Vía Layetana, junto con otras dos avenidas que cruzaban, de forma perfectamente rectilínea, el casco antiguo. Las tres nuevas calles extendían la lógica de la retícula viaria del Ensanche, continuando dos de sus calles hasta llegar al mar y una que cruzaba el centro paralela al litoral.

En 1879 Ángel Baixeras presentó su propia variación del "Plan de Reforma" que fue aprobado, diez años después, en 1888 (fig.4). El plano se basaba en una versión revisitada de la propuesta de Cerdà, en la cual las tres Vías fueron denominadas Gran Vía A, B y C. La primera corresponde a la actual Vía Layetana y no modificó el trazado de Cerdà; la segunda unía la plaza Universitat con las Atarazanas y, en lugar de ser la prolongación de calle Muntaner, se ponía paralela a la Rambla; la tercera era transversal y también se adaptaba al proyecto de Cerdà, cruzando la ciudad a la altura de la Catedral. Unas de las aportaciones de esta propuesta fue la de entender la Reforma en el centro no sólo como una prolongación de vías de tránsito rápido sino también para la recualificación de áreas más extensas, substituyendo el tejido medieval por nuevas topología arquitectónicas.

- 1 - Plano de Barcelona año 2000
- 2- plano J.Mas i Vila 1842
- 3- Plano Cerdà 1850
- 4- Plano Baixeras 1879



Vía Layetana es entonces parte de un proyecto más ambicioso que llegó a materializarse sólo de forma parcial. Las continuas polémicas y pocos recursos económicos fueron las causas mayores que impidieron llevarlo a cabo, después que se haya podido realizar una de las tres vías previstas.

La larga duración del proyecto, que desde el primer esbozo de Cerdà tardó 60 años en tener una concreta realización, hace que el mismo tenga que responder a diferentes objetivos, alguno heredado del siglo XIX, otros nacidos sucesivamente y relativos a las exigencias de la clase dominante al principio del siglo XX. Si tuviésemos que destacar los objetivos más importantes, deberíamos seguramente recordar los cinco siguientes: el saneamiento de los barrios del casco antiguo; la conexión vial entre el área portal y el nuevo Ensanche apropiada a la circulación de nuevos medios de transporte; la voluntad de crear un moderno centro de negocios y oficinas; la construcción de nuevas tipológicas arquitectónicas funcionales con las nuevas actividades y la valorización de patrimonio histórico de la ciudad.

1. CONSTRUIR DEMOLIENDO

1.1 PRIMER ESTADIO: EL MACIZO EDIFICADO

1.2 SEGUNDO ESTADIO: EL GRAN VACÍO

1.3 TERCER ESTADIO: LA CALLE MONUMENTAL

1.4 PERMANENCIAS

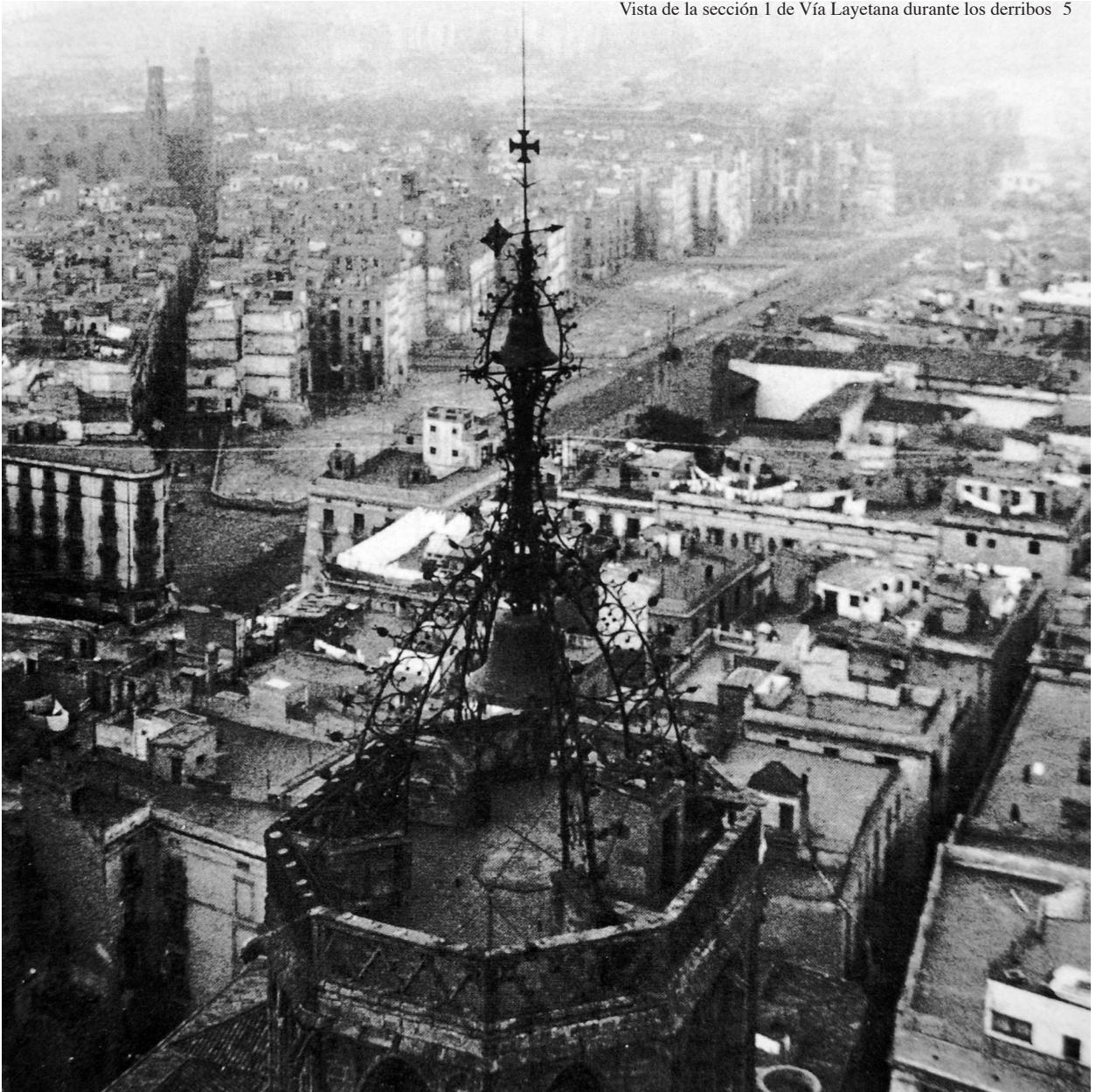
1. CONSTRUIR DEMOLIENDO

Si debiésemos elegir dos palabras clave que sintetizan el proyecto de Vía Layetana, probablemente habría que escoger los términos *construir* y *demoler*. Desde el punto de vista semántico el significado de estos dos verbos es aparentemente opuesto: *construir* nos habla de la acción de hacer algo, fabricar, componer elementos para crear uno nuevo; *demoler*, al contrario, nos sugiere la acción de deshacer algo, derribar, destruir o disgregar una masa. Si, en cambio, pensamos al resultado que una acción de demolición o construcción implica, esta contraposición ya no es tan evidente: en el momento en que se *construye* algo, también se va a *eliminar* un estado anterior (construir un edificio supone perder su vacío, esconder la línea de horizonte, etc.); así como una *demolición* también se podría entender como "*construcción al negativo*" de un estado que antes no existía (demoler un edificio significa construir un vacío, o crear nuevas relaciones entre otros edificios, etc.).

Quizá el significado que más nos interesa es el que proviene de la gramática, en la cual *construir* significa disponer las palabras latinas o griegas según el orden normal en español a fin de facilitar la traducción. En cierta manera la *disgregación* del orden original de la frase y su *re-construcción* según unas nuevas normas, ayuda a que ésta vuelva a tener un sentido para el lector. Saltando de la gramática a la urbanística, podríamos pensar de la misma manera el proyecto de Vía Layetana: se ha decidido demoler los elementos existentes para poder recomponer los nuevos según una idea precisa, que dote al lugar de un nuevo sentido, adecuándolo a las exigencias urbana y representativa de un nuevo tipo de sociedad.

La antítesis que supone conectar los términos *construir* y *demoler* en el título de este capítulo, entonces, no existe en el caso concreto de Vía Layetana: la construcción de esta calle ha sido posible solo gracias a una enorme obra de demolición, necesaria para conseguir los objetivos del proyecto, e indeleble tanto cuanto la nueva construcción. El proyecto empezó no poniendo la primera piedra, sino mas bien, quitándola.

Es interesante entonces, entender lo que ha implicado concretamente este proceso de demolición y re-construcción. Para llegar a ser el lugar que conocemos, incluso antes de llegar a ser una "calle", Layetana ha atravesado diferentes estadios muy distintos entre ellas. Analizarla permite descubrir muchos temas que son fundamentales para esta investigación.



1.1 PRIMER ESTADIO: EL MACIZO EDIFICADO

El estado más antiguo que interesa poner en relieve es lo que había en el lugar "Layetana" cuando todavía no se habían empezado ni los derribos ni las nuevas construcciones. Podemos cronológicamente colocar esta fase antes del 10 marzo de 1908, día en el cual, durante una solemne ceremonia, el Rey, el presidente del gobierno Antonio Maura y el alcalde Domingo Sanllehy, declaran con una pica en mano, el inicio de las obras de la reforma interior de Barcelona. Antes de esta fecha, excluyendo episodios como la reciente apertura de la Calle Ferran-Princesa, la situación del centro de Barcelona era la de una ciudad con riesgo de ahogamiento: el tejido urbano era un macizo edificado continuo, con calles muy estrechas e intrincadas, edificios profundos y oscuros, y donde los únicos "respiros" de aire y luz eran las pocas placitas situadas delante de las mayores iglesias y los antiguos cementerios que, por respeto a los muertos, la ciudad había dejado al reparo de las edificaciones.

El área afectada de la futura Layetana antes del 1908 no escapaba de esta situación (fig.11): un conjunto heterogéneo y muy compacto de pequeñas construcciones, con fuertes diferencias sociales y una geometría muy irregular. Del registro de las 595 parcelas afectadas, 270 fueron las que se derribaron. La profundidad de estas parcelas era muy variable, comprendida entre 4 y 30 metros. La mayoría, el 85%, estaba entre los 10 y 30 metros, y aproximadamente un 70% tenía hasta 22 metros. Es decir, había una mayor concentración de lotes pequeños, entre 10 y 22 metros de profundidad y entre 4 y 9 metros de ancho de fachada, calificándose así por encima del 50%. Esto representa un fraccionamiento muy elevado:



6-7-8-9- Los túneles del futuro metro en noviembre de 1913

más del 66% de las parcelas no llegaban a 200 m² y sólo sesenta del total superaban los 400m².¹

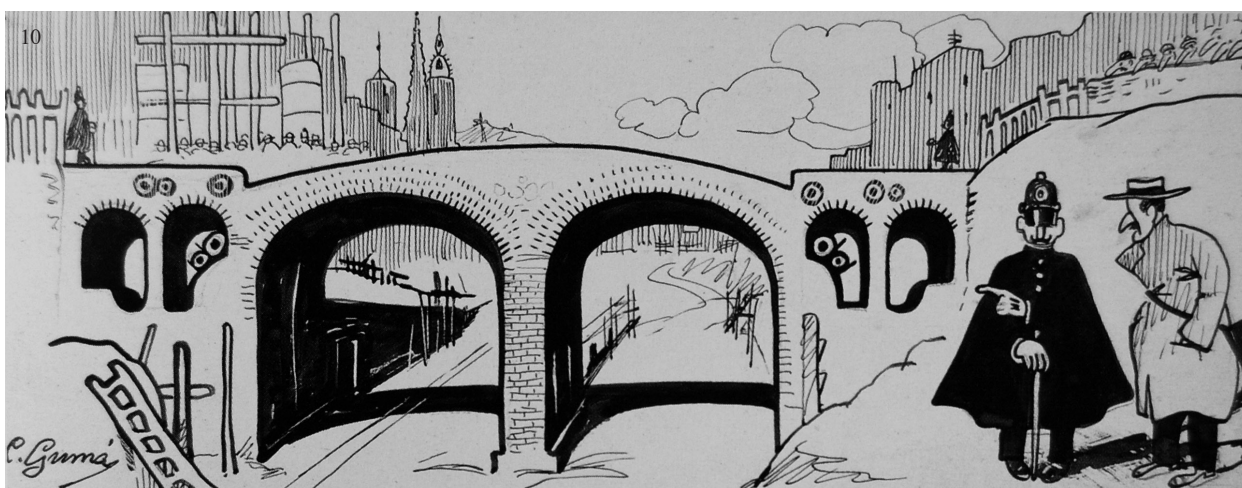
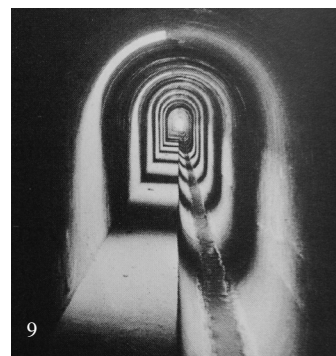
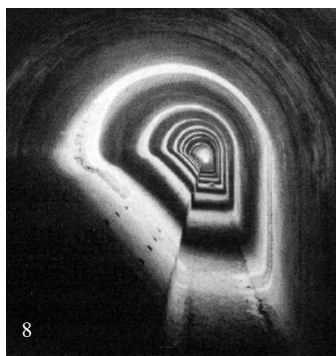
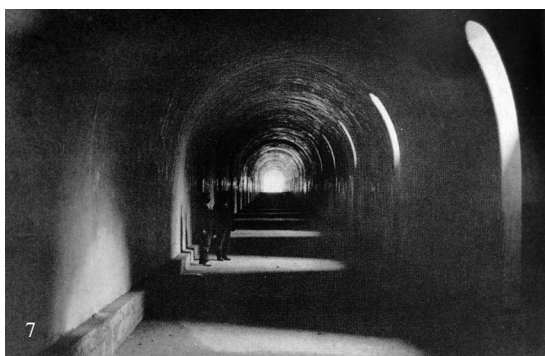
Es difícil darnos cuenta de lo que suponía vivir en una ciudad de estas características. Actualmente damos por supuesto que nuestras habitaciones tienen que estar bien ventiladas, recibir un mínimo de luz natural, y que nuestras calles no sólo sirven para moverse con comodidad y rapidez, sino también son lugares de comercio, ocio y paseo. Todo esto no era para nada obvio hace dos siglos: los vendedores ambulantes tenían que esforzarse para dejar en la calle un estrecho paso para que los peatones pudieran pasar, y, según las anécdotas que comenta M. Sola Morales, se dice que en la Barcelona del siglo XVIII, *"saltando por las azoteas y los tejados podía recorrerse desde el campanario del Pi hasta Santa María del Mar, sin tener que descender nunca de los tejados"*.²

1.2 SEGUNDO ESTADIO: EL GRAN VACÍO.

Dentro del escenario urbano anteriormente descrito empiezan los trabajos de la llamada "Reforma" del centro de Barcelona y, con ellos, también una nueva fase muy importante del "lugar" Layetana. El objetivo de esta intervención era específicamente el de sanear la ciudad y resolver los problemas que impedían un proceso moderno de evolución urbana. Las obras de Vía Layetana, que constituyen el proyecto seguramente más grande y ambicioso dentro de este programa, duraron

¹ Datos presentados en el catálogo "La construcció de la gran Barcelona: La abertura de la Vía Laietana 1908-1958".

² Manuel de Sola Morales, Diez lecciones sobre Barcelona. Barcelona. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2008.

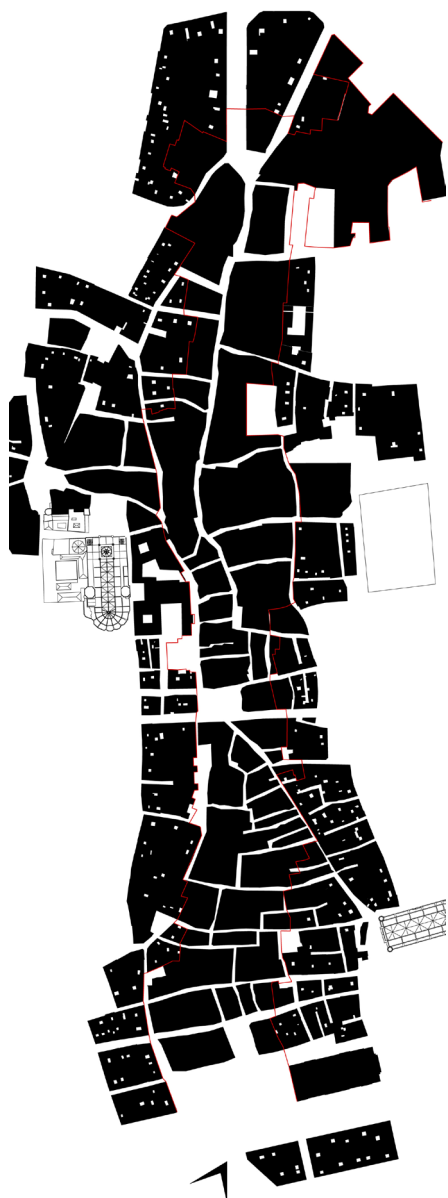


10- "En la Reforma", caricatura sobre los túneles, C.Guma. publicado en L'Esquella de la Torratxa, nº1722, pag.822

cincuenta años, desde el primer derribo en 1908 en la calle Ample nº71 hasta la finalización del último edificio en 1958. Durante este periodo el proyecto se puede dividir en tres fases:

- La primera en orden cronológico va del año 1908 al 1913 y corresponde a las operaciones de expropiación de las casas existentes y todas las obras de derribos (fig.5-20-21). A nivel operativo el área fue subdividida en tres tramos, derribados según este orden cronológico: uno desde la plaza de Antonio López hasta la del Ángel (empezada el 10 marzo de 1908), otra hasta Sant Pere més Baix (empezada el 20 marzo de 1909) y la última desde ésta hasta el Pla de Jonqueres (en 1911). Fue durante estos años cuando también se impuso la idea de realizar en el subsuelo los túneles para una futura línea metropolitana. Inicialmente sólo estaba previsto realizar canales de instalaciones y servicios técnicos, pero gracias a Pere Falqués, proyectista del "Plan de Racionalización de Servicios Subterráneos", se valoró la posibilidad de construir túneles preparados para el futuro paso del tren (fig.6-7-8-9-10). Esta decisión será importante no sólo para su utilidad futura, si no también porque, desde el punto de vista espacial, contribuyó a dibujar en un determinado momento un espacio totalmente irrepetible en la ciudad: no existiendo excavadoras subterráneas, la herida que sufrió Barcelona llegó hasta penetrar debajo de su suelo, excavando un lecho difícil de cruzar si no gracias a los mismos arcos de los futuros túneles, utilizados en aquel momento como puentes entre un lado y otro.

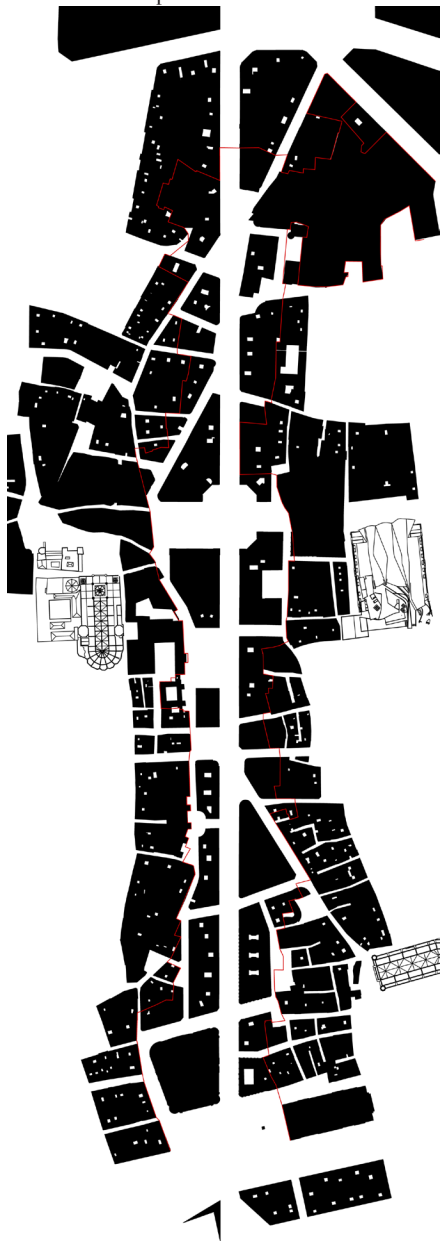
- La segunda fase entre 1913 y 1917 podría ser llamada "Reforma de la Reforma". Fue un importante momento de modificación del proyecto inicial para adecuarlo a todas las pre-existencias monumentales que se querían conservar o poner en valor. Los



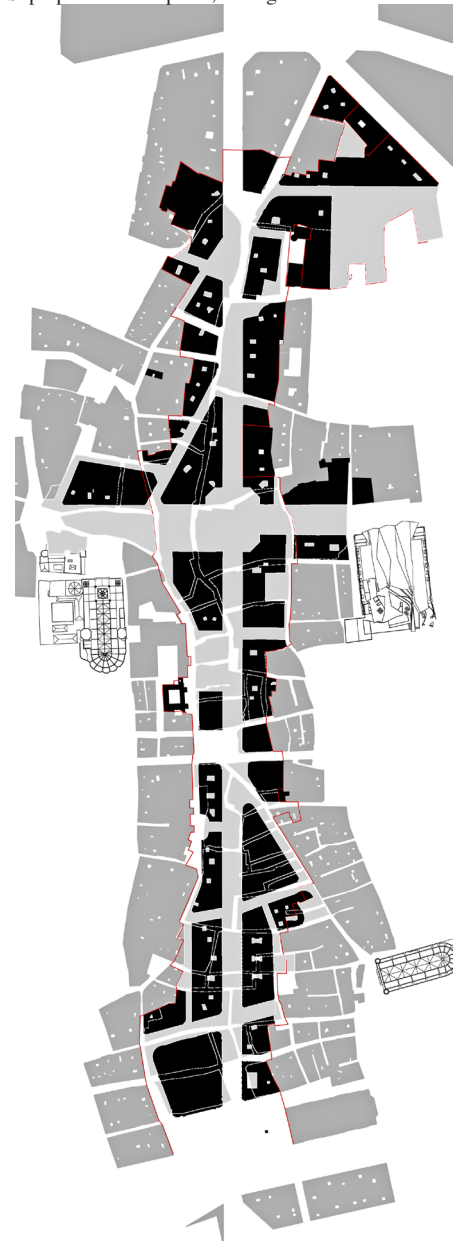
derribos que se hicieron hasta ese momento despertaron grandes polémicas entre la opinión pública, y por esto el Ayuntamiento decidió encargar a tres reconocidos arquitectos un estudio detallado de cada uno de los tramos anteriormente descritos. El primero fue encargado a Domènech i Montaner, el segundo a Puig i Cadafalch y el tercero lo hizo Ferran Romeu. De estos estudios derivan las propuestas de salvar algunos de los edificios antiguos más representativos (por ejemplo la casa dels Velers) o "moverlos" literalmente en otro lugar (por ejemplo Casa Padellas o la iglesia de Santa Àgata). Pero, sobretodo, de estos estudios surgió la idea de poder abrir en la perspectiva de Via Layetana una serie de visuales, placitas, recorridos o inflexiones que permitan mantener una relación mas fuerte con el resto de la ciudad gòtica (por ejemplo la calle Argenteria fue ampliada por Domenech i Montaner, la calle Joaquim Pou y la plaza Ramón Berenguer fueron creadas por Puig i Cadafalch). Una idea en general más atenta respecto al esquema inicial del proyecto, que propone temas de restauración urbana y respeto y valoración por el entorno.

- La tercera fase fue en parte contemporánea a la anterior, puesto que se desarrolla desde 1913 (año en que se propone el primer concurso público para la construcción del primer edificio: Correos) hasta 1958: en esta temporada se desarrolla el largo proceso de la subasta para vender los terrenos y, consecuentemente, la construcción de los nuevos edificios. Muchos solares fueron comprados por grandes empresas y bancos, con un éxito económico que fue inferior a las expectativas, probablemente por la poca confianza que sugería aquel enorme espacio vacío.

13 Estadio después de 1958



14 Superposición temporal, en negro los nuevos edificios

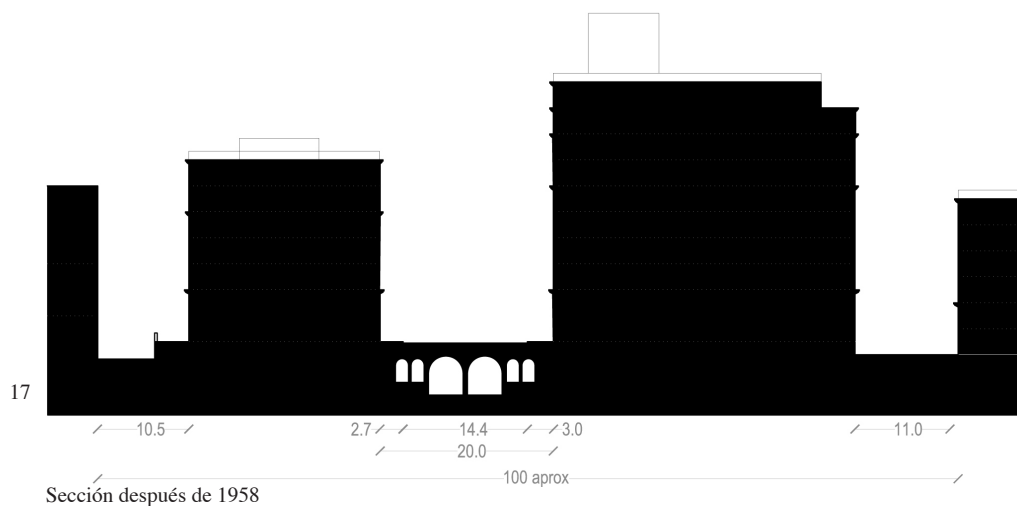
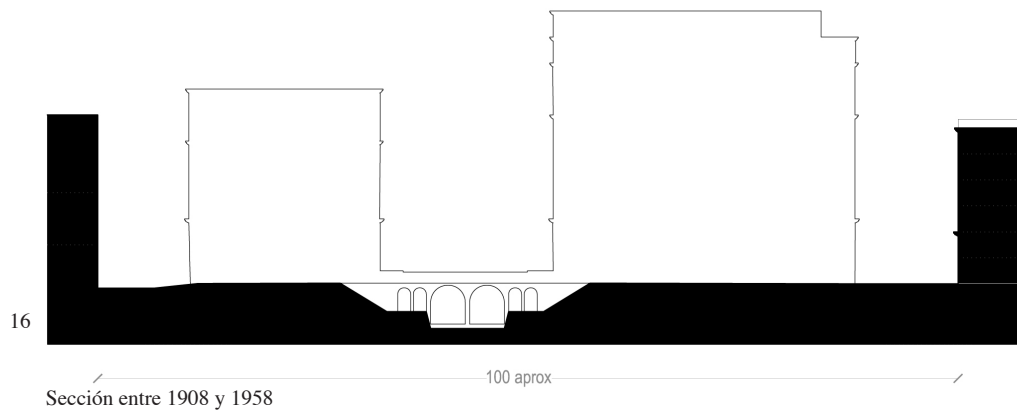
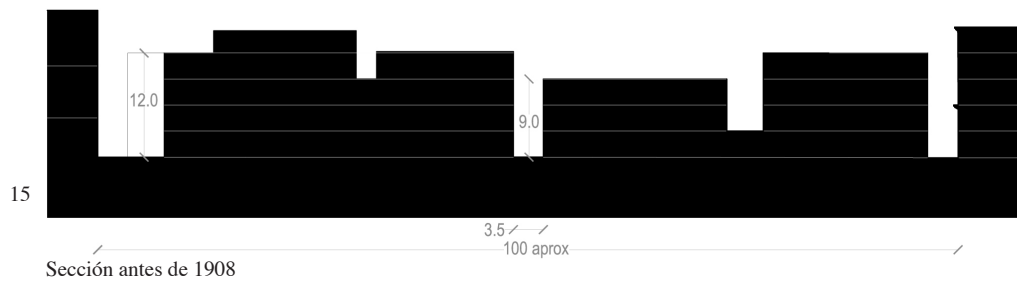


Desde un punto de vista urbano y menos analítico, lo que seguramente se puede destacar de este largo proceso es el brutal cambio, espacial y urbano, que supuso para la ciudad (fig.12). En menos de 5 años, se pasó de aquel tejido condensado e impenetrable, a un enorme vacío que todavía hoy es difícil de imaginar: en 1913, cuando terminaron los trabajos de derribos hasta el tercer tramo, lo que se veía era una superficie plana y polvorosa de unos 900m de largo, con una anchura media de 80m, que llegaba desde el mar hasta el antiguo convento de las Jonqueras. Las fotografías de la época (fig. 5-6-20-21) así como la sátira que se hacía en los periódicos (fig.10) describen muy bien la sensación de la gente frente a este "chocante" espectáculo. El escritor Joan Maragall, que vivió toda su juventud en la parte de ciudad que se cayó al suelo, así describe sus contrastantes emociones en el libro "Ciudad de Ensueño":

"Esos callejones van a desaparecer; esas plazuelas quedarán disueltas en la amplitud de la vía nueva; caerán esos oscuros maticos de piedras seculares, y el sol que ahora se filtra en la estrechez centelleará anchamente dorando las grandes nubes de polvo de los derribos; y el viento correrá libre a lo largo de lo que fue ciudad vieja. [...] Al fin este barrio que va a morir me agobia y me enternece, y me voy, y me lo llevo dentro; por mi, ya pueden derribarlo".¹

Esta poética imagen del polvo dorado del sol de los derribos creo que puede resumir todas las contradicciones y al mismo tiempo las expectativas que en sí conlleva el proyecto de Vía Layetana.

3 Joan Maragall, "Ciudad de Ensueño", 1908



1.3 TERCER ESTADIO: LA CALLE MONUMENTAL.

Después de describir la complejidad de las operaciones que se han efectuado durante la primera mitad de siglo en esta parte de la ciudad, parece simplificado que el resultado haya sido únicamente la creación de una nueva calle. En cambio, gracias a (o por culpa de) esta "simple" calle, un entero centro urbano ha cambiado otra vez su funcionamiento, y esto dice mucho sobre la complicación que cualquier lugar urbano esconde detrás de su aparente y banal evidencia. La monumental y congestionada perspectiva que actualmente se impone en el imaginario colectivo pensando en Vía Layetana, es sólo una de las "caras" de este lugar. La historia que se ha intentado recorrer, en cambio, nos habla de una calle especial, llena de contradicciones y peculiaridades importantes.

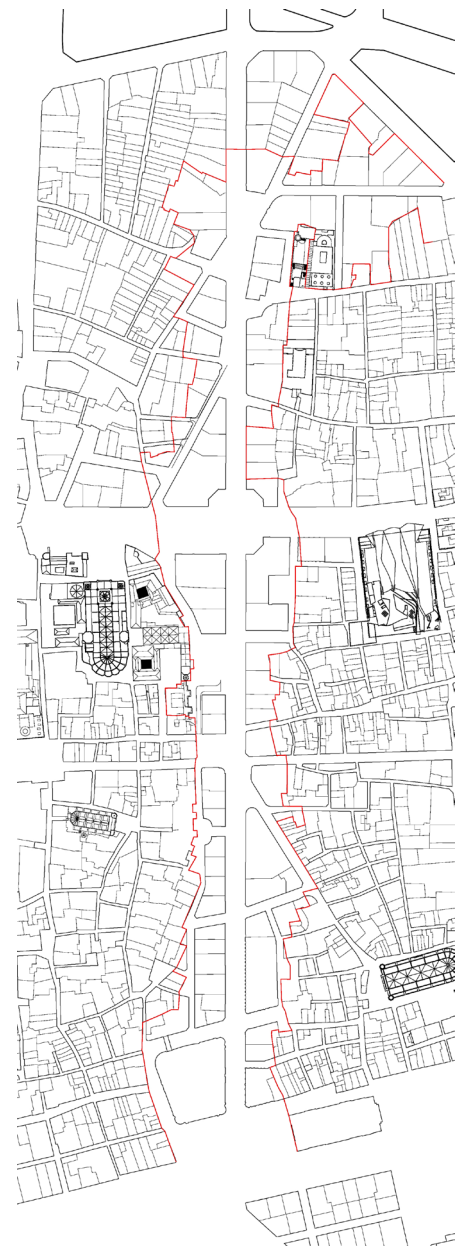
Confrontando las características de la nueva Vía Layetana con los datos de la situación anterior a 1908 es posible ver el impresionante cambio que hubo: un total de 335 fincas expropiadas fueron substituidas por apenas 60 nuevas. De unas parcelas de pequeñas dimensiones (la media era de 200m²), muy profundas (la mayoría entre 10 y 22 m) y estrechas (fachadas entre 4 y 9 metros) se pasó a los bloques actuales que van de 15 hasta 70m de largo. De unas calles tortuosas que no superaban los 4 o 5m de ancho se pasó a una perspectiva de 1 km, perfectamente rectilínea, con 20m de ancho en los puntos más estrechos. El cambio es evidente sobretodo mirando un mapa del parcelario actual (fig.X), donde se aprecia visualmente la diferencia de "grano" entre la parte nueva y la trama urbana gótica y el salto dimensional que hay entre los edificios que construyen el borde de Vía Layetana y los que componen el casco antiguo.

A nivel general, entonces, la intervención de Vía Layetana ha permitido alcanzar importantes avances para la

18 Superposición temporal, en negro los nuevos edificios



19 Plano de parcelario, año 2010



ciudad, pero también despierta muchos temas "críticos" que ya en los años de su construcción fueron objeto de intensos debates. Entre los objetivos iniciales, uno de los méritos fue el de conseguir de manera determinante modernizar la antigua Barcelona, "limpiar" sus estrechos rincones e impulsar una nueva manera de vivir y circular en la ciudad. Pero el fuerte contraste que se produjo entre antiguo y nuevo, hizo que esta "Reforma" manifestase también la otra cara de la medalla y sirviera para interrogarse sobre muchos conflictos y temas todavía abiertos.

Es evidente también que, a nivel programático, la inicial idea de crear con Vía Layetana un nuevo "centro en el centro" de Barcelona no llegó nunca a realizarse: esta calle se ha quedado parcialmente fuera de la vida de la ciudad, siendo sobretodo un lugar colonizado por las oficinas de grandes empresas y el tráfico vehicular que cruza el centro para llegar al mar o subir hacia el área del Ensanche. Quizá el mismo Ensanche Cerdà es el "culpable" de este parcial fracaso. En la mitad del siglo pasado, toda esta nueva área de alrededor del casco gótico no tenía la densidad de actividad y población que tiene hoy, pero sí había empezado a desarrollarse y crecer de manera importante. Si al principio de su vida el plan Cerdà era una simple retícula vacía, en estos años su crecimiento permitió a los habitantes creer en ella como parte activa de la ciudad. Esto quitó importancia a la nueva Vía Layetana todavía en construcción, a la cual el Ensanche "robó" el rol de nuevo centro representativo y comercial, redimensionándola a un papel menor y más similar a lo inicialmente previsto: una vía de conexión rápida que, en un punto determinado, extienda la nueva lógica urbana al centro más antiguo para permitir atravesarlo rápidamente.



1.4 PERMANENCIAS

¿Qué queda hoy de las fases históricas que se sucedieron en el "lugar" Layetana? ¿El estado actual ha suprimido totalmente los anteriores? o ¿detrás de esta calle continúan existiendo también "recuerdos" de lo que fue? Responder a estas cuestiones pone en relieve unos de los temas más importantes de esta investigación, el de la "permanencia" de los fenómenos urbanos. Aldo Rossi, estudiando la arquitectura de la ciudad en relación al tiempo y la historia, da una interesante interpretación de lo que significa:

"...La diferencia entre pasado y futuro desde el punto de vista de la teoría del conocimiento consiste precisamente en el hecho de que el pasado es en parte experimentado ahora [...] las permanencias son un pasado que aún experimentamos. [...] Las permanencias se advierten a través de los monumentos, los signos físicos del pasado, pero también a través de la persistencia de los trazados y del plano. [...] Las ciudades permanecen sobre ejes de desarrollo, mantienen la posición de sus trazados, crecen según la dirección y con el significado de hechos más antiguos que los actuales, remotos a menudo. Muchas veces estos hechos permanecen, están dotados de vitalidad continua, y a veces se destruyen; queda entonces la permanencia de las formas, los signos físicos del locus. La permanencia más significativa está dada así por las calles y por el plano; el plano permanece bajo niveles diversos. Se diferencia en las atribuciones, a menudo se deforma, pero sustancialmente no cambio de sitio"¹

¹ Aldo Rossi en La Arquitectura de la ciudad. Barcelona. Gustavo Gili, 1999.

21 Vista de las obras de los tuneles en noviembre de 1913



El convencimiento de Rossi es que existan en los lugares de la ciudad elementos "activos" del pasado, que en cierta manera siguen influenciando el desarrollo presente y futuro de los mismos lugares. Se refiere a las formas y los monumentos, pero sobretodo se pone el acento en los trazados y las calles.

Si superponemos en un mismo plano los diferentes estadios que se han sucedido en Vía Layetana y que antes hemos analizado por separado (fig.X) descubrimos la validez de esta teoría sobre las permanencias. Cada una de las acciones que han modificado en el tiempo este lugar ha dejado unas trazas indelebles que hoy siguen todavía evidentes: se puede reconocer lo que era el tejido antiguo; reconstruir los trazados de las viejas calles; ver los bordes del enorme vacío creado durante las demoliciones; notar el chocante contraste entre antiguos y nuevos edificios. Vía Layetana parece el resultado de la suma de todas sus fases anteriores y, de manera increíblemente clara, ejemplifica un proceso que puede considerarse la base del desarrollo de cualquier otro lugar urbano. Es precisamente la co-existencia de estas diferentes situaciones en un mismo lugar lo que nos ayuda a reconocerlas, es decir, el contraste que se produce es lo que despierta nuestra capacidad de reflexión.

Es curioso además notar como, después de finalizar las obras de construcción, desde 1958 hasta hoy han pasado 52 años, es decir el mismo tiempo que se ha necesitado para ejecutar los trabajos. La configuración actual, que tanto estamos acostumbrados a ver y que consideramos "natural" para este lugar, es en realidad un hecho muy reciente, cuya duración es temporalmente análoga a la situación de cuando en el mismo sitio existía un gran vacío. El tiempo de la historia y el tiempo de la ciudad es mucho más alargado de lo que nosotros podemos experimentar, y en este sentido, Vía Layetana es todavía un niño que se está adaptando a su entorno. Vía Layetana conserva en sí todas sus fases anteriores, y su estado actual de "calle" es sólo el más evidente entre las varias conformaciones que este lugar ha tenido y que todavía permanecen en él.

2. LAS HERMANAS FERRAN Y LAYETANA

2.1 UNA NUEVA "IDEA" DE CALLE

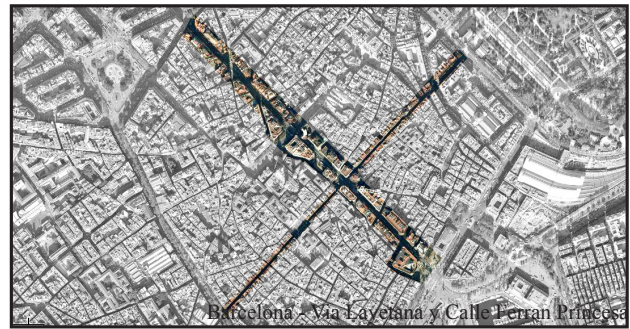
2.2 "UNIDAD ESPACIAL" O "SUMA DE INDIVIDUALIDADES"

2. LAS HERMANAS FERRAN Y LAYETANA

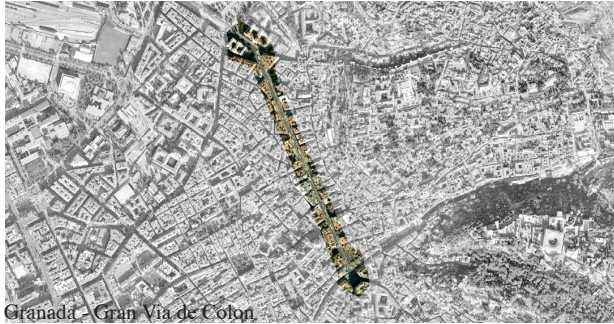
El proyecto de Vía Layetana se inserta en un cuadro de grandes intervenciones urbanas que muchas ciudades europeas llevaron a cabo para recalificar sus densos centros medievales entre la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX. Lo que vivieron los centros urbanos europeos durante estos años fue un cambio de proporciones enormes, debido principalmente al impacto de la revolución industrial sobre el tejido de las ciudades medievales amuralladas. Un crecimiento demográfico espectacular, la irrupción de las instalaciones fabriles, el nacimiento de la nueva clase burguesa y los cambios en el terreno político fueron sólo algunas de las causas que obligaron a re-pensar el sistema de funcionamiento y crecimiento de ciudades enteras.

Al margen de este importante contexto socio-económico, lo que interesa poner en relieve es como existen numerosos ejemplos de reformas interiores similares a la que produjo la nueva Vía Layetana. Es más, esta idea, se realizó en Barcelona mucho más tarde que en otras ciudades europeas, y fueron estas intervenciones las que funcionaron como modelo para el proyecto catalán. Las primeras ciudades en realizar un ambicioso plan de reforma urbana fueron las que lideraban los dos estados nacionales más potentes e importantes de aquella época: Londres y París. La City fue casi completamente reconstruida a finales del siglo XIX, mientras que París, bajo las intervenciones impulsadas por el barón Haussmann, constituyó la más ambiciosa transformación de una gran ciudad histórica en una metrópolis moderna. Fue este modelo Haussmanniano lo que sucesivamente se difundió en otras ciudades francesas y también en otros estados europeos: Lyon, Marsella, Toulouse, Lille y otros centros menores en Francia; Bruselas en Bélgica; Milán, Florencia, Roma, Turín, Palermo, y especialmente Nápoles en Italia. También la península española participó en este debate urbanístico, pero muchos proyectos empezados a mitad de 1800 (el primer proyecto para Barcelona es del 1859, mientras que el de la Gran Vía en Madrid es del 1860) encontraron una concreta realización sólo más tarde, al final del siglo. Uno de los casos ibéricos más interesantes y anteriores a los dos de Barcelona y Madrid, fueron los de Málaga y de Granada: la primera abrió la "Calle Molina Larios" entre 1887 y 1891, la segunda realizó su "Gran Vía de Colon" en 1895 (fig.22).

El estudio de sólo alguno de estos casos podría ofrecer material suficiente para recorrer la historia de la urbanística europea y, seguramente, no faltarían razones para encontrar, entre estos ejemplos, algunos comparables al de Vía Layetana. Pero, en el contexto limitado de esta tesina, orientada principalmente a investigar sobre un concreto espacio urbano más que sobre sus implicaciones a nivel teórico, interesaba buscar una comparación más "inmediata", que permita seguir explorando más en profundidad la misma Vía Layetana sin extenderse en un territorio demasiado amplio. Por esta razón, se ha considerado más eficaz un caso cercano, que comparte el mismo territorio social y urbano, y que, además, tiene en su recorrido un cruce en común con Vía Layetana: se trata del eje "Ferran-Princesa" en Barcelona. Comparar estas dos calles significa explorar muchos temas que caracterizan el funcionamiento urbanístico de esta ciudad. Más que como una pareja, son comparables como dos hermanas: nacen de la misma manera pero acaban creciendo distintas. Ambas son creadas por una misma "familia" y ambas proponen un tipo de espacio nuevo para la ciudad, pero el desarrollo de la una y de la otra acabará diferenciando sus formas en manera sustancial.



Barcelona - Via Layetana y Calle Ferran Princesa



Granada - Gran Via de Colon



Palermo - Via Vittorio Emanuele y Via Maqueda Princesa



Paris - Rue de Rivoli y el Plan Haussmann



Madrid - Gran Via

2.1 UNA NUEVA "IDEA" DE CALLE

La calle Ferran se realiza en Barcelona entre el 1822 y el 1862 y, si incluimos en su trazado la actual calle Princesa, se desarrolla rectilínea desde la Rambla hasta el Parque de la Ciudadela. La apertura de esta calle marca un antes y un después en el desarrollo urbanístico de Barcelona, siendo ésta la primera operación que interviene en el interior de la ciudad según nuevos y modernos conceptos urbanísticos. Si, como hemos visto, Via Layetana llega cronológicamente en manera tardía respecto a otros ejemplos europeos, calle Ferran es un caso muy adelantado, incluso anterior a los primeras propuestas de Cerdà y solamente de una década posterior a experiencias "vanguardistas" como la Rue Rivoli en Paris o la Regent's Street en Londres.

Antes de cualquier análisis, es útil someter estas dos calles a una mirada objetiva y analítica. Mirándola desde un foto-plano (fig.23) resulta evidente como ambas son excepcionales dentro del tejido antiguo de la ciudad: dos recorridos perfectamente rectilíneos que, como un corte de cuchillo, cortan de un extremo a otro el denso macizo edificado de la ciudad. Entre ellas son perfectamente perpendiculares, y esta orientación nos habla de un tema recurrente en la urbanística de Barcelona: la calle Ferran-Princesa es paralela al Litoral, Via Layetana se desarrolla en dirección mar- montaña. Las dos se cruzan aproximadamente a 3/5 de sus longitudes y, por esto, ambas tienen en común un tramo de la otra, creando un punto muy significativo en sus recorridos correspondiente a plaza dels Angels. Desde el punto de vista dimensional, ambas miden aproximadamente 1km (Ferran-Princesa 960m y Layetana 1020 m) pero teniendo anchos muy diferentes, 9m constantes para Ferran y 20m en los puntos más estrechos para Layetana. También son equiparables en cuanto a tiempo de construcción y topografía: se han construido a lo largo de medio siglo (60 años la primera y 50 la segunda), y ambas se desarrollan en un territorio con



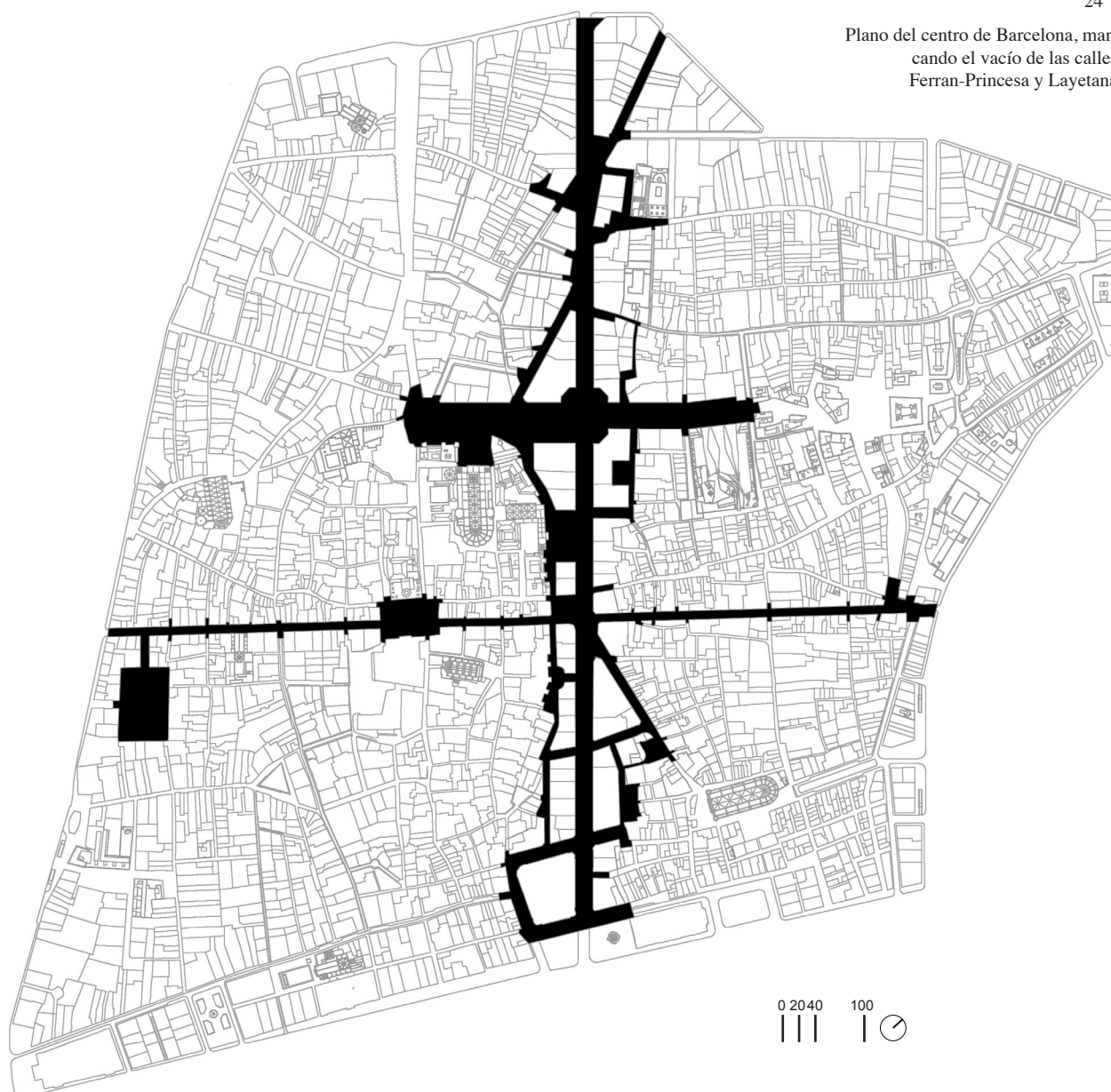
ligeras pero importantes pendientes, que influyen en la manera en que "vemos" sus perspectivas.

En el primer capítulo, ya hemos analizado cuál era la situación del casco antiguo de Barcelona y las causas por las cuales este modelo urbano había llegado durante el siglo XIX a su condición más crítica. La calle Ferran Princesa por primera y Vía Layetana después, están llamadas a resolver esta difícil situación y ambas proponen abrir una nueva calle en la ciudad, a través de una calibrada "operación quirúrgica" de vaciado. El resultado de estos proyectos responde a las necesidades de saneamiento, soleamiento y ventilación, así como de nueva y rápida conexión entre diferentes puntos de la ciudad, pero, al hacerlo, se obtiene un espacio que va mucho más allá de estas cuestiones. Como hace notar M. de Sola Morales, se trata de un cambio radical y revolucionario en la manera de pensar la ciudad, pasando de la antigua calle *"como producto aleatorio"* entre la masa de las edificaciones a una calle como *"elemento de proyecto, construido voluntariamente con una forma decidida, con una idea de imagen, de espacio, de proporción, de figura, como elemento arquitectónico"*.⁵

El cambio es evidente respecto a cualquiera de las calles medievales que rodean calle Ferran y Vía Layetana. Las estrechas y tortuosas vía antiguas eran el resultado de una simple necesidad de tránsito y se adaptaban a lo que "quedaba" entre edificios, siguiendo lo que antes era un camino de animales, un curso de agua, o un itinerario que se había consolidado en el tiempo para el paso de personas y carruajes. Su importancia difícilmente llegaba mas allá de la relación funcional entre pocos edificios y su carácter urbano era normalmente relativo a la escala del barrio en que se situaban. El interés para la ciudad era en aquel momento relativo a la masa edificada de las casas, de los palacios, de las torres o iglesias, es decir, solamente a lo que llamaríamos hoy el "lleno".

⁵ Manuel de Sola Morales, Diez lecciones sobre Barcelona. Barcelona. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2008.

Plano del centro de Barcelona, marcando el vacío de las calles Ferran-Princesa y Layetana



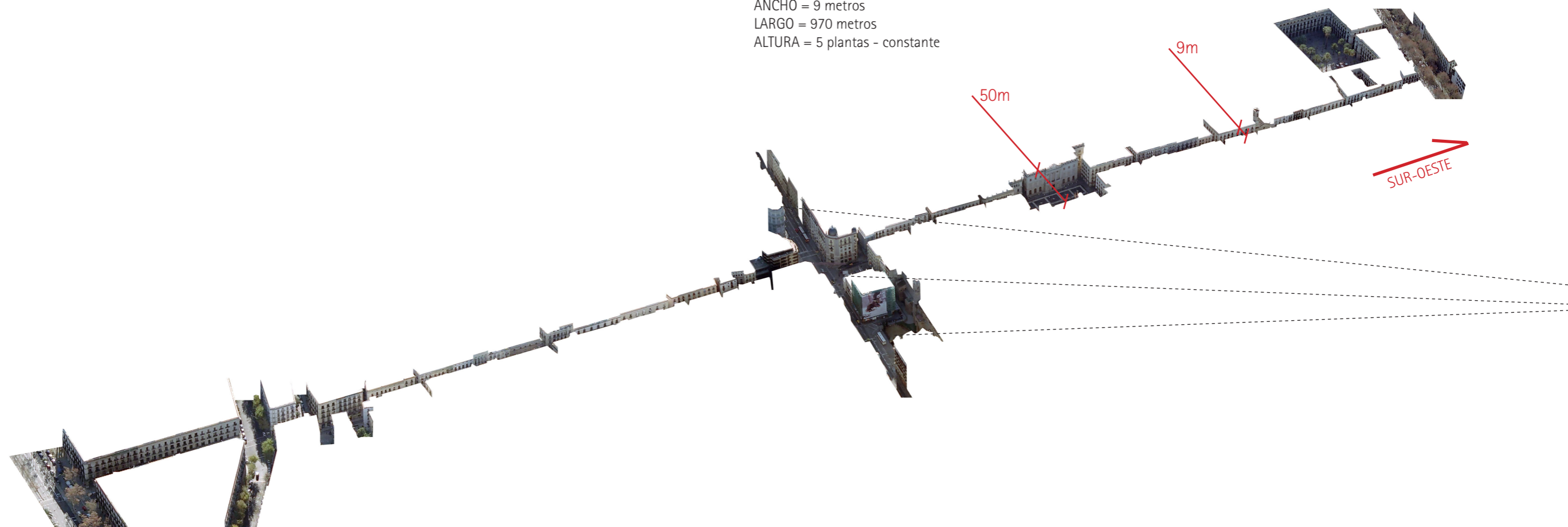
Lo que, en cambio, proponen las calles Ferran y Layetana es la manifestación de una manera de pensar totalmente nueva: frente a la medieval saturación de llenos, se impuso la lógica del "vacío", concebido no como residuo entre un volumen y otro sino como espacio en sí, capaz de estructurar y ordenar la ciudad, jerarquizar sus lugares y adaptarlos a las nuevas necesidades representativas y comerciales. La "dolorosa" operación de corte que se decide efectuar, no obstante todos los problemas que lleva consigo tal obra de demolición, es testigo de un claro cambio de prioridad en las decisiones urbanas: más allá de cualquier interés particular, lo importante es el espacio común "unificador", al cual los edificios tienen que adaptarse, en función de un interés general a escala de toda la ciudad.

Sea en Calle Ferran que en Vía Layetana, la ciudad girará los edificios y volcará sus fachadas hacia ellas para conformar una mejor perspectiva de estos nuevos ejes, cuya carga representativa era de fundamental importancia. Muchas fueron, por esto, las operaciones de cambio de uso, re-distribución y alineación de edificios, existentes y nuevos. Ejemplar en este sentido es la variación sufrida por la actual "Casa de la Ciudad" y por el "Palau de la Diputació" en calle Ferran, donde se han trasladados los antiguos accesos ubicándolos en la nueva plaza Sant Jaume y construyéndose dos nuevas fachadas, proporcionadas a la importancia del nuevo frente. Dos edificios que antes no tenían nada en común, ahora se encuentran de repente enfrentados, formando la pareja más importante de una nueva plaza que es casi un ensanchamiento de la nueva calle. Este cambio "de sentido" afecta también edificios más modestos, como los de viviendas y trabajo: los patios interiores, que en la tipología tradicional era el espacio exterior más importante de muchas casas antiguas, deja de tener la importancia principal y los nuevos edificios burgueses empiezan a abrirse al exterior, dando la cara a la calle y ubicando hacia ésta los espacios más representativos de la casa.

EJE FERRAN-PRINCESA
1822-1862

Vista axonométrica fotográfica de calle Ferran-Princesa 26

ANCHO = 9 metros
LARGO = 970 metros
ALTURA = 5 plantas - constante



2.2 "UNIDAD ESPACIAL" O "SUMA DE INDIVIDUALIDADES"

Desde un punto de vista urbano, hasta ahora hemos analizado varios aspectos que equiparan calle Ferran y nuestra Vía Layetana, evidenciando las analogías en la idea que proponen. En este sentido, el episodio de la calle Ferran anticipa lo que después en Vía Layetana será desarrollado a una escala mayor, pero no son solo puntos en común los que podemos destacar. Como para dos hermanas, las diferencias empiezan a notarse cuando observamos cómo las dos calles se han construido y cómo han crecido a lo largo del tiempo.

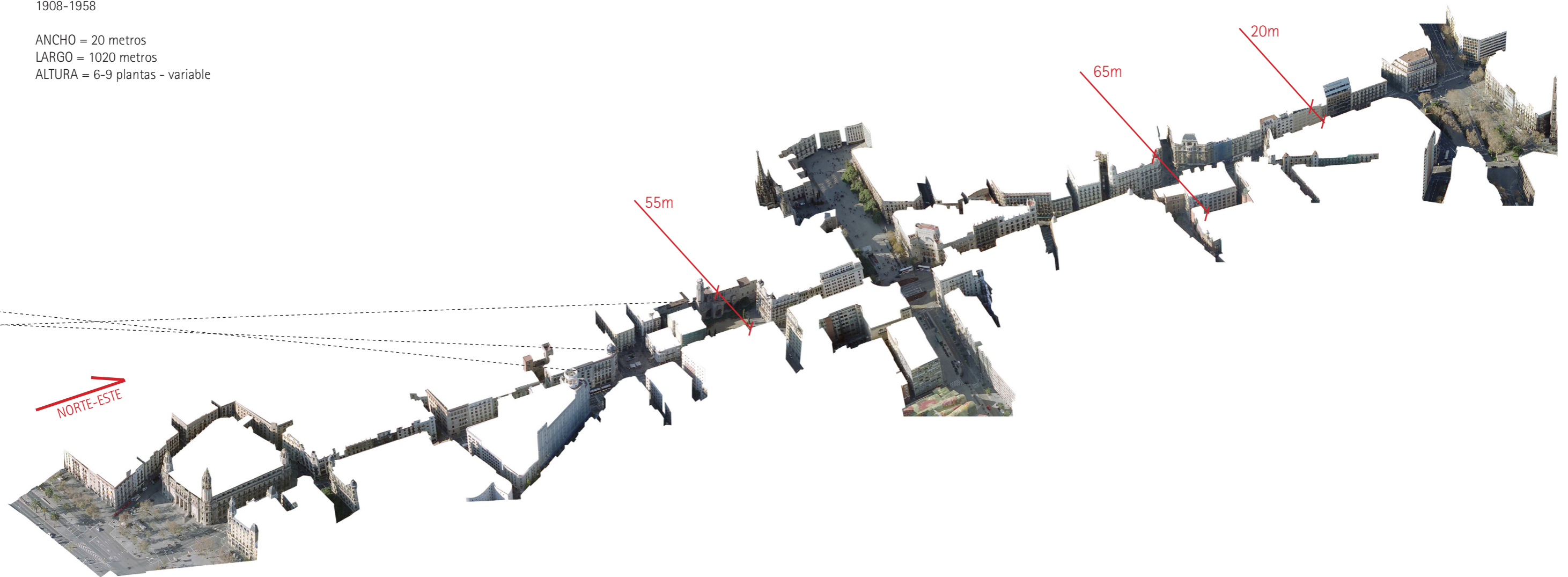
Es útil referirse directamente a alguna observación (fig.26-27): si la dimensión longitudinal es similar, lo que cambia radicalmente son las otras dos: calle Ferran-Princesa respeta en todo su recorrido y de manera constante la anchura de 9m y una altura de 5 plantas, marcada por una cornisa continua que sigue exactamente las variaciones topográficas y unas fachadas que, desde el principio, el proyecto ha intentado mantener ordenadas y regulares. Vía Layetana en cambio llega a un ancho mucho mayor, 20m, y también en su altura se proporciona a esta escala, variando continuamente de 6 hasta 9 plantas y aumentando puntualmente esta altura con la presencia de varias linternas, cúpulas y capiteles. Este conjunto de fachada es todo lo contrario de lo que se puede apreciar en la calle Ferran: cada edificio pretende desarrollarse de forma única, manifestando su propia altura y figuración arquitectónica y contribuyendo a crear un perfil accidentado y, a veces, descompuesto.

El conjunto de Calle Ferran-Princesa demuestra así una clara voluntad "unificadora" y el trabajo fue todo orientado a construir una misma perspectiva, con un único orden y reglas constantes que permitan protagonismo al mismo vacío de la calle. Vía Layetana parece, al contrario, compuesta como si fuera una "suma de individualidades": los edificios, no obstante respondan a la lógica de la nueva calle, son muy distintos entre ellos y, más que conseguir un conjunto unitario, intentan diferenciarse uno de otro. En esta idea de sucesiones de "suma" o sucesión de elemento también hay que incluir la variedad de circunstancias peculiares que caracterizan Vía Layetana. Su recorrido está plagado de complejos cruces, esquinas de todos tipos, puntos de

VIA LAIETANA
1908-1958

ANCHO = 20 metros
LARGO = 1020 metros
ALTURA = 6-9 plantas - variable

Vista axonométrica fotográfica de Vía Layetana 26



miras, diagonales y desalineaciones que reaccionan a los diferentes "accidentes" que la calle atraviesa. El orden y unidad de la calle Ferran Princesa se convierte aquí en una fuerte complejidad espacial, y, no obstante la fuerza de una perspectiva larga de 1 km y ancha 20m, Vía Layetana se caracteriza también por todas sus excepciones y puntos especiales.

Estas diferencias, que hasta ahora hemos apuntando analizando el espacio propiamente de la calle, de igual manera se notan en la relación con la ciudad. El proyecto de calle Ferran Princesa nace con la idea de conectar y valorizar unos puntos especiales dentro del casco antiguo barcelonés: la Rambla de los Capuchinos desde la cual, además de su recorrido inicia su construcción, Plaza Real, la nueva Plaza dels Àngels, y al final de todo el desemboque en el parque de la Ciudadela (antiguamente...). Esta ordenada sucesión se manifiesta de manera clara, casi didáctica, observando cualquier plano de Barcelona: la línea perfectamente constante y rectilínea de calle Ferran conecta estos espacios sin confundirse con ellos y sin que ellos pierdan su propia autonomía. Cada cosa mantiene su "papel" urbano, las plazas tienen sus propias formas bien definidas, los bordes de la calle nunca pierden su definición, las alturas son constantes, los cruces son especialmente claros y determinados.

Vía Layetana, al contrario, manifiesta con sinceridad su origen de "herida" urbana. La variedad de situaciones que su recorrido encuentra al cortar una trama existente, fragmenta y quiebra sus bordes, obteniendo un espacio que podríamos definir "variable": reacciona con las diagonales de las otras calles existentes o con las que se decide abrir durante el proyecto (calle Joaquín Pou o calle de l'Argenteria); se abre y confunde con las plazas antiguas y nuevas (plaza dels Àngels o la nueva plaza Ramón-Berenguer); incluso se fusiona con espacios que se desarrollan detrás de sus fachadas (interesante el caso del Palau de La Música Catalana). En este sentido, entonces, Layetana es "mucho menos una calle" respecto a su hermana Ferran-Princesa.

Esta condición ambigua y ecléctica es al mismo tiempo lo bueno y lo malo de esta calle: por un lado da argumentos suficientes para las críticas y denota la inicial dificultad de conseguir lo que se considera un "coherente" proyecto urbano; por otra parte permite a este espacio adaptarse a muchas situaciones distintas, seguir abierto a nuevos cambios.

3. 72 EDIFICIOS, 24 BLOQUES, 1 KM

3.1 SIMETRÍAS URBANAS.

3.2 CONJUNTOS ARQUITECTÓNICOS

3.3 VENTANAS, TECHOS, ESQUINAS, ENTRADAS...Y PALMERAS

3.4 EDIFICIOS VIAJEROS

3. 72 EDIFICIOS, 24 BLOQUES, 1 KM

Si hiciésemos una encuesta entre los ciudadanos barceloneses, la imagen más común de Vía Layetana sería, con toda probabilidad, la de una calle únicamente para el tránsito vehicular, congestionada y utilizada sólo como paso rápido entre dos extremos del centro de la ciudad. Indudablemente, para una mirada cotidiana, esto es lo que aparenta hoy este espacio. En nuestros tiempos, el dominio de los medios de transporte sobre nuestras calles ha influenciado enormemente la visión que tenemos de ellas, tanto que, para hablar de una vía reservada a los peatones o con áreas "especializadas" al tránsito no vehicular, hace falta especificarlo en letras mayúsculas y grandes flechas en el suelo. Peatonalizar la calle nos parece una sorprendente innovación, conquistar pocos metros más en las aceras casi un precioso regalo.

En realidad hemos visto como, en Vía Layetana, el objetivo de una conexión rápida era sólo uno entre los importantes retos por los cuales se decidió construir una obra de tal envergadura. Parece que, con el tiempo, nos estamos olvidando del resto, y, en este sentido, son interesantes las palabras de un arquitecto como Louis Khan, interesado en su momento en el desarrollo de un plan viario para la ciudad de Philadelphia:

"[...] la calle implica un lugar de reunión pública sin techo. Una sala de reuniones es una calle cubierta. Esto es válido en términos de reunión, reencuentro. Las fachadas de los edificios constituyen las paredes de las calles. Estos edificios han creado las calles de las ciudades. Actualmente las calles ya no pertenecen a las casas, limitan con ellas y se reducen a simples bandas que permiten la circulación. [...] Debemos determinar los derechos de los edificios sobre las calles que los bordean. De esta forma su carácter se modificaría sustancialmente [...]".⁶

*"Una calle quiere ser una construcción"*⁷

Khan piensa la calle como una arquitectura, un lugar donde se desarrollan actividades similares a las que acostumbramos a hacer en nuestras casas. La relación entre calle y edificios es la que él considera fundamental para seguir dando un significado urbano importante a este lugar, devolviéndole unos "derechos" que los medios de transporte y algunas "extrañas" teorías funcionalistas parecen haberle robado.

Por estas motivaciones, estudiar la arquitectura de una calle y los edificios que la definen es hoy especialmente importante. Más aún en el caso de una vía como Layetana, peculiar en muchos aspectos, pero sobretodo porque su arquitectura, ha sido específicamente proyectada y construida para conformar esta calle y valorizar su perspectiva.

⁶ Louis Kahn, en Romalo Giurgola: "Louis I.Kahn. Gustavo Gili, Barcelona, 1996, pag.95

⁷ Louis Kahn, "La calle" en la revista Perspecta nº4, 1957

Ubicación, arquitectos y fechas de los edificios de Vía Layetana 27

VIA LAYETANA, 61
HOTEL MONTBLANC
proyecto original de arq. Josep Boada i Barba
1960

VIA LAYETANA, 49
CASA BULBENA-SALAS (ALMAZEN VILARDELL)
reformada por arq. Eusebi Bona
1924-1926

VIA LAYETANA, 43
JEFATURA DE POLICIA NACIONAL
arq. Jeroni Granell
1878

VIA LAYETANA, 41
VIVIENDA
arq. Elies Rogentll
1878

VIA LAYETANA, 39
COLEGIO INJENIEROS INDUSTRIALES
arq. Antoni Ferrater
1922

VIA LAYETANA, 37
CASA GUARRO
arq. Josep Puig i Cadafalch
1922

VIA LAYETANA, 35
BANCO DE ESPAÑA (HOY CAIXA CATALUNYA)
arq. José Yarnoz y Luis Menéndez Maura
1929

PLAZA D'ANTONI MOURA (cantonada sud)
COMPANIA DE SEGURO HISPANIA
arq. Josep Pellicer
1950

VIA LAYETANA, 31
CASAL DEL METGE
arq. Adolf Florensa
1930-1935

PLAZA RAMON BERENGUER EL GRAN
arq. Josep Puig i Cadafalch

VIA LAYETANA, 17
OFICINAS SANTANA SOLER
arq. Albert Juan Torner
1918-1921

VIA LAYETANA, 15
EDIFICIO COMERCIAL COMBAlIA SAGRERA
arq. Claudi Duran i Ventosa
1919

VIA LAYETANA, 13
VIVIENDAS Y OFICINAS
arq. Francesc Fargas
1921

VIA LAIETANA 11 BIS
ESCUELA RAMON BAIXERAS
arq. Josep Goday Casals

VIA LAYETANA, 7
EDIFICIO DE VIVIENDAS
arq. Domenech i Estapà

VIA LAYETANA, 3 (cantonada con carrer A. J. Baixeras)
BANCO HISPANO COLONIAL
arq. desconocido
1913

VIA LAYETANA, 1
EDIFICIO CENTRAL DEL CORREO
arq. Josep Goday Casals y Jaume Torras
1925-1927

VIA LAYETANA, 60-62
CREDIT LYONNAIS, HOY SERVEI CATALA DEL TRANSIT
arq. Francesc de P.Riera

VIA LAYETANA, 56-58
esquina con Carrer de Jonqueras
"CAIXA DE PENSIONS"
arq. Enric Sagnier
1917

CARRER DE JONQUERAS, 2
"SERVICIO DE SEGURO CAIXA DE PENSIONS"
arq. Enric Sagnier
1922

VIA LAIETANA 54 (esquina con Ramon Mas)
OFICINAS DE LA ESQUITATIVA
arq. Ignasi Brugueras
1922

PALAU DE LA MUSICA CATALANA
reforma arq. Oscar Tusquets

VIA LAYETANA 50
CASA DEL GREMI DELS VELERS
1700 aprox

VIA LAIETANA 38-42
CONJUNTO DE VIVIENDAS Y OFICINAS
adecuación arq. Josep Alemany
1940

VIA LAYETANA, 36
CAIXA CATALUNYA Y VIVIENDAS
arq. Josep Barba i Barba
1935

PLAZA D'ANTONI MOURA
EDIFICIO DEL FOMENT DE TRABALL NACIONAL
arq. Adolf Florensa y Josep Goday
1931

VIA LAYETANA, 30
CASA CAMBO'
arq. Adolf Florensa
1923-1926

VIA LAYETANA, 28
CASA CAMBO'
arq. Adolf Florensa
1923-1926

VIA LAYETANA, 26
CASA BARTOMEU TRIAS
arq. Francesc Guàrdia i Vial

VIA LAIETANA, 22
CAMBRA OFICIAL DE LA PROPIEDAD URBANA
arq. Josep M. Ribas Casas
1948

VIA LAIETANA 16-18
CAIXA MUTUA POPULAR (HOY SINDACATOS)
arq. Josep Domènech i Mansana
1922

VIA LAIETANA 12
CASA COLLDEFORN
arq. Ramon i Antoni Puig Gairalt
1920

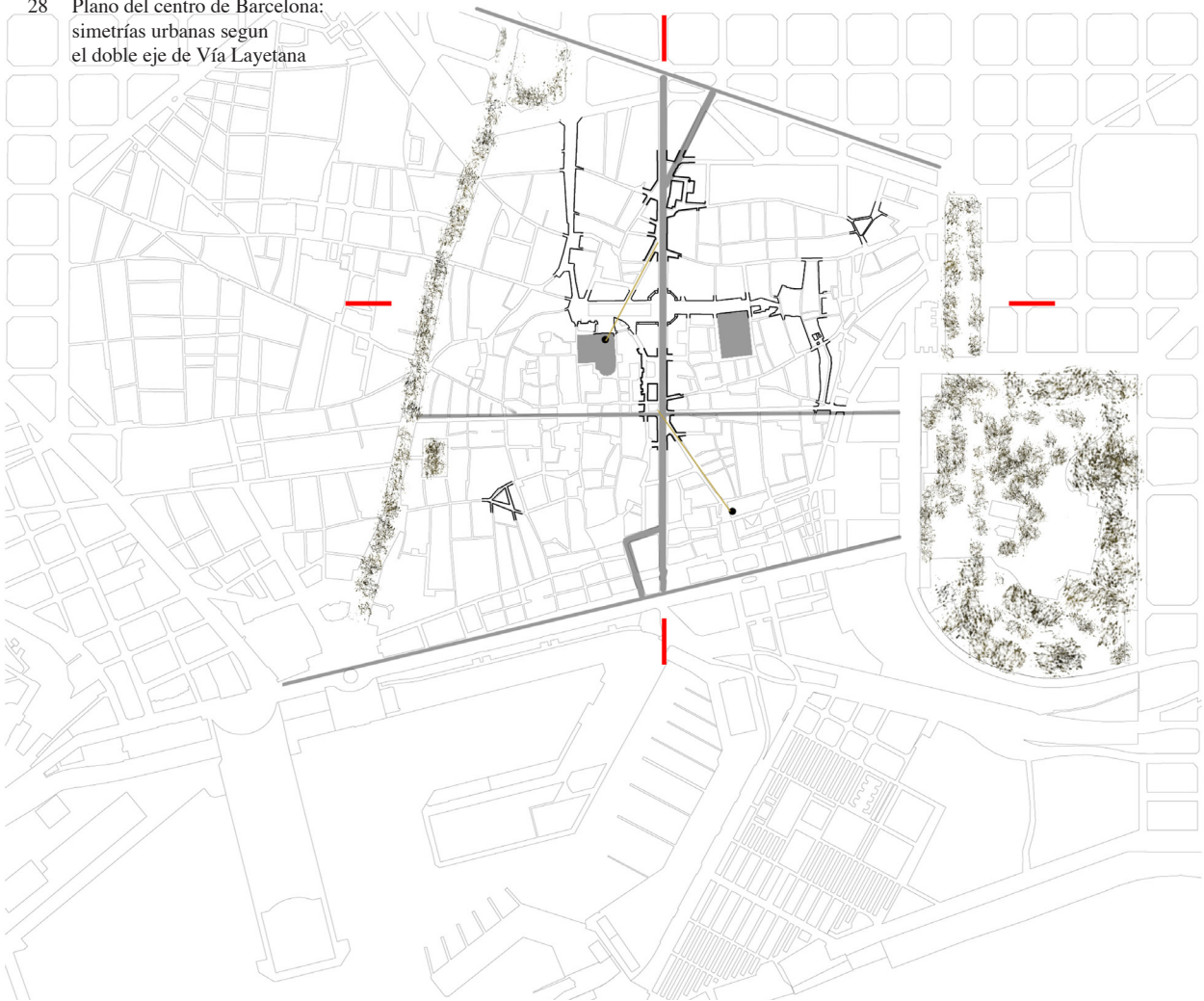
VIA LAIETANA 8-10bis
COMPANIA DE TABACS (AHORA HISENDA)
arq. Francesc Guardia i Vial
1923-1929

VIA LAIETANA 6
COMPANIA DE SEGURO BARCELONA
arq. Ramon i Antoni Gairalt
1926-1928

VIA LAIETANA 4
CASA ANASTASIO
arq. Francesc Guardia i Vial
1921

VIA LAIETANA 2
COMPANIA TRANSMEDITERRANIA
arq. Juli M. Fossas
1917-1921

28 Plano del centro de Barcelona:
simetrías urbanas según
el doble eje de Vía Layetana

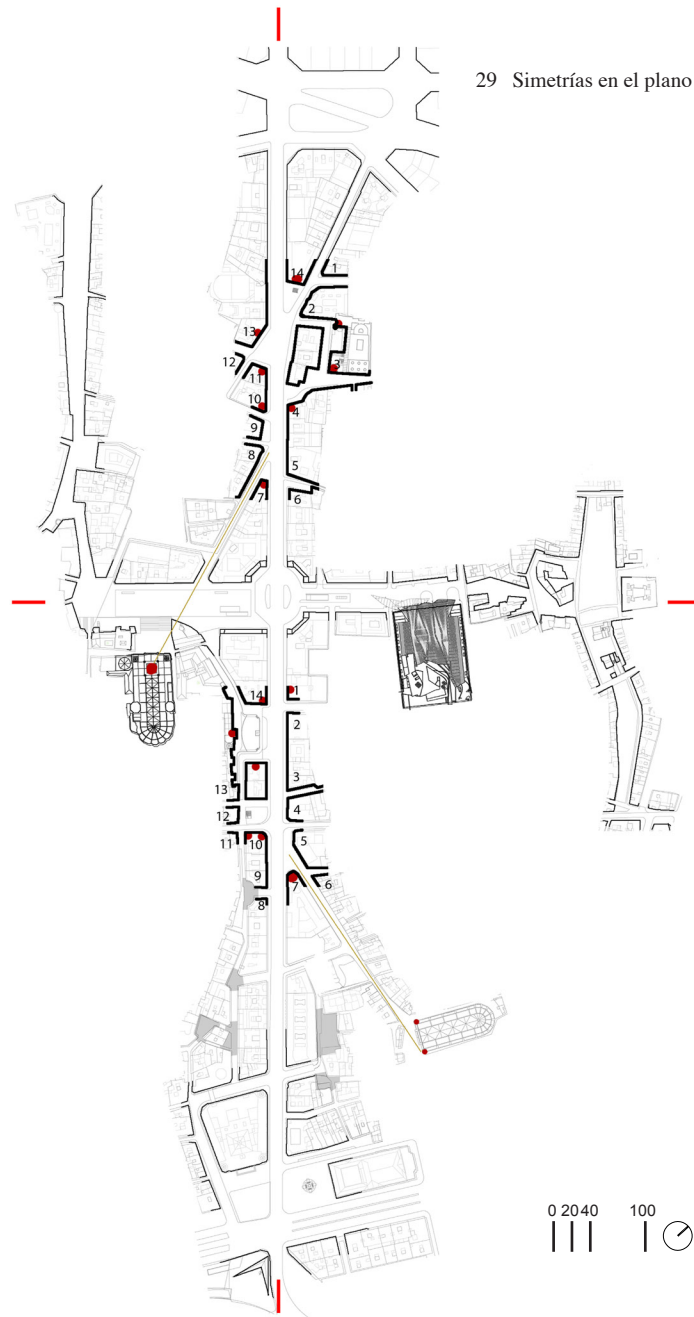


01. SIMETRÍAS URBANAS.

Iniciar a estudiar la arquitectura de Vía Layetana es relativamente sencillo. Esta calle, por su propia naturaleza, permite hacer algo que en muchos otros casos resulta casi imposible: podemos por ejemplo contar exactamente cuántos son los edificios que la componen, distinguirlos con precisión uno del otro, llamarlos por sus nombres propios (edificio "de los sindicatos", "de la Caixa", "del Gremi dels Velers", etc...), encontrar planos y fechas de muchos proyectos. En el caso de Vía Layetana podemos incluso permitirnos el privilegio de "olvidarnos" del tiempo, puesto que casi toda su arquitectura ha nacido en un periodo muy corto (a lo largo de apenas cincuenta años) y responde a una lógica constructiva y estilística específica. Los pocos edificios más antiguos que se han salvado de los derribos, son claramente distinguibles del resto y asumen, por este contraste, aún más relevancia.

Sin condicionantes de tipo cronológico o históricos, y dentro de límites espaciales muy bien definidos (sabemos exactamente cuál es ámbito de actuación), el análisis de la arquitectura gana en claridad y, en cierto sentido, no permite "excusas" al momento de compararla. Podemos así estudiar Layetana simplemente "coleccionando" sus edificios, como si se tratara de un catálogo o una pequeña exposición de objetos. Observando las características propias de cada uno o poniéndolos en serie, se pueden encontrar analogías comunes, descubrir parejas y conjuntos arquitectónicos inesperados o, en cambio, elementos únicos que, destacándose del resto, sugieren maneras alternativas de interpretar las mismas cuestiones.

Simplemente empezando a contar los edificios surgen datos interesantes: a lo largo de los 1020 metros de Vía Layetana actualmente encontramos 72 edificios, 39 en el lado izquierdo (sur-oeste), y 33 en el lado derecho (norte-este).



Estos edificios se agrupan en 24 bloques, 11 en el lado izquierdo, 13 en el derecho, distribuyéndose así en manera bastante equilibrada por cada lado. La perspectiva creada es muy potente y se ayuda además de la topografía, que en todo el recorrido presenta una ligera pero constante pendiente hacia el mar. Por cuanto impenetrable parezca esta perspectiva vista centralmente, la fachada mantiene algún desajuste de alineación y puntos peculiares desde los cuales la mirada puede abrirse hacia puntos prefijados de la ciudad.

La discontinuidad más profunda en este alzado urbano se debe a la abertura de la avenida de la Catedral que, encontrándose con Vía Layetana, forma la plaza de Antoni Maura y sigue al otro lado en la avenida Francesc Cambò. Este corte, que recientemente se ha completado, individua un eje transversal hoy muy importante, que divide idealmente el recorrido de Vía Layetana en dos tramos. Es el único momento en el cual la fuerte direccionalidad de Vía Layetana encuentra una "transversalidad" de su misma proporción, evidenciada además por la forma de los edificios, que de manera "casi" conjunta (el edificio la en la esquina sur se escapa de esta regla) interpretan este cruce con un chaflán que acaba definiendo un espacio vacío ochavado muy característico.

Interesante es también observar cómo y dónde Vía Layetana empieza y termina. En ambos extremos encontramos situaciones análogas: subiendo hacia la montaña el último bloque, con el edificio de la "Caixa de Pensions" en cabeza, hace que la vía se bifurque en dos, dando vida a la calle de les Jonqueras y definiendo la extensión de la sucesiva plaza Urquinaona; de manera similar, bajando hacia el mar, el edificio aislado de Correos anticipa la plaza d'Antonio López y hace que sea posible imaginar las calles que lo bordean como parte del "espacio" Layetana. Esta analogía sugiere una manera nueva de pensar Vía Layetana: una calle construida por 24 bloques, de los cuales 22 definen sus lados y 2 en los extremos que,

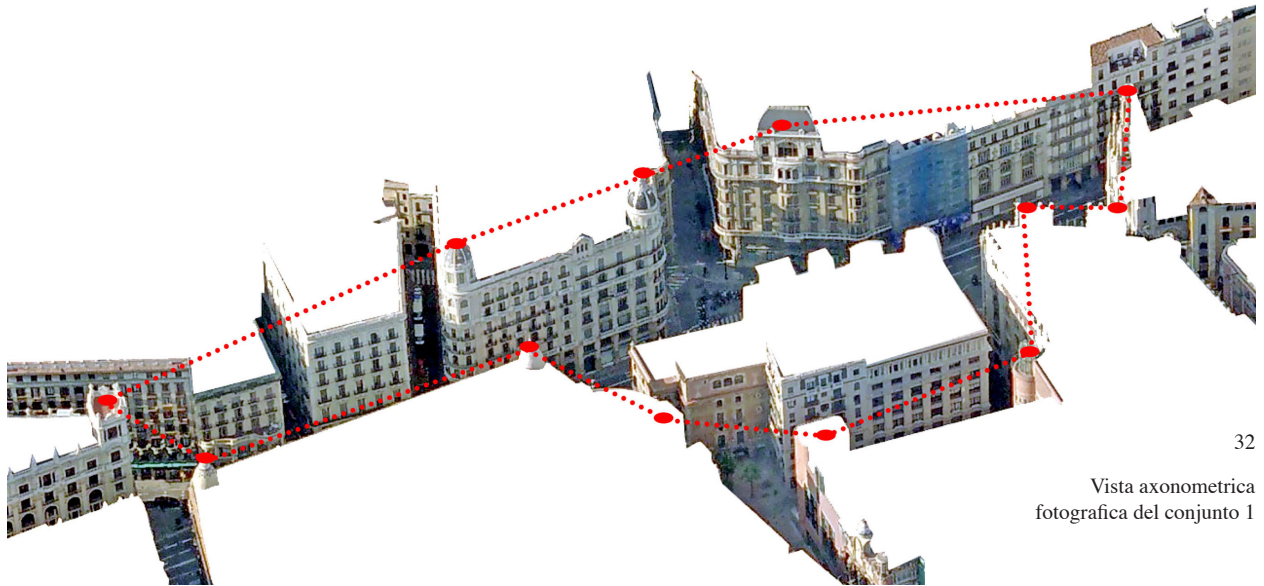


literalmente, se encuentran "dentro" de su perímetro.

El eje transversal de la avenida de la Catedral, el equilibrio de las dos fachadas y esta peculiar manera de acabarse, permiten establecer un doble eje de simetría urbana (fig.28-29), uno en el sentido transversal y otro longitudinal, que en el siguiente capítulo veremos confirmarse también por los conjuntos arquitectónicos.

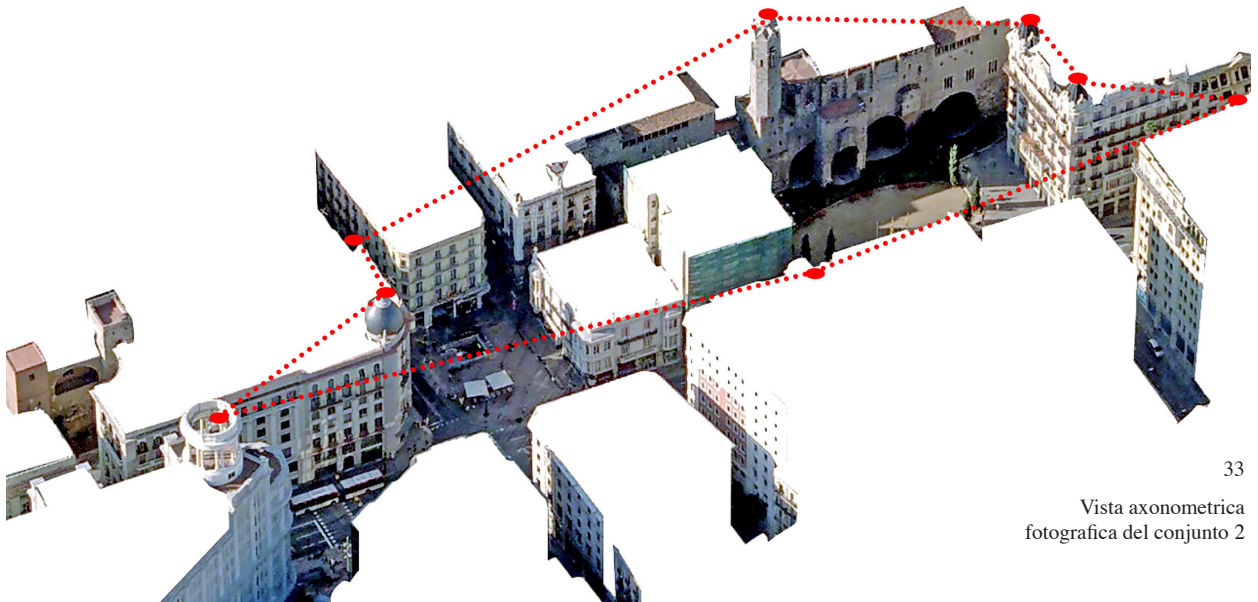
02. CONJUNTOS ARQUITECTÓNICOS

Analizando desde un punto de vista más cercano Vía Layetana, lo que antes hemos descrito de manera analítica y general empieza a ser condicionado por un elemento más: la experiencia. No es lo mismo pasear tranquilamente en una calle o recorrerla rápidamente con el coche, salir puntualmente desde el subsuelo del metro o mirar "pasar" los edificios desde la ventana de un autobús. La manera en la cual experimentamos un lugar, así como la distancia y el punto desde el cual observamos, puede condicionar la percepción que tenemos de él. Si miramos Layetana desde un punto de vista central, como puede ser la visual de un conductor de un coche, la fuerza de la monumental perspectiva que tenemos delante hace que sea difícil poder notar otras cosas; si, en cambio, recorremos o cruzamos esta calle paseando en sus aceras, seguramente esta recta "absoluta" se matiza y empiezan a notarse otros detalles que recorriéndolo a toda velocidad no se puede apreciar. De una observación de este tipo, "anotando miradas" más que estudiando un plano, ha salido la interpretación espacial que se va a proponer. Sólo en un segundo momento (y con cierta sorpresa) estas observaciones han tenido una confirmación en



32

Vista axonometrica fotografica del conjunto 1



33

Vista axonometrica fotografica del conjunto 2

un plano, que le ha dado cierto grado de validez objetiva.

El análisis empieza enfocándose en los *bordes*, que, como anteriormente hemos observado comparándola con calle Ferran, conforman un espacio "variable", mucho más complejo de lo que parezca mirando el trazado viario perfectamente rectilíneo. Existen especialmente dos puntos a lo largo del recorrido en los cuales los pequeños desajustes en planta y discontinuidades en altura modifican sensiblemente la percepción del espacio. El primero se sitúa en el tramo que va desde el edificio de la Caja de Pensiones hasta la esquina del Colegio de Ingenieros, el segundo empieza con la casa Cambó enfrente de la plaza Ramón Berenguer y termina en la esquina con el edificio de "los sindicatos" (esquina calle Argenteria). Se trata de los dos tramos donde más se pierde la rigidez de Vía Layetana y es aquí donde se encuentran las excepciones más notables a su fachada continua. Como se ha descrito en el primer capítulo, esta "forma" es el resultado conjunto de decisiones de proyectos y de "permanencias" históricas que han condicionado el desarrollo del lugar.

No obstante estas condicionantes, es sorprendente la serie de coincidencias que en ellas encontramos (fig.29). Ambos tramos están definidos por 14 esquinas, correspondientes a 12 bocas de calles cada uno, y 8 bloques de edificios (evidenciados con colores en fig.30-21). Entre estos bloques, 1 adquiere un rol peculiar y se diferencia de los demás porque no define los bordes del espacio, sino, parece estar dentro de él: se trata del conjunto de la casa del Gremi dels Velers en el primer tramo y del conjunto entre plaza Ramon Berenguér y plaza dels Angels en el segundo. Entre los bloques perimetrales, en los dos casos destaca un conjunto histórico especialmente importante, que se ha intentado valorizar durante las obras de su construcción y que, por esto, caracteriza el lugar con su fuerte presencia. Se trata del Palau de la Música Catalana y del conjunto de las antiguas murallas romanas que, a todos los efectos, podemos considerar parte de Vía Layetana, por cuanto



34 Alzado fotográfico sur-oeste de Vía Layetana



35 El "segundo plano" detrás de los edificios de Vía Layetana. Alzado sur-oeste.

burocráticamente no pertenezcan a esta calle.

Lo que influye en la percepción del espacio es también la parte más alta de los edificios, lo que marca la "altura" de la calle o los puntos de referencias más elevados. No siempre los límites a nivel de suelo corresponden con los que se perciben mirando hacia el cielo, así como la sensación de amabilidad o de monumentalidad, de extensión o fragmentación depende muchas veces de cómo los edificios acaban en su parte superior. También en este caso los dos tramos tienen algo en común: los puntos altos de las fachadas, como linternas, pequeñas cúpulas y torrecitas, marcan unos hitos que fijan en altura los mismos "bordes" que hemos marcado desde el suelo. Se remarca el mismo espacio también levantando la mirada hacia el cielo. Una prueba de esto ha sido la de unir con una línea ideal los puntos más altos, y constatar como efectivamente, dibujan una figura que sigue aproximadamente el perímetro en planta baja (fig.32).

Por último es notable otra peculiaridad, que habla de la relación con el resto de la ciudad. En estos puntos la calle instaure una fuerte relación con un elemento lejano, que funciona como punto de referencia y es visible gracias a la abertura creada de otra calle que, orientándose oportunamente, dirige la mirada exactamente hacia él. Es el caso de la calle Joaquín Pou, realizada según la propuesta del arquitecto Puig i Cadafalch, que permite ver la torre central de la catedral y de la calle de l'Argenteria, ampliada por Domenech i Montaner y que, gracias a esto, permite ver la primera torre en la fachada de la Iglesia de Sant Pere en el Borne.

La doble simetría que, en el párrafo anterior, hemos visto existir a nivel urbano, se remarca también dentro del mismo recorrido de Vía Layetana: el eje transversal de la avenida Catedral divide idealmente dos tramos que tienen el mismo "peso". Si, en lugar de verlos en manera consecutiva como se presentan en la realidad, dibujamos estos espacios uno al lado



del otro (fig.31), la analogía es sorprendentemente clara.

El conjunto de todas estas observaciones restituye toda la complejidad de estos espacios y releva características que difícilmente imaginaríamos pensando a la "típica" sección de una calle. Vía Layetana, en este sentido, supera la idea de la calle "corredor" y se acerca mucho a la de un lugar urbano en el cual "la calle" es una entre de las múltiples utilidades de este espacio.

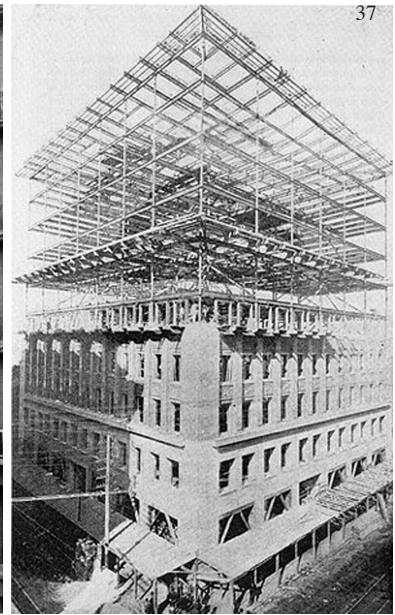
03. VENTANAS, TECHOS, ESQUINAS...Y PALMERAS

La arquitectura de Vía Layetana se realiza durante un periodo políticamente correspondiente a la primera dictadura española y, arquitectónicamente, se podía situar entre el último modernismo y las tendencias noucentistas que les suceden. Es interesante relevar como, en los años del desarrollo de las diversas vanguardias europeas, radicalmente innovadoras dentro del panorama mundial de la arquitectura, en Vía Layetana no encontramos obras ni de Domenech i Montaner, ni de Gaudí, y tampoco ninguna propuesta del GATPAC, manifestación de una tendencia general conservadora de la clase social dominante en aquel entonces en Cataluña. Lo que caracteriza las fachadas de Vía Layetana es seguramente la búsqueda de una cierta monumentalidad, proporcionada a la importancia que se querría donar al nuevo frente y ligada a un retorno hacia un "decorum" antiguo, con reminiscencias renacentista, neogóticas o Art Deco. Al margen de todas las definiciones estilísticas, que muchas veces se confunden y entrelazan entre ellas, lo que interesa es poner en evidencia cuáles son los elementos que,

36



37



38



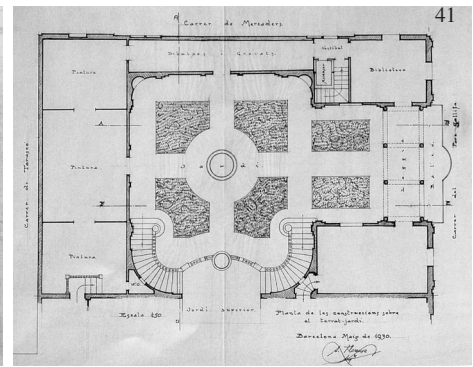
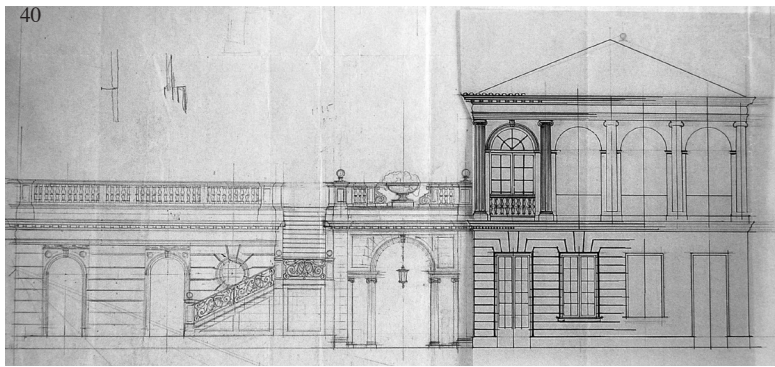
39



de manera más genuina, interpretan la relación entre estos edificios y la calle.

La innovación más notable quizá se puede relevar en la parte menos aparente de los edificios, y pertenece a su sistema estructural y su topología. Por primera vez en Barcelona se introdujo el tipo arquitectónico del office building norteamericano, desarrollado por primera vez en la ciudad de Chicago por parte del grupo de arquitectos (entre los cuales Henry Hobson Richardson, William Le Baron Jenney, Daniel Burham y John Root, Henry Sullivan) que reconstruyeron la ciudad después de un gravísimo incendio en 1871. Esta nueva tipología de edificio introdujo nuevos materiales y técnicas para la construcción de grandes edificios comerciales (fig.37), con características que podríamos resumir así: estructuras metálicas (esqueletos o armazón de hierro) o de hormigón armado que, entre otras cosas, permitirá realizar edificios de gran altura; posible eliminación de los muros de carga (gracias a esta estructura); ventanas de grandes dimensiones y especialmente extendidas en horizontal (con las dimensiones que se desee, dado que ya no serán necesarios los muros de carga); desarrollo del ascensor eléctrico; fachadas de mampostería que en muchos casos permitían seguir mostrándose al exterior con una figuración más clásica.

La semejanza de muchos edificios de Vía Layetana con los ejemplos de Chicago es el rasgo más generalizado de toda la calle. Unos de los mejores edificios que ejemplifican esta actitud es la casa Guarro (num. 37) de 1922, obra del Josep Puig i Cadafalch (fig.39): una construcción que utiliza los conceptos de planta libre y claramente distingue en fachada la planta baja de uso comercial, unas plantas intermedias de viviendas con especial atención a la del plano noble, y un ático superior. Una obra que tiene además un papel urbano fundamental, dado que con su fachada posterior marca lo que será la alineación de calle Joaquin Pou, también de Puig i Cadafalch, pensada para abrir una visual hacia la catedral. Otra obra que



- 36- Las casas Cambó y el Foment de Treball Nacional en 1940
- 37- Estructuras en obras del Wainwright Building de H.Sullivan. Chicago.
- 38- La Casa Cambó al num.,30 en construcción. 1924. arq. Adolf Florensa
- 39- La Casa Guarro. estado actual. arq.J. Puig i Cadafalch.
- 40- Alzado del jardín privado de la vivienda en el ático de la casa Cambó. arq Adolf Florensa.
- 41- Planta del jardín y de la Pinacoteca de la casa Cambó. arq Adolf Florensa.
- 42- Visual desde la calle de la cubierta ajardinada de la casa Cambó. estado actual.
- 43- Estructura escenica construida en la cubierta de casa Cambó. arq Adolf Florensa.

podemos destacar en cuanto representativa de los nuevos edificios de oficinas son las dos casas Cambó (fig.X) de Adolf Florensa (fig.36-38), que se caracterizan principalmente por un sistema de ventanas horizontales muy grandes respecto a los que hasta el momento se utilizaban y unos paramentos exteriores lisos y sencillos, que empiezan a renunciar a las decoraciones más sobreabundantes.

Hablar de las casas Cambó permite, además, de adentrarse en otros temas más específicos, no siempre compartidos entre todos los edificios de Vía Layetana, pero no por esto menos interesantes. El caso del edificio de Florensa al número 30, por ejemplo, es significativo por la manera de interpretar la *planta superior* y *el techo*: por primera vez se valora un ático como parte "noble" de un edificio y en él se ubica la vivienda más importante de todo el conjunto, la del patriarca Francesc Cambó (fig.40), casi como si fuera un edificio autónomo, con reglas y distribución propia. La casa se complementa con un gran jardín superior (fig.41), sobre la azotea, que en este caso llega a prolongarse incluso al otro lado de la calle Pare i Galfi y se cierra visualmente con una construcción escenográfica montada sobre la medianera de la casa Bartomeu Trias (arq. Francesc Guardia i Vial) (fig.43).

Otro tema común a varios edificios en Vía Layetana, es la manera de resolver las *esquinas*: son hasta 3 los edificios puestos en cabeza de un bloque irregular, formando un ángulo agudo entre Vía Layetana y las diagonales que llegan a ella. Hablamos del edificio "Caixa de Pensions" (fig.44), importante obra de Enric Sagnier de 1917 en la esquina con el carrer de Jonqueras; del edificio del "Colegio de Ingenieros Industriales" del arquitecto Antoni Ferrater construido en 1922 (fig.45); y de la antigua "Caixa Mutua Popular", hoy llamado edificio "de los sindicatos", obra del Josep Domenech i Mansana de 1922 (fig.46). Los tres son importantes vértices, que caracterizan y pautan con su peculiar presencia el recorrido de Vía Layetana,



pero especialmente el primero es fundamental para toda la malla urbana: la ubicación de la "Caixa de Pensions" corresponde casi a la cabeza de todo el recorrido, es la más visible si vamos en dirección montaña y determina la bifurcación de Vía Layetana con carrer de Jonqueras. Enric Sagnier interpreta esta situación con una inteligente solución, que propone una fachada asimétrica con una torre angular que funciona como una verdadera "rotula" urbana, elemento de articulación entre Vía Layetana y la trama viaria del plan Cerdà.

Una curiosa circunstancia histórica tiene que ver con este edificio: su construcción fue posible por el derribo del importante Convento de las Jonqueras, dentro del cual existía un huerto donde había plantada una enorme y bella palmera, que tenía fama de ser la más alta que había en toda la ciudad. La palmera resistió enigmática en su sitio hasta después de los derribos, hasta que la inevitable decisión de trasladarla causó su muerte. Quizá la nueva torre de Sagnier ha conseguido entrar en el corazón de los habitantes de esta zona, recordando simbólicamente la legendaria palmera que estaba antes en su lugar!

Para terminar esta mirada sobre algunos casos arquitectónicos en Vía Layetana, merece la pena observar uno de los aspectos más importantes a la hora de vivir esta calle: *la planta baja y las entradas*. Según el modelo dominante derivado de los nuevos edificios americanos, la planta baja de muchos edificios corresponde a un doble nivel pensado para un uso comercial y útil a separar las viviendas del nivel más público (y ruidoso) de la calle. En muchos casos asistimos a un orden mayor de lesenas que unifican los dos primeros niveles, acabando en arcos o en un entablamento que da inicio, según los casos, a una cornisa superior con terraza y barandilla continua, o soporta unos elementos "galería" o "bow-window" sobresalientes. Esta interpretación sigue el carácter grandilocuente que se quería dar a Vía Layetana, guardando una "respetuosa" distancia



44- El edificio Caixa de Pensions (arq. Enric Sagnir) y la bifurcación de Vía Layetana. estado actual.

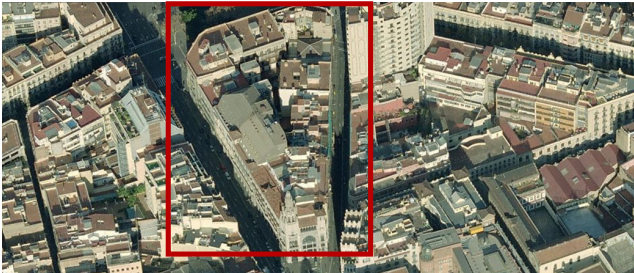
45- El Colegio de Ingenieros Industriales. arq. Antoni Ferrater.

46- El edificio Caixa Mutua Popular”, hoy “de los sindicatos”, arq. Josep Domenech i Mansana.

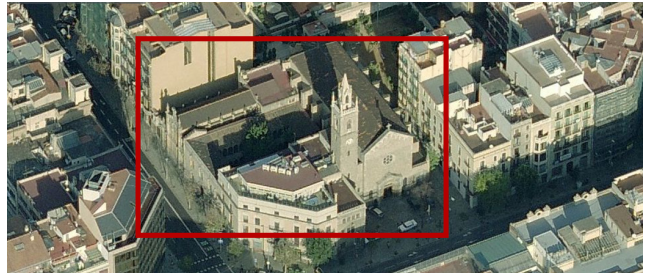
47- Edificio de Vivienda al num. 41, originalmente de arq. Elies Rogent. Estado actual.

48- El Colegio de Ingenieros Industriales y la tribuna del edificio num.41. Estado actual.

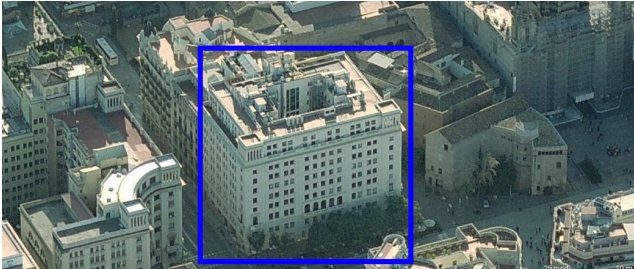
entre planta noble y suelo. Aquí también no falta una interesante excepción, que abre la posibilidad de ver Vía Layetana de manera distinta: se trata de un antiguo edificio de viviendas del arquitecto Elies Rogent, escampado a los derribos y restaurado por un arquitecto desconocido (fig.47-48). De este proyecto de recalificación viene una de las ideas más creativas entre las plantas bajas de Vía Layetana: bajar la “galería” sobresaliente desde la planta noble hasta el suelo del edificio, creando un sitio ideal para cualquier tipo de cafetería y dando a la calle un efecto mucho más amable e informal. Arquitectónicamente se trata de dos tribunas cilíndricas unidas entre ellas, que dibujan una acogedora línea curvilínea a nivel de la entrada y urbanísticamente consiguen un nuevo lígame entre calle Joaquim Pou y la estrecha calle Julia Portet.



CONVENTO E IGLESIA DE LAS JONQUERAS – Ubicación original



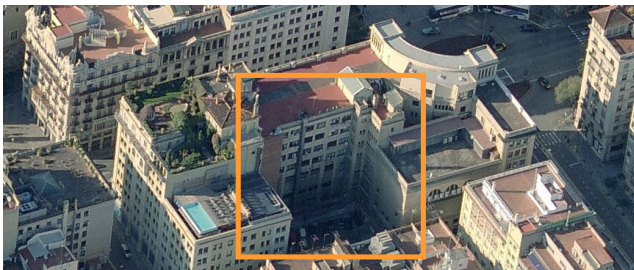
CONVENTO E IGLESIA DE LAS JONQUERAS – Ubicación actual



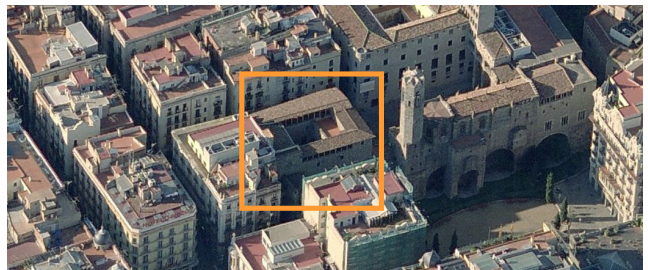
IGLESIA SANTA MARTA – Ubicación original



IGLESIA SANTA MARTA – Ubicación actual



CASA CLARIANA-PADELLAS – Ubicación original



CASA CLARIANA-PADELLAS – Ubicación actual



CASA DEL GREMI DE CALDERERS – Ubicación original



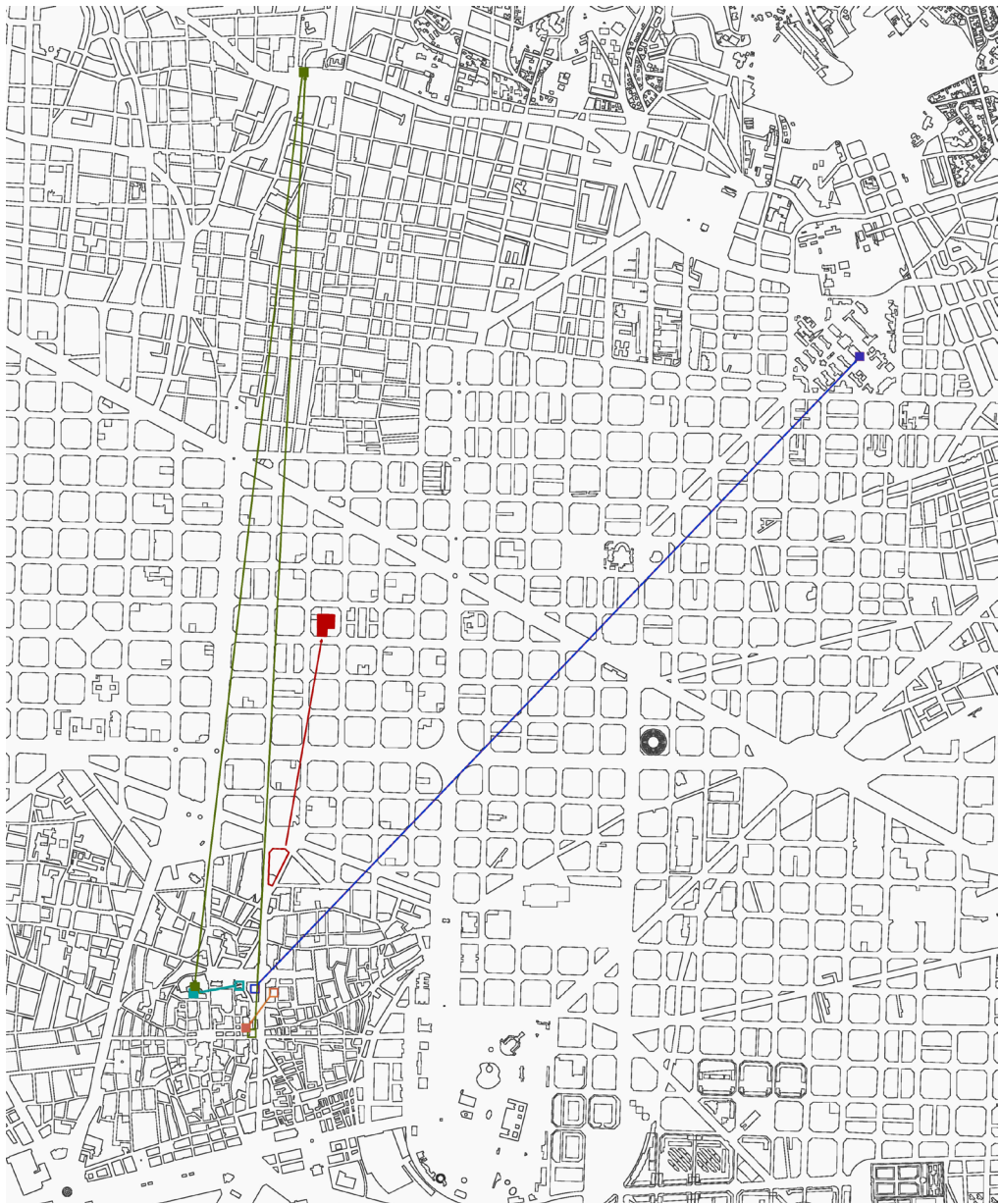
CASA DEL GREMI DE CALDERERS – Ubicación actual

04. EDIFICIOS VIAJEROS

Hablar de Vía Layetana significa recorrer una apasionante historia hecha de desafíos, pasos hacia el futuro, recuerdos del pasado y también de peregrinaciones a otros lugares! No todo lo que se ha demolido ha desaparecido, pocos y afortunados son los casos que simplemente han ido a un sitio menos "problemático".

Las historias que Jordi Peñarroja cuenta en su libro "Edificios Viajeros en Barcelona", tienen algo de sorprendente y, en varios casos, están protagonizadas por edificios que estaban antiguamente en el lugar de Layetana. Para salvarse de la completa destrucción, alguno de estos ha sido literalmente desmontado, numerando piedra por piedra, y después re-construido tal cual en otro lugar.

Hay edificios que se han simplemente cambiado de lado de la calle, eligiendo una ubicación con mejor vista a la ciudad (es el caso de casa Clariana-Padellàs, antiguamente en el lugar del edificio del "foment de Treball Nacional" y reconstruida dentro la muralla, actualmente parte del Museo de Historia); hay otros que, en cambio, han tenido que andar varios kilómetros antes de encontrar el sitio más adecuado (es el caso de la Iglesia de Santa Marta, cuya fachada es ahora visible en la cafetería del Hospital de Sant Pau); incluso sabemos de alguno que ha hecho un viaje de ida y vuelta (la casa del Gremi dels Calderers has ido re-construida en Lesseps antes de encontrar su ubicación definitiva en plaza de Sant Felipe Neri).



50 Plano con la ubicación originaria y actual de los edificios “viajeros”

4. LA OTRA CARA DE VÍA LAYETANA: UN NUEVO FRENTE?

4.1 RECORRIDOS Y PLAZAS ESCONDIDAS

4.2 UN "SISTEMA" ALTERNATIVO

4. LA OTRA CARA DE VÍA LAYETANA: UN NUEVO FRENTE?

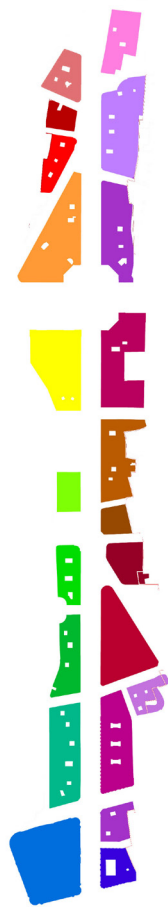
En los capítulos anteriores la exploración de Vía Layetana ha pasado a través de niveles distintos: en el primero la reflexión se basaba en conocimientos históricos, en el segundo hemos explorado el significado de "calle" a través de una comparación, en el tercero el análisis se concentraba acerca de los aspectos más arquitectónicos. Este último capítulo quiere reanudar varios aspectos que han salido anteriormente, ocupándose especialmente de todos aquellos temas que, en parte, siguen hoy inacabados y por esto abiertos a nuevas interpretaciones.

Para hacerlo es útil volver a la metáfora de Vía Layetana como un "catálogo" de soluciones arquitectónicas y urbanas. Como en todas las buenas colecciones, hemos examinado las características de las piezas más interesantes y entendido qué "sitio" ocupa cada objeto según determinados criterios. ¿Pero qué pasaría si ordenamos estas piezas de forma distinta?, ¿Cómo se vería la misma colección si cambiamos el criterio de orden con el cual hasta ahora se ha leído?, ¿Cuántos otros proyectos serían posibles en Layetana y cual las variantes posibles?

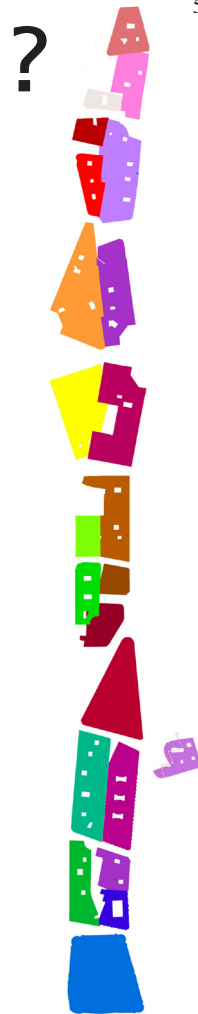
De estas preguntas nace el experimento propuesto en la fig.X, hecho con la atrevida actitud de un juego. Imaginando los bloques de edificios como piezas de un "puzzle" se ha intentado imaginar maneras alternativas de disponerlas. Una de las opciones más interesantes es precisamente la que "da la vuelta" a cada edificio colocando al revés sus fachadas, es decir, poniendo lo que ahora es el alzado principal mirando hacia la ciudad antigua y pegando las fachadas posteriores entre ellas, como si fueran medianeras. Al contrario de lo que ha pasado con los edificios en calle Ferran, que improvisamente se encontraron enfrentados (el ejemplo era lo de la "Casa de la Ciudad" y el "Palau de la Diputació"), aquí los que se encaran en Vía Layetana pasarían a darse la espalda. La misma calle Layetana desaparece, convirtiéndose en dos espacios lineales en los laterales, entre los nuevos edificios y los bordes "abiertos" creados por las demoliciones.

La propuesta, gracias a su voluntario carácter provocador, tiene la capacidad de despertar varios temas interesantes. Por primero indica que la calle actual, que se ha decidido construir de forma muy intencionada, es sólo una entre las configuraciones espaciales que hubieran sido posibles. Probablemente la sociedad actual y la cultura proyectual contemporánea, delante del mismo espacio, produciría una solución muy distinta. En segunda instancia este experimento consigue evidenciar lo que Vía Layetana intenta esconder: el intento de la nueva "escenografía" creada en el siglo XIX exalta una cultura moderna frente a lo que en aquella época se consideraba "feo" y "obsoleto" sin que haya posibilidad de diálogo. En cambio, la nueva disposición imaginada obliga a reflexionar sobre esta relación, sobre el significado de antiguo y de nuevo y sobre las posibilidades que ofrecen todos aquellos espacios residuales que, actualmente, permanecen inacabados detrás de la cara más conocida de Vía Layetana.

Original



Recomposición



51 Experimento de inversión y recomposición de los edificios de Vía Layetana.

4.1 RECORRIDOS Y PLAZAS ESCONDIDAS

Richard Sennet en su libro "El Artesano" habla de la importancia de lo inacabado y de lo imperfecto, afirmando que *"Lo difícil y lo incompleto deberían ser acontecimientos positivos en nuestra comprensión; deberían estimularnos como no pueden hacerlo los objetos completos"*⁸. Para ejemplificar esta afirmación Sennet expone como ha cambiado en el tiempo la producción de los bloques de ladrillo, que han pasado de ser imperfectos productos artesanales (cambiantes en forma y color) a materiales industrializados que, por medios de correctores y técnicas nuevas, se han convertido en "perfectos" bloques uniformes. Observando el acabado en la fachada de la Baker House de Alvar Aalto, construida con un tipo de ladrillo "primitivo" y admitiendo todos los colores que la arcilla coge secándose naturalmente al sol, Sennet nota que es precisamente el contraste entre ladrillos "buenos" y ladrillos "quemados" lo que permite "hacer una reflexión sobre el material, que no se habría ocurrido si todos los ladrillos fueran de imperturbable y uniforme perfección".

De igual manera, aunque a diferente escala, podríamos pensar los espacios que se quedan detrás de la monumental fachada de Vía Layetana, donde el retro de los "buenos" edificios noucentista se enfrenta, cara a cara, con las "quemadas" casitas medievales. Probablemente es esta situación la que hoy manifiesta con más sinceridad el verdadero carácter de este lugar, lo de una "herida" urbana cuyos bordes todavía no se han sanado y que nos permiten despertar, a la manera de Sennet, todos los temas que han surgido en esta investigación. Redescubrir estos espacios escondidos y

¹ Richard Sennet en "El Artesano". Barcelona. Anagrama, 2009

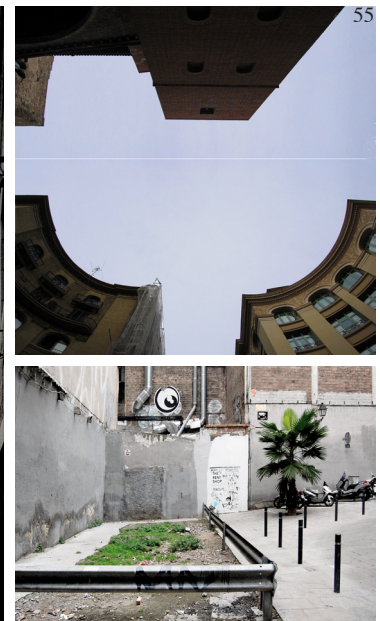
52 Experimento de inversión y recomposición de los edificios de Vía Layetana.



estos recorridos alternativos significa reconsiderar lo que ha quedado no resuelto, reflexionar sobre momentos históricos radicalmente distintos y entender la importancia que en la contemporaneidad vuelven a tener estos lugares "híbridos".

La secuencia de fotos en la fig.X nos enseña una Layetana totalmente diferente a la que estamos acostumbrados a ver: los residuos espaciales en los laterales de esta calle se han aprovechado como si fueran pequeñas plazas; aquí se encuentran para jugar los niños; aquí vemos gente sentada leyendo; parejas que disfrutan de tranquilos momentos juntos; abuelos que pasean con su propia mascota; incluso es aquí donde encontramos los únicos árboles (normalmente palmeras!) presentes en el perímetro de Vía Layetana. Una situación sorprendente que tiene un valor enorme sea en cuanto "refugio" de todo aquello que no encontraba sitio en la Layetana "oficial", sea por su carácter de provisionalidad, que al margen de un aspecto poco cuidado, permite a estos espacios quedarse potencialmente abiertos a cualquier uso que la gente quiera darle.

Bajo esta mirada la variedad de soluciones arquitectónicas presentes a lo largo de Vía Layetana, se pueden encontrar pequeños "esbozos" de proyectos que, de forma más o menos conscientes, interpretan estos espacios traseros. Ya se han presentado anteriormente intervenciones como la de plaza "Ramón Berenguer" o del espacio exterior delante del "Palau de la Música", y por esto, ahora sólo me limitaré a presentar dos casos, quizá menos conocidos, pero igualmente interesantes. Se trata del edificio para las oficinas "Soler" de el arquitecto Albert Joan i Torner (num. 17) y la escuela "Ramón Baixeras" de Josep Goday i Casals (num. 11bis). El primero (fig.X), arquitectónicamente se puede considerar una simple reproducción de los modelos americanos, pero con una interesante peculiaridad: una de sus esquinas traseras se "excava" con una concavidad igual a un cuarto de circunferencia, solución que será adoptada también por su edificio

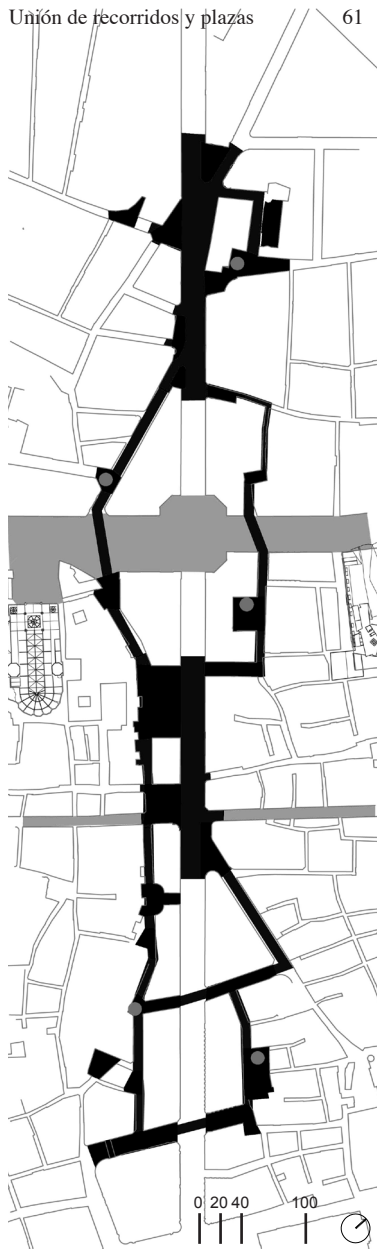
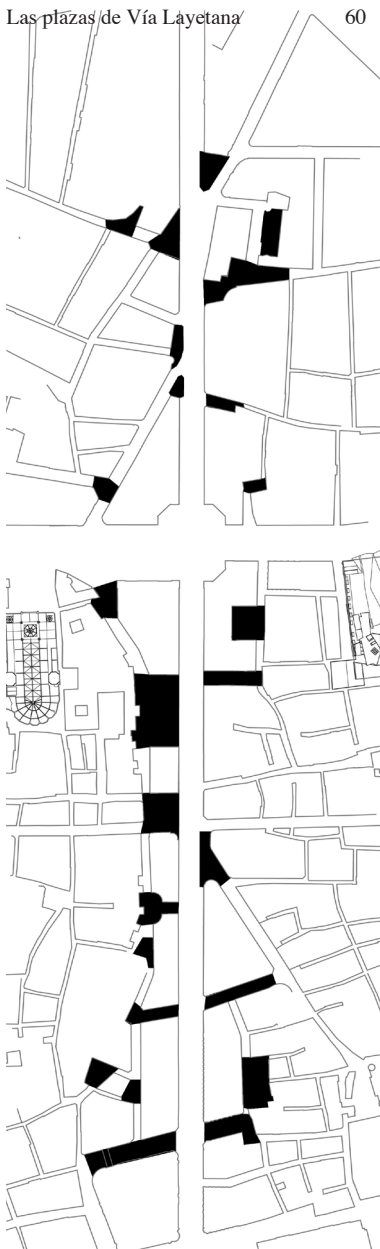
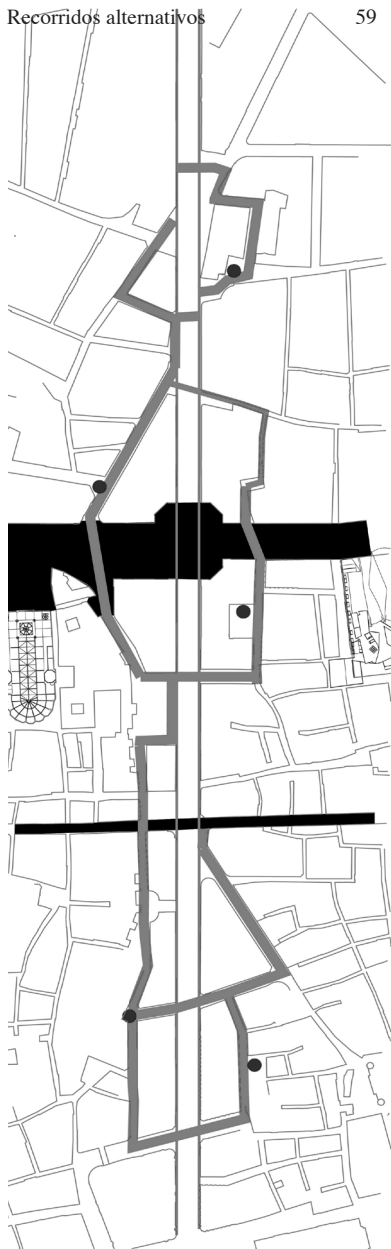


vecino, dando lugar a una curiosa plaza semicircular que dialoga con la muralla romana, le da visibilidad y crea un agradable momento al lado de la ruidosa Layetana. Algo parecido propone Josep Goday en la escuela "Ramon Baixeras": en un edificio con una irregular planta poligonal, el arquitecto elige colocar la entrada en el vértice más lejano a la fachada principal. Ubicando de esta manera el vestíbulo y la escalera principal se aprovecha una esquina aguda difícilmente solucionable en la distribución interior, pero también se provoca una nueva relación entre el edificio y estos espacios más tranquilos y adecuados a la entrada de sus pequeños usuarios. La fachada hacia Layetana queda así como pura representación y, curiosamente, sin ninguna abertura practicable.

4.2 UN "SISTEMA" ALTERNATIVO

Poniendo en un mapa lo observado en las fotografías anteriores se descubre una Layetana totalmente nueva. Los que antes aparecían como episodios aislados, en realidad parecen crear un verdadero "sistema" de espacios y recorridos alternativos.

Si nos movemos dentro de los límites que se marcaron durante los derribos, se denota cómo sería posible recorrer este lugar en toda su longitud sin casi entrar en la que propiamente es la calle principal: la fig.X enseña como sobretodo en el lado izquierdo existe la posibilidad de pasear sin interrupción pasando en secuencia por la calle del Sots Tiniente Navarro, calle Tapineria y su plaza Ramon Bereguer, la avenida de la Catedral y, al final, calle Joaquim Pou. Estos



estrechos pasos a veces cruzan o desembocan en pequeñas placitas irregulares, creadas por un desajuste de alineación o por un "residuo" espacial que nadie se ha preocupado de acabar. El escenario que nos encontramos durante este paseo nos provoca sentimientos contrastantes y, con sus medianeras abiertas, casas medio en ruinas pero también pequeños jardines y cierta domesticidad, nos habla de una Layetana todavía inacabada, casi a la espera de que alguien piense en ella o imagine la manera de poder valorizar estas situaciones.

La manera de conseguir esta puesta en valor es un reto que Barcelona debe plantearse. El descubrimiento de esta Layetana "alternativa" no debe sólo despertar la curiosidad de los visitantes, sino que puede ayudar a la misma calle a salir de su problemático estatus urbano de vía "especializada" en tránsito vehicular. En este sentido es interesante comentar las esquemáticas secciones de la fig.X, que proponen un comparación con dos de las más representativas calles de la ciudad: la Diagonal y la Rambla. Viendo las tres primeras secciones, la diferencia es aplastante y nos habla de una calle muy alta en relación a su anchura, con unas proporciones poco "amables", con aceras estrechas (3 metros), claramente orientada a la circulación rodada, sin un arbolado y sin puntos de especial interés en planta baja (si excluimos los cruces con otras calles). Es evidente que si nos limitamos a pensar Layetana como una "autopista" de 5 carriles que permite cruzar a toda velocidad el centro, difícilmente ésta podrá tener un interés mayor al actual. En cambio, esta situación podría cambiar radicalmente si, simplemente, abrimos nuestra mirada un poco mas allá, aprendiendo de las observaciones que este estudio aporta. Considerando Layetana por lo que inicialmente eran sus bordes (creados por los derribos que permitieron su construcción) el perímetro se ensancha hasta incluir no sólo la calle principal y sus edificios, sino también todos sus pasos laterales. De esta manera, deja de ser una simple calle y se convierte en un único espacio alargado, muy

VIA LAYETANA

LA RAMBLA

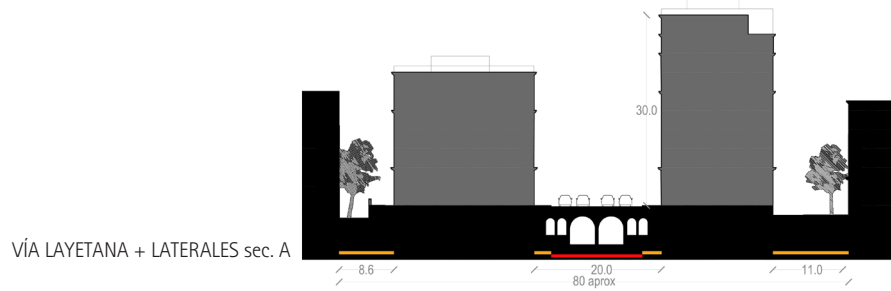
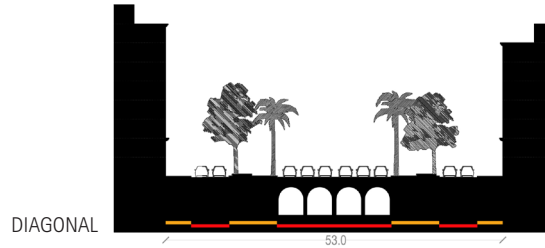
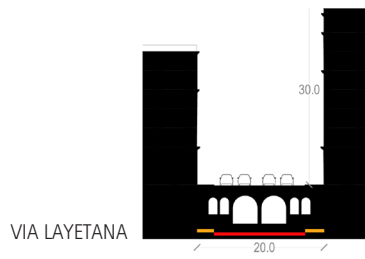
DIAGONAL

VIA LAYETANA + LATERALES secc A

VIA LAYETANA + LATERALES secc A

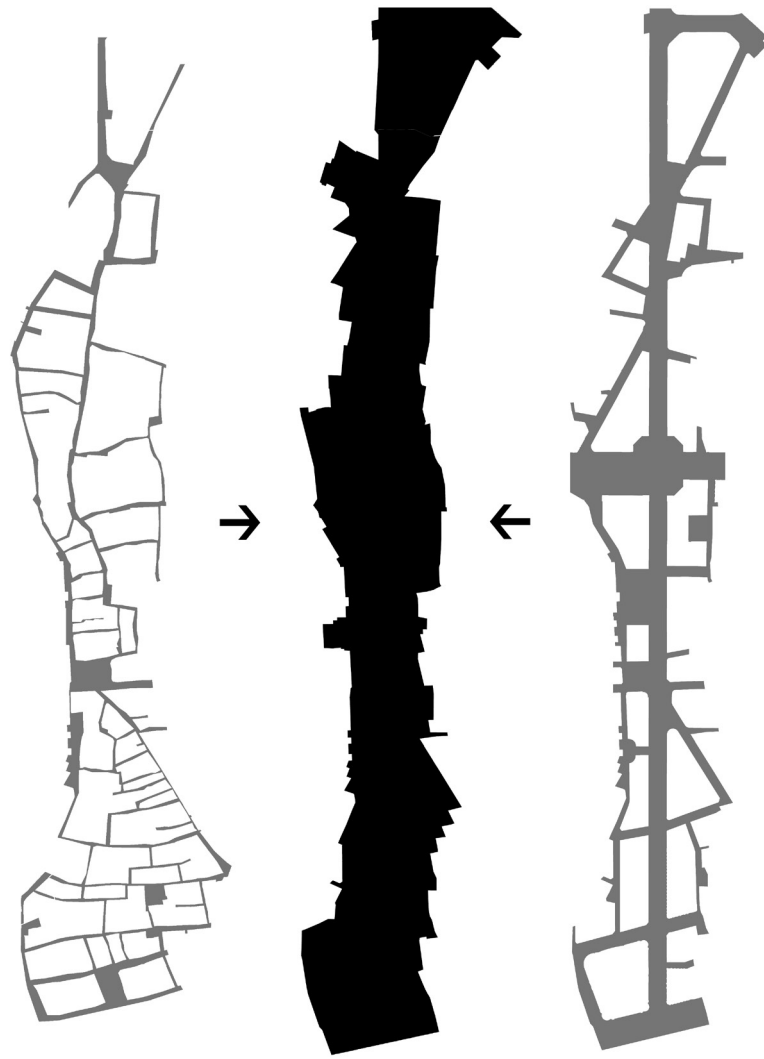
— área peatonal

— área vehicular



característico, dentro del cual co-existen edificios y vías de diferentes naturaleza. Incluso, de repente, Layetana encontraría los árboles y el verde que hasta ahora le faltaban!

Vuelve a la memoria así aquel enorme espacio vacío que, dentro de la historia que hemos contado, parecía ser un insignificante momento de traspaso. La situación más provisional y el momento más incierto son lo que al final más han caracterizado este lugar. La demolición ha construido más que la construcción.



VIA LAYETANA

De un lugar a una calle y la calle como lugar

BIBLIOGRAFÍA

AAW. *Chicago architecture 1872-1922: birth of a metropolis.*

direcció de John Zukowsky, Munich, Prestel, Chicago: The Art Institute of Chicago, 1987.

AAW. *Ciutats, cantonades.*

direcció de Manuel de Solà-Morales i Rubió. Barcelona. Fòrum Barcelona 2004, 2004.

AAW. *La Ciutat vella de Barcelona: un passat amb un futur*

direcció de Joan Busquets. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Foment de Ciutat Vella, Universitat Politècnica de Catalunya., Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, 2004.

AAW. *La Construcció de la gran Barcelona: l'obertura de la Via Laietana 1908-1958.*

Barcelona: Museu d'Història de la Ciutat: Institut de Cultura de Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2001.

BENEVOLO Leonardo. *Diseño de la ciudad.*

versió castellana de M.Dolors Tramunt. Barcelona, Gustavo Gili, 1982.

CABRERA I MASSANÉS, Pere. *Ciutat Vella de Barcelona: memòria d'un procés urbà.*

fotografia: Adrià Goula i Sardà; plànols: Maite Hernando Martínez. Badalona, 2007.

DE SOLÀ-MORALES, Manuel. *Diez lecciones sobre Barcelona: los episodios urbanísticos que han hecho la ciudad moderna.*

Barcelona. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2008.

FLORENSA I FERRER, Adolf. *1889-1968 Adolf Florensa.*

textos: Manuel de Solà-Morales, Manuel Ribas Piera, Oriol Bohigas. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1997.

MIRALLES, Roger. *Barcelona: arquitectura modernista i noucentista 1888-1929.*

Barcelona. Polígrafa: Ajuntament de Barcelona, 2008

PARCERISA, Josep. RUBERT, Maria. *La ciudad no es una hoja en blanco.*

Santiago de Chile, 2000.

PEÑARROJA, Jordi. *Edificis viatgers de Barcelona.*

Barcelona. Llibres de l'Índex, 2007.

PERMANYER, Lluís. *Josep Puig i Cadafalch.*

fotografies de Lluís Casals. Barcelona, Polígrafa, 2001.

ROSSI, Aldo. *La Arquitectura de la ciudad.*

versió castellana de Josep Maria Ferrer. Barcelona. Gustavo Gili, 1999.

ROWE, Colin. *Ciudad Collage.*

Barcelona. Gustavo Gili, 1998.

SAGNIER, Enric. *Sagnier arquitecto: Barcelona 1858-1931.*

documentado por Santi Barjau, fotografías de Rafael Vargas, textos de Lluís Permanyer. Barcelona, 2007

SENNETT, Richard. *El Artesano.*

traducció de Marco Aurelio Galmarini. Barcelona. Anagrama, 2009.

POR LA BÚSQUEDA DE PLANOS Y MAPAS DIGITALES:

<http://www.bing.com/maps/>

<http://maps.google.es>

<http://w20.bcn.cat/Guiamap/Default.aspx#x=27601.01&y=83987.71&z=0&c=&w=751&h=913>

BUSCADORES INTERNET:

<http://www.google.com>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Portada>

DICCIONARIOS WEB.:

<http://www.rae.es/rae.html>

<http://www.etimo.it/>

