

El garatge Forné, estètica i poesia

L'edifici del garatge Forné, obra de l'arquitecte Joan Maria de Ribot i de Balle, està situat al xamfrà de la carretera de Barcelona amb el carrer de Tomás de Lorenzana. Va ser inaugurat l'any 1961 i és conegut perquè va acollir el concessionari de la SEAT de Girona. Actualment es debat si s'ha de conservar o si se'n pot prescindir.

Text > **VÍCTOR ALMAZÁN GUASCH**, arquitecte

Fotos > **NARCÍS SANS**

L'any 2007 l'Ajuntament de Girona va incorporar l'edifici del garatge Forné al Pla Especial del Patrimoni. La propietat, que és privada, n'ha qüestionat la catalogació des dels inicis amb arguments polítics, econòmics i relatius a l'obsolescència d'ús vigent de l'edifici. El debat actual posa sobre la taula un joc d'interessos legítims, tant els col·lectius com els privats. Els arqui-

tectes som els primers que no hem sabut explicar prou bé que hi ha arquitectura interessant més enllà del segle XIX, fins i tot d'usos industrials, i el cas recent del xalet Tarrús espanta i deixa el garatge al llindar de la desprotecció.

L'any 2014, el llavors president del COAC (Col·legi d'Arquitectes de Catalunya), Narcís Reverendo, va escriure un article de defensa de l'edifici en què explicava l'origen de la seva construc-

ció, a finals dels anys cinquanta. Segons aquest text, Ribot formava part d'un grup d'intel·lectuals que, per superar l'arquitectura local de postguerra, van importar l'avantguarda de l'època. L'article subratlla, a més, que va ser un període que no va propiciar gaires exemples remarcables d'arquitectura a Girona, fet que accentua el valor arquitectònic singular del garatge Forné.

>> *Un vehicle aparcat davant del garatge Forné, l'any 1961.*





>> Una de les rampes del garatge Forné.

Atesa la delicada situació administrativa en què es troba l'obra, m'ha semblat oportú assajar breument una anàlisi estètica de l'edifici, amb la voluntat d'anar més enllà de simplement presentar-lo en inventaris i monografies. Es tracta de passar revista als elements que vinculen l'edifici directament amb els principis de l'arquitectura del moviment modern i que, per tant, sostenen que l'obra té un interès artístic i cultural de primer ordre.

Situem l'efervescència del moviment modern en arquitectura durant el període d'entreguerres a l'Europa central. El mèrit que se li atorga és el de trencar amb el model acadèmic de la ciutat vuitcentista i recuperar els vincles amb la tradició positiva de la construcció de la ciutat. Per bé que les arrels d'aquesta revolució són múltiples i de llarg abast, és reconegut que els arquitectes Le Corbusier i Mies van der Rohe van exercir el mestratge d'aquell període. Malauradament, la influència d'aquells referents va arribar tard a casa nostra i va oblidar-se ben aviat. Així, a finals dels anys cinquanta, període encara dominat per l'escassetat, uns quants arquitectes reflexius van incorporar les noves pràctiques davant la necessitat de fer un ús raonat de les tècniques de construcció. En arribar l'expansió urbana i demogràfica, als anys seixanta, l'essència d'aquell corrent es va anar corrompent en favor d'un funcionalisme ingenu que va homogeneïtzar el discurs i va perdre potencial poètic. Va començar una interpretació simple i

interessada d'aquell racionalisme, que és el que ha infravalorat i menystingut la veritable vàlua del moviment modern. Per exemple, des de la perspectiva de la tècnica, l'emergència potencial de la industrialització va quedar aturada i es va desenvolupar només la prefabricació massiva. Des de la perspectiva de l'estètica, es va perdre l'essència del moviment, que s'havia emmirallat en els nous enginys de la locomoció moderna i els nous materials de construcció, com el formigó armat, l'acer i el vidre. Fins i tot, des de la perspectiva professional, el paper de l'arquitecte va començar a mutar per esdevenir un assistent tècnic al servei de la ciutat entesa com a quantitat construïda i de l'arquitectura entesa com a mercaderia. La reacció a aquesta lectura interessada de l'avantguarda no es va produir fins a principis dels anys setanta, amb la consciència que l'arquitectura no es pot entendre sense el lloc on es basteix i sense les relacions socials.

A Girona, abans d'aquesta segona revolució arquitectònica, l'arquitecte Ribot va construir el garatge Forné, que, com veurem, és una obra que recull elements exemplars d'aquell moviment modern. Si la filial de la SEAT de Barcelona, de l'arquitecte Ortiz-Echagüe, estava profundament influïda per l'obra americana de Mies van der Rohe, Ribot sembla que es va inspirar en els postulats teòrics de Le Corbusier a l'hora de dissenyar el garatge.

L'anàlisi de la interacció entre forma i ús en l'obra i el projecte, que és de

l'any 1957, ens pot dir alguna cosa de la seva tècnica, dels recursos estètics i de la resposta poètica de l'edifici. Aquestes notes persegueixen l'objectiu de conèixer millor l'edifici, de comprendre'n i difondre'n els valors i d'incorporar-lo finalment a la memòria fixa del nostre patrimoni.

De la tècnica

En parlar de la tècnica de l'edifici escau observar com van ser aplicats a l'obra els cinc punts de la nova arquitectura que va descriure Le Corbusier l'any 1926: 1. Els pilars. La planta està suportada per pilars diferenciats dels altres elements constructius, situats regularment sense tenir en compte la distribució interior i que eleven la planta baixa. 2. La coberta jardí. El terrat és pla, recull l'aigua de pluja a l'interior i recupera l'espai exterior d'abans de la construcció aprofitant la coberta com un jardí arbrat. 3. La composició lliure de la planta. En delegar la missió resistent al sistema de pilars, la distribució de les divisions interiors no està determinada per l'estructura portant. 4. La finestra allargada. Atès que la façana s'allibera de la funció resistent, es poden obrir finestres de paret a paret, de manera que s'incrementa i s'homogeneïtza la il·luminació natural als espais interiors. 5. La composició lliure de la façana. Les càrregues de l'edifici són transmeses pels pilars, endarrerits respecte del pla de façana. Així, la façana queda literalment penjada dels sostres resistents, volats a mode de balcó perimetral. És una operació que permet de compondre la façana amb més llibertat.

De l'estètica

En parlar de l'estètica de l'edifici escau fer referència a una nota conservada a l'arxiu de la demarcació de Girona del COAC, signada el setembre de 1962, en la qual Ribot fa balanç de l'edifici. Allí deixa constància que no s'hi van introduir modificacions, excepte la supressió de la visera de coronament superior al xamfrà. Aquest fet, diu, va perjudicar notablement la unitat de la composició, ja que «la concepció inicial era la macla d'un paral·lelepípede amb un helicoides» i, suprimint la visera del xamfrà, aquests volums apareixen per separat i es perd «el sentit d'unitat». Aquest document mostra la preocupació per assolir una emo-



>> La planta de l'edifici, suportada per pilars diferenciats dels altres elements constructius.

ció plàstica mitjançant l'optimització de volums primaris. Aquest principi d'harmonia, explícit en el treball lecorbusieria, s'inspirava en les lleis d'economia. En paral·lel, seria interessant estudiar en profunditat la composició dels espejaments dels panys del mur cortina de la façana, atès que s'hi entreveu la utilització dels traçats reguladors, també descrits per Le Corbusier, emprats com a eina compositiva per combatre l'arbitrarietat, a la base dels quals hi havia una investigació sobre la sensibilitat implícita en les matemàtiques.

De la poètica

En parlar de poètica s'escau de fixar l'atenció en la interacció entre forma i ús, el recorregut que proposa implícitament l'edifici. Començant per l'accés, que és situat en el mateix xamfrà, Ribot ens mostra sense dilacions l'element

protagonista de l'obra: la rampa helicoidal. En aparença no fa cap concessió al vianant. Immediatament se'ns presenta un edifici pensat per a l'automòbil i des de l'automòbil. Així, podem pujar o podem baixar, però no quedar-nos a la cota de carrer. Aquest recurs, que li permet fer arribar llum natural al soterrani i atorgar una posició de privilegi envers el carrer a la planta baixa, atribueix a l'edifici un moviment permanent. Alhora, l'helicoide, una mena de barrina de deu metres de diàmetre, funciona també com un element de directriu vertical que ancora i estabilitza l'edifici en el terreny. Com en l'obra de Le Corbusier, hi ha un gust per acoblar principis oposats. En definir una rampa d'aquesta mena podem col·locar el sentit de pujada a l'esquerra o a la dreta. Ribot va escollir presentar l'ascens en primer terme, i és que no hi ha dubte que el recorregut veritablement

interessant és la *promenade architecturale* d'ascens. Novament, un recurs habitual en la producció artística del mestre suís. Travessant els diferents nivells, finalment arribem a la coberta. Però l'estructura formal d'una rampa helicoidal ens suggereix la indeterminació dels límits superior i inferior. A l'arquitectura antiga aquestes rampes havien de permetre, simbòlicament, que els déus poguessin baixar a la Terra i que els homes poguessin pujar al cel. Deixeu-me fer broma amb la rampa del nostre edifici, tot imaginant aquest viatge al volant d'un Seat 600. Però no em sembla del tot banal pensar-ho així, si recordem el context historicocultural, que ens permet pensar l'edifici com un eix vertical a través del qual va arribar a Girona el nou corrent cultural o, més pròpiament, que l'arquitecte Joan Maria de Ribot i de Balle va pujar a buscar.