

EXPOSICIÓ

Barcelona i el cel

GLOBUS, AEROPLANS I FOTOGRAFIA

11.06.2026 - 01.11.2026

Arxiu Fotogràfic de Barcelona

L'exposició "Barcelona i el cel" ens proposa un viatge fascinant per la manera com els barcelonins han mirat —i viscut— el cel al llarg de més d'un segle. El recorregut comença en una època en què volar era gairebé un somni. Els globus aerostàtics, els dirigibles o els primers aeroplans, que amb prou feines s'enlairaven uns minuts, despertaven l'admiració del públic. Les festes populars i els espais d'oci es convertien, aleshores, en escenaris d'enginy i fantasia, on s'imaginaven tota mena d'artefactes voladors.

A mesura que la tecnologia avançava, la mirada canviava. Des de l'aire es van començar a captar imatges sorprenents de Barcelona: perspectives noves, formes que des de terra passaven desapercibudes i una ciutat en transformació constant. Va ser també en aquest moment que van aparèixer infraestructures que marcarien una nova etapa, com els primers aeroports.

Finalment, la fotografia aèria es va professionalitzar i va adoptar un caràcter més científic. La presa d'imatges verticals des del cel va esdevenir una eina clau per elaborar plànols, estudiar l'urbanisme i entendre millor la ciutat.

L'exposició reuneix fotografies de fotoperiodistes, aficionats i empreses especialitzades en vols fotogràfics per explicar aquesta relació entre Barcelona i el cel. El resultat és un recorregut que va des dels primers enlairaments amb globus —ja fossin dirigibles, captius o els que s'utilitzaven en espectacles de trapezistes— fins a la Barcelona preolímpica immersa en obres. Un trajecte que abraça més d'un segle d'història, des del 1888 fins al 1992, i que mostra com la ciutat ha anat descobrint-se i redescobrint-se des de l'aire.

Mirada al cel (1)

Des de finals del segle XVIII, Barcelona va ser escenari dels primers intents de dominar l'aire i explorar el cel. L'any 1784 s'hi van enlairar els primers globus aerostàtics, i al llarg del segle XIX diversos aeronautes destacats, com Arban o Grellón, van protagonitzar nombroses proves i exhibicions que acabarien connectant amb la pràctica fotogràfica emergent. La primera evidència documentada d'aquesta interrelació es troba en la fotografia de l'aeronauta Budoy, feta per Torija el 1883 amb finalitats publicitàries vinculades als espectacles aerostàtics.

Tanmateix, la integració efectiva de la fotografia en l'àmbit de l'aerostació es va produir l'any 1888, en què el fotògraf i retratista Antoni Esplugas, utilitzant el globus captiu instal·lat davant del recinte de l'Exposició Universal i del qual feia retrats dels grups que pujaven a la cistella, va muntar-hi una càmera fotogràfica per obtenir les primeres imatges aèries de la ciutat de Barcelona.

Fotografies que han esdevingut les primeres imatges fetes des de l'aire a Catalunya, i que constitueixen un precedent fonamental en la història de la representació visual del territori i en la configuració de la mirada moderna sobre el paisatge urbà.

Mirada al cel (2)

Els aeronautes més intrèpids s'enlairaven suspesos d'un trapezi fixat al globus, des del qual feien equilibris mentre estaven a la vista del públic, abans que el globus fos menat pel vent i trobés un lloc d'aterratge atzarós i sovint perillós. Molts d'aquests pioners van perdre la vida en ascensions marcades per la incertesa i el risc; tanmateix, el seu compromís i la fascinació que despertaven en l'espectador revelen la profunda voluntat d'explorar i, en última instància, dominar l'espai aeri.

El globus aerostàtic va gaudir d'un notable seguiment popular, fet que va impulsar l'organització de concursos i reptes en què aeronautes de procedències diverses competien per assolir alçades més grans. Certàmens celebrats al Poblenou, al Torín o a la platja, així com travesses marítimes projectades amb finalitats espectaculars, van omplir, sovint, les pàgines dels diaris. Tanmateix, aquest protagonisme aniria minvant progressivament amb l'aparició d'un nou artefacte volador —inicialment més fàcil de dirigir—: l'aeroplà.

Mirada al cel (3)

L'11 de febrer de 1910 va tenir lloc el primer vol fet a Barcelona, protagonitzat pel pilot Julien Mamet amb un aeroplà tipus Blériot a l'hipòdrom de Can Tunis. Les cròniques periodístiques de l'època deixen palesa l'expectació que va generar l'esdeveniment, descrivint autèntiques riuades de públic que s'hi va desplaçar per contemplar els aparells enlairar-se, tot i que només volaven durant pocs minuts. L'acte va ser organitzat per la primerenca Asociación de Locomoción Aérea, una entitat atenta als avenços de la naixent aviació.

Va ser l'inici de diverses proves aeronàutiques: el 27 de març, el pilot Louis Gaudart va dur a terme dos vols amb un biplà tipus Voisin al Camp de la Bota; el mes de maig s'hi va programar la Setmana de l'Aviació, amb la participació de pilots destacats com De Lesseps, Olieslagers, Blériot o Bouvier. Ja el febrer del 1911 va tenir lloc la segona gran festa de l'aviació, en què Gaudart va efectuar vols sobre el Tibidabo i l'aviadora Hélène Dutrieu va pilotar un aparell tipus Farman, amb el qual va fer alguns vols amb passatgera femenina.

La precarietat estructural dels primers aeroplans va quedar palesa en els nombrosos accidents que es van produir, alguns amb conseqüències tràgiques. Es pot destacar la mort del prestigiós aviador Salvador Hedilla, el primer a fer la travessa fins a Mallorca el 2 de juliol de 1916. Hedilla va perdre la vida el 30 d'octubre de 1917 quan, volant sobre el camp de la Volateria i amb el jove Josep M. Armangué com a passatger, va patir el despenyiment d'una ala i es va estavellar fatalment.

La fotografia certificava les novetats des de terra, a través dels primers fotoperiodistes realitzant imatges que apareixeran a les publicacions il·lustrades. Les dificultats de la tècnica fotogràfica del moment queden de manifest quan cal traduir les notícies a la impremta i cal recórrer a fotomuntatges per fer més clara la imatge publicada.

L'impacte en la societat barcelonina, aleshores profundament assedegada de novetats tecnològiques relacionades amb el motor, i sobretot de les relacionades amb la conquesta de l'aire, es fa palesa en la insistència dels afeccionats a acostar-se als nous aeroplans. L'entusiasme popular va deixar un rastre documental molt valuós: els curiosos i aficionats a la fotografia van immortalitzar esdeveniments, especialment amb estereoscòpia, que permetia obtenir imatges en relleu i accentuava la sensació de modernitat i meravella.

Les imatges estereoscòpiques conservades avui, pertanyents a fons privats, no només documenten les primeres passes de l'aviació a la ciutat, sinó que també testimonien l'entusiasme col·lectiu per un avenç que feia tangible el somni de volar.

Mirada obliqua: Joan Gaspar

En els primers anys de la fotografia feta des d'un avió, els noms de Joan Bert o Ramon Claret competeixen sovint amb els de Josep Badosa o Joan Gaspar.

Joan Gaspar és considerat un dels fotògrafs aeris més destacats de la seva època, un veritable pioner en un camp que tot just començava a desenvolupar-se a Catalunya. El seu caràcter esportiu va contribuir decisivament a difondre una nova manera d'observar la ciutat: des de l'aire. Treballant sovint en col·laboració amb l'aviador Josep Canudas, figura clau de l'aviació catalana, va dur a terme nombrosos vols sobre Barcelona i el seu entorn.

Les seves van ser difoses àmpliament a través de la premsa, on apareixien publicades de manera recurrent com a testimonis gràfics del progrés de la ciutat i del país. El seu treball va contribuir a popularitzar la fotografia aèria com a eina d'informació i va posar de manifest les possibilitats narratives d'aquesta nova perspectiva.

Fruit d'aquesta activitat intensa, l'any 1930 va publicar el llibre *Barcelona desde el aire*, una obra que reunia 29 vistes de la ciutat. El volum va esdevenir, ràpidament, un instrument destacat de propaganda moderna, que projectava una nova imatge de Barcelona. La seva difusió no només va consolidar la reputació de Gaspar com a referent de la fotografia aèria, sinó que va ajudar a situar Barcelona en el mapa de les grans ciutats europees que començaven a construir el seu relat visual des del cel.

Amb el temps, les imatges de Joan Gaspar han adquirit un valor patrimonial de primer ordre, tant per la seva qualitat artística com per la seva capacitat de documentar un moment clau en la història urbanística i tecnològica de la ciutat.

Mirada obliqua: Josep Badosa

Josep Badosa va ser un dels reporters gràfics que va viure i documentar més intensament la irrupció de l'aviació moderna a Catalunya, treballant fascinat per la novetat del vol i per les possibilitats visuals que obria. La seva gran oportunitat va sorgir quan va establir una col·laboració estreta amb els arxiducs d'Àustria Antón i Franz Josef d'Habsburg, dos apassionats de l'aviació lleugera i propietaris de diverses avionetes De Havilland D.H.60 Gipsy Moth, un dels models més emblemàtics del vol esportiu de l'època. A bord d'aquests aparells, Badosa va dur a terme nombrosos vols sobre diferents comarques catalanes com a corresponsal aeri del diari *El Día Gráfico*.

En aquests vols, Badosa va aconseguir captar fotografies obliqües d'una espectacularitat inèdita, mostrant ciutats, ports, rius, vies de comunicació i paisatges rurals des d'una perspectiva que el públic barceloní no acostumava a veure. Aquestes imatges es van convertir posteriorment en dobles pàgines a *El Día Gráfico*, tot un reclam visual que reforçava la modernitat del diari i la figura de Badosa com a pioner de la fotografia aèria al país.

Entre els seus treballs més coneguts destaquen les fotografies que, el maig del 1929, va fer des d'un avió mentre el Graf Zeppelin sobrevolava Barcelona, imatges que van esdevenir icones de la modernitat barcelonina en plena Exposició Internacional, a través de les quals Badosa va contribuir decisivament a fixar en la memòria col·lectiva l'impacte que l'aviació i els grans dirigibles van tenir en la societat catalana de l'època.

El Zeppelin

L'any 1929 va aportar una novetat extraordinària a la ciutat de Barcelona: el sobrevol del dirigible alemany Graf Zeppelin. L'arribada de l'aeronau gegantina, que va creuar el cel barceloní amb la seva inconfusible silueta metàl·lica, va causar un impacte profund en la població. El mateix vol va quedar immortalitzat en diverses fotografies fetes des de l'aire, que reforçava encara més l'aura de modernitat i fascinació tecnològica que envoltava el dirigible.

L'interès que va despertar aquell colós fou immens, fins al punt que posteriorment es va plantejar la possibilitat d'establir una base de proveïment de combustible al nou aeroport

amb la finalitat de facilitar-ne l'aprovisionament i establir Barcelona com una escala regular dins les rutes transcontinentals dels zepelins. L'any 1933 tant l'Ajuntament com la Generalitat van organitzar recepcions oficials en honor del seu capità, Hugo Eckener, la presència del qual a la ciutat es va convertir en tot un esdeveniment mediàtic. Tot i que el projecte no va prosperar, la seva simple consideració reflecteix el prestigi i l'impacte que el Graf Zeppelin va tenir en la imaginació de la societat catalana, que veia en aquestes aeronaus gegantines un símbol de progrés, modernitat i connexió amb el món.

En aquelles dates altres ginyes aeris van sobrevolar la ciutat: el dirigible tipus O de l'Aeronàutica Naval, o les avionetes des de les quals fotògrafs com Gaspar van immortalitzar l'expansiu moment de l'Exposició Internacional.

Camps de vol

Malgrat que els primers vols es van dur a terme a l'hipòdrom de Can Tunis o al Camp de la Bota, l'evolució ràpida de l'aeronàutica durant les primeres dècades del segle XX va impulsar la creació de diversos aeròdroms a l'entorn immediat de Barcelona, especialment a la plana deltaica del Llobregat, un espai que oferia terrenys amplis, plans i pròxims a la ciutat.

Entre aquests espais destaca La Volateria, considerada un dels primers camps d'aviació de l'Estat, on es van dur a terme proves, exhibicions i vols de demostració que van contribuir a consolidar l'aviació com a disciplina emergent.

També hi va tenir un paper fonamental l'aeròdrom Latécoère, punt clau en la línia aèria postal que connectava Tolosa amb Casablanca i que va servir com a escala per a pilots mítics de l'Aéropostale, com Saint-Exupéry.

A mesura que l'aviació anava guanyant rellevància militar, comercial i esportiva, van sorgir altres instal·lacions al mateix entorn, com l'aeròdrom Canudas, vinculat a la figura pionera de Josep Canudas, o l'escola de pilotatge Pujol i Comabella, que va formar nombrosos pilots i va contribuir al desenvolupament tècnic i humà de l'aviació catalana. Tots aquests espais, juntament amb altres camps menors (com l'aeròdrom Muntadas), van formar un mosaic aeronàutic que, amb el temps, seria progressivament integrat, transformat i unificat fins a donar lloc a l'actual Aeroport del Prat, un dels principals nodes aeris de la Mediterrània.

“Barcelona Atracción”

La Sociedad de Atracción de Forasteros, entitat paramunicipal dedicada a la promoció turística de Barcelona i Catalunya, va comprendre ben aviat el poder seductor que tenien les imatges preses des de l'aire. Aquest tipus de fotografies, encara poc habituals en aquell moment, aportaven una perspectiva insòlita i moderna de la ciutat, capaç de despertar la curiositat dels visitants i de projectar una imatge de modernitat i progrés. Conscient d'aquest atractiu, la institució va començar a incorporar ocasionalment aquestes vistes aèries en les seves publicacions, i les utilitzava com a reclam visual i com a testimoni del dinamisme urbà.

L'any 1923, la societat va fer un pas més endavant en aquesta línia difusora en publicar un reportatge extens i innovador que relatava, amb detall, l'experiència d'un vol en dirigible al llarg de la costa catalana. En aquest document, no només s'hi descrivia la sensació singular de contemplar el territori des del cel, sinó que també s'hi reproduïen diverses imatges aèries de diferents poblacions litorals, unes fotografies que oferien una mirada completament nova sobre el paisatge, les trames urbanes i els punts d'interès costaners.

Cinc anys més tard, el 1928, la Sociedad de Atracción de Forasteros va reafirmar encara més el seu compromís amb la fotografia aèria concedint-li un protagonisme especial en les seves publicacions periòdiques, dedicant les portades mensuals a imatges aèries de Barcelona, cosa que les va convertir en la carta de presentació visual de la ciutat. Aquest ús sistemàtic de la fotografia des de l'aire no només reforçava el caràcter modern i cosmopolita que es volia transmetre, sinó que situava la institució a l'avantguarda de les estratègies de promoció turística de l'època.

Aviació i planimetria

El juliol del 1926 l'enginyer José M. Pobla Jou va fer una conferència a l'Associació d'Arquitectes de Catalunya, amb el títol "La aviación aplicada al levantamiento de planos", on mostrava l'oportunitat que representava l'aparició de l'aviació i de la fotografia a les tasques cartogràfiques, tot dient que "[...] la aeronáutica nos permite rápida y económicamente el levantamiento de planos por medio de la fotografía. Sus principales ventajas son una gran rapidez, una gran economía y una gran riqueza de detalles. Las vistas panorámicas dan las fotografías a vista de pájaro, y una de las ventajas de las mismas sobre la fotografía en tierra firme es la de poder escoger el punto de vista que más convenga, teniendo en cuenta, sin embargo, las accidentaciones del terreno y las condiciones de la localidad. La ventaja de un punto de vista elevado es mucho más notable todavía en las fotografías ortogonales, cuya obtención de vistas no sería posible por ningún otro procedimiento; estas vistas ortogonales son la base del levantamiento de planos."

El seu interès per la fotografia aèria es mostra en un conjunt de fotografies que va donar a l'Arxiu Fotogràfic, fetes per la Compañía Española de Aviación, creada l'any 1923 com a escola de pilots, que va volar sobre la ciutat a mitjan anys vint, en època propera a la que va servir a l'Escuela Aeronáutica Naval per fer els primers vols ortogonals sobre Barcelona.

Plànol Magistral

A partir del 1925, l'Ajuntament de Barcelona va impulsar un servei cartogràfic modern amb la creació de l'Oficina del Pla Parcel·lari, l'actual Servei del Pla de la Ciutat. Dirigida per l'enginyer militar Vicenç Martorell i Portas, l'oficina va partir del Plano de Barcelona y sus contornos (1:5.000), que aleshores estava aixecant la Brigada Topogràfica d'Enginyers, per completar-lo amb informació parcel·laria i així disposar d'una eina per planificar el creixement urbà.

D'aquest treball en va sorgir el plànol magistral, un mapa en diversos fulls a escala 1:500 del qual se'n derivà un plànol general a 1:2.000, que esdevingué la base de la cartografia municipal. A inicis de la guerra civil una bona part dels fulls del Plànol Magistral ja estaven dibuixats però se'n va anar fent actualitzacions fins a la dècada de 1980.

Una de les fonts d'informació utilitzades per a l'aixecament del mapa van ser fotografies aèries verticals obtingudes per la Escuela Aeronáutica Naval, una institució pionera de l'aviació catalana, per encàrrec de l'Ajuntament l'any 1927. Tot i que no es tractava d'imatges amb recobriment estereoscòpic, les fotografies es van utilitzar principalment com a suport per a verificacions de camp i comprovacions puntuals. És probable que aquestes fotografies fossin emprades també en altres treballs cartogràfics del Servei durant aquells primers anys.

Innovació aèria

L'any 1931 es va celebrar la primera exposició de fotografia aèria al local de l'Aero Club, amb una notable representació de fotògrafs i una assistència elevada de pilots a la inauguració. La mostra oferia una oportunitat per gaudir d'una nova mirada sobre el territori, una perspectiva innovadora que, pocs anys després, proporcionaria esgarrifoses imatges de destrucció.

L'èxit d'aquesta exposició es complementa amb l'arribada constant de novetats o fets cèlebres sobre el món de l'aviació. Per posar tres exemples, l'arribada de l'autogir inventat per Juan de La Cierva Codorniu pilotat per ell el març de l'any 1934 va suposar la proposta d'un nou sistema de vol. El gener següent es va tornar a fer una demostració d'aquest invent al mig de la ciutat que va acabar en un accident desgraciat. Quatre mesos després es va fer una volta a la Península en 15 hores, i l'aterratge, novament a l'aeròdrom del Prat, va ser celebrat àmpliament. En tot cas, el seguiment fotogràfic es feia des de terra, amb la mirada de la premsa gràfica al capdavant.

El bombardeig de Catalunya per part de l'aviació italiana durant la Guerra Civil va esdevenir un autèntic camp de proves per definir el paper decisiu de l'aviació en els conflictes bèl·lics. Aquest poder va quedar clarament reflectit en la propaganda elaborada per la mateixa aviació italiana, que va utilitzar la fotografia com a eina per documentar i validar la seva capacitat destructiva, creant unes imatges que fan confondre la científica ortofotografia amb el testimoni documental.

Des de l'helicòpter

L'any 1960, helicòpters de la VI Flota dels Estats Units van dur a terme, a petició de l'Institut Municipal d'Història de la Ciutat, un seguit de vols de reconeixement sobre Barcelona amb l'objectiu de realitzar un bon reportatge fotogràfic aeri. Aquelles aeronaus, presents al port durant les visites de la flota americana, van fer diverses rutes sobrevolant tant el nucli antic com els barris en expansió, i van captar imatges obliqües d'una gran qualitat i interès documental. El conjunt de fotografies obtingudes es va lliurar posteriorment a l'IMHC, que

les va incorporar al seu fons patrimonial com un testimoni excepcional de la fesomia urbana del moment.

L'any següent, coincidint amb la tradicional visita anual de la flota a la ciutat, l'Institut Municipal d'Història va organitzar una exposició monogràfica amb aquestes imatges. La mostra, instal·lada a les sales nobles de la Casa de l'Ardiaca —seu de la institució i espai emblemàtic vinculat a la preservació del patrimoni històric barceloní—, va permetre al públic contemplar una perspectiva inèdita de Barcelona, observada des del cel en un moment de transformacions profundes.

Les fotografies ofereixen un recorregut visual per indrets emblemàtics i reconeixibles de la ciutat, però també posen una atenció especial en aquelles zones de creixement recent que començaven a configurar el nou paisatge urbà.

Aquestes instantànies han passat a formar la visió de la ciutat d'aquella època, i en comparació amb les fotografies ortogonals que feien les companyies de fotografia aèria existents llavors, aporten una imatge més amable a la contemplació del paisatge urbà.

Evolució fotogramètrica

L'evolució de la tècnica de l'aviació i de la fotografia va permetre la incorporació de la càmera dins l'estructura de l'aeroplà, de manera que les fotografies podien oferir una visió vertical així com un recobriment estereoscòpic del territori fotografiat. D'aquest fet se'n derivà la fotogrametria per la qual es van poder dibuixar directament els mapes a partir de les fotografies aèries.

Diversos serveis i àrees de l'Ajuntament van començar a emprar la fotografia aèria per les seves necessitats, cosa que ha generat un volum important d'imatges que mostren diferents creixements de la ciutat. Els vols els feien empreses ja dedicades exclusivament a la fotografia aèria, com Trabajos Fotográficos Aereos S. A. (TFA), Trabajos Aereos Fotogramétricos (TAF), Oficina Técnica de Cartografía S. A. (OTECAR) o institucions lligades estretament a l'aixecament de plànols com l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC), i l'ajuntament encarregava vols a diferents escales segons les necessitats de cada projecte.

La informació que apareix en les còpies fotogràfiques resultants va anar ampliant-se amb els anys, passant d'un número escrit manualment en el negatiu a un conjunt d'indicacions on apareix l'òptica emprada, la distància focal, el nivell d'inclinació de l'aparell, l'hora i el número de foto consecutiu. Amb els anys s'hi afegí damunt del negatiu altres dades com la passada i l'escala, així com el nom de l'empresa.

Transformació olímpica

A partir del 1987, Barcelona inicia un procés de transformació urbana profund amb motiu dels Jocs Olímpics del 1992. La construcció de les àrees olímpiques –Anella Olímpica de

Montjuïc, Vila Olímpica del Poblenou, Vall d'Hebron i Diagonal–, la transformació del front marítim i la construcció de grans infraestructures com la ronda Litoral i la ronda de Dalt van modificar substancialment diversos barris i va definir l'skyline i l'urbanisme de la ciutat contemporània.

La fotografia aèria va tenir un paper essencial en el seguiment de les obres i en la documentació del canvi territorial. Empreses responsables del desenvolupament urbanístic (IMPUSA, HOLSA, VOSA, AOMSA) van treballar amb firmes especialitzades en fotografia aèria (TAVISA, Paisajes Españoles, TAF) i amb fotògrafs provinents de diferents camps, i van generar un ampli fons visual de gran valor històric.

La diapositiva en color va ser el format fotogràfic més utilitzat, i una part important d'aquest material es va convertir posteriorment en positius impresos i àlbums temàtics, i va facilitar, així, la consulta de les imatges sense necessitat de projectors ni equipament específic. El fons de fotografia aèria va ser molt útil a l'hora d'apropar i explicar les obres a la ciutadania en les múltiples exposicions i catàlegs que es van produir en aquells anys.

Nous miradors

A finals del segle XX la fotografia aèria de la ciutat ja no és una imatge excepcional. El desenvolupament dels mitjans aeris i fotogràfics ha normalitzat aquest punt de vista, present avui tant als mitjans de comunicació com en l'àmbit privat. Al mateix temps, la ciutat contemporània, cada cop més vertical, ha generat nous miradors: terrats i balcons que ofereixen perspectives fins fa poc exclusives dels vols aeris.

Diversos fotògrafs han sabut aprofitar aquests espais elevats per crear imatges que dialoguen amb la fotografia aèria tradicional i, en alguns casos, juguen amb la confusió entre el punt de vista terrestre i l'aeri, i generen un equívoc perceptiu. Autors com Joan Guerrero, Xavier González, Santiago Romero o Antonio Moreno van captar la ciutat des de terrats d'edificis, substituint helicòpters o globus per una mirada igualment oblíqua i distant.

Unes imatges que qüestionen els límits entre document i interpretació, entre la fotografia informativa i la mirada artística, i proposen noves maneres d'observar i comprendre l'espai urbà.