

**Zeitschrift:** Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

**Herausgeber:** Società Svizzera Ingegneri e Architetti

**Band:** - (2004)

**Heft:** 1

**Artikel:** Barcellona e il triangolo orientale

**Autor:** Acebillo, Josep

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-132920>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Barcellona e il triangolo orientale

Josep Acebillo

Oggi molte città subiscono le conseguenze della deindustrializzazione.

Il settore industriale, a partire dal XIX secolo, è stato il motore socioeconomico dello sviluppo urbano. Quando l'attività industriale si trasferisce, la sua assenza impone un cambiamento strutturale; infatti le infrastrutture e il tessuto urbano non sono subito adattabili alle necessità della nuova economia e la città entra in crisi. La trasformazione urbana diventa quindi necessaria; una lettura sarcastica di questa realtà la fornisce il film *Full Monty*.

L'intensità e le caratteristiche di questa trasformazione non si rifanno a soluzioni preconfezionate. È qualcosa che ogni città deve risolvere in maniera specifica, perché non si tratta solamente di definire un nuovo assetto urbanistico in un contesto socioeconomico di continuità; si tratta, invece, di stabilire un nuovo tipo di relazione tra residenza, lavoro e svago che travalica il nostro contesto culturale e che deriva direttamente dai nuovi parametri socioeconomici.

È necessario stabilire una «nuova geografia urbana»; un processo complesso, poiché nell'attuale sistema globale le politiche urbane non sono indipendenti dalla politica generale. Si evidenzia pertanto la dialettica globale/locale che in termini urbani implica la necessità di «rifondare» il sistema urbano, ridefinendo la ragione d'essere più profonda della geografia urbana. Per descrivere questo processo propongo di utilizzare il termine «*remapping*» (rimappare), concetto che non si deve intendere solo come revisione del piano della città, ma piuttosto come profonda trasformazione programmatica e morfologica: dall'economia all'architettura.

Sicuramente questa rifondazione urbana non può essere realizzata solo con un progetto basato sull'insieme di molte operazioni puntuali su piccola scala (una strategia che ha funzionato molto bene a Barcellona durante gli anni Ottanta, quando la priorità del rinnovamento fu data alla rivitalizzazione dello spazio urbano pubblico), è invece necessario applicare trasformazioni programmati-

che e di grande scala, le cui strategie vanno al di là di proposte esclusivamente morfologiche.

A Barcellona abbiamo affrontato il problema della trasformazione urbana in modo profondo, riconoscendo che ci trovavamo davanti a un processo di delocalizzazione industriale. Se non avessimo reagito prontamente la situazione avrebbe potuto essere molto critica, a causa della nostra dipendenza industriale.

In questo senso alcune proposte del Progetto Olimpico del 1992, come le nuove infrastrutture e la sistematizzazione del sottosuolo, il Piano degli Hotel o l'apertura al mare, dovuta al posizionamento della *Villa Olimpica*, sono stati determinanti per sopportare meglio di altre città gli effetti della crisi degli anni Novanta, e per consolidare alcuni degli effetti favorevoli che sono riassunti nella tabella a pagina 12.



Vista aerea della zona orientale di Barcellona con indicazione del triangolo i vertici del quale corrispondono con le aree di nuova centralità urbana:

- 1 - Plaça Glòries, che si convertirà in un centro culturale, amministrativo e intermodale
- 2 - L'area Estació la Sagrera; parco di cinquanta ettari con la nuova stazione centrale di Alta Velocità e due milioni di m<sup>2</sup> di superficie residenziale e terziaria
- 3 - L'area Fòrum 2004 situata al termine del fronte marittimo nei pressi della foce del rio Besòs

Attualmente il progetto urbano di Barcellona continua a fondarsi su operazioni puntuali di spazio urbano come sistema di qualificazione dei singoli quartieri; si basa però soprattutto su un insieme di strategie nuove, che tendono a dare una risposta di tipo urbanistico alle conseguenze della globalizzazione e della nuova economia.

I punti forti di questa strategia sono tre:

1. sviluppo di un programma infrastrutturale, basato sull'incremento di sistemi di telecomunicazione, del sistema portuale, aeroportuale, logistico e sul rilancio del trasporto pubblico. L'obiettivo è quello di produrre nei prossimi dieci anni un aumento del 50% della rete metropolitana;
2. elaborazione di un nuovo progetto di trasformazione delle aree industriali obsolete in spazi destinati alla nuova attività economica (60% nuova attività economica; 40% residenza), nell'area denominata *Projecto 22@*;
3. avvio di un massiccio programma residenziale capace di produrre 65'000 nuovi alloggi nel corso dei prossimi otto anni.

Questo ambizioso progetto genera una nuova geografia urbana di scala e ripercussioni simili a quelle che ha causato l'industrializzazione del XIX secolo. In questo senso il dibattito urbano contemporaneo, quello che corrisponde alla postindustrializzazione e alla delocalizzazione industriale, significa qualcosa di tanto strutturale quanto il passaggio dall'agricoltura all'industria avvenuto duecento anni fa.

Questo nuovo processo di trasformazione urbana a Barcellona ha dato luogo a un importante cambiamento delle direttrici geografiche della crescita urbana, che è passata da uno sviluppo in direzione sud-ovest, durante il secolo XX, a uno sviluppo in direzione nord-est, iniziato appena dieci anni fa. Per semplificare si può dire che nelle aree a sud-ovest, ovvero nel delta del *Llobregat*, permangono attività con programmi di grande dimensione come l'aeroporto, il porto, le attività logistiche, le grandi industrie automobilistiche, il mercato metropolitano di derrate alimentari ecc. Invece nelle antiche aree industriali del nord-est (da quattro anni a questa parte) si stanno collocando le attività economiche di nuova generazione: il nuovo terziario e gli interventi turistici e residenziali più significativi.

Da un punto di vista urbanistico questa operazione, che abbiamo battezzato *Projecto 22@*, implica

la trasformazione delle destinazioni d'uso industriale in destinazioni d'uso terziario, residenziale e pubblico di circa duecento ettari dell'antica zona industriale.

Questa nuova geografia non può essere oggi tanto isotropica come nel periodo industriale; implica invece l'introduzione di elementi irregolari, singolari e anche aleatori in accordo con la condizione della complessità urbana, nemica della banalità dello spazio tematico. Promiscuità programmatica e nuove tesi morfologiche sono quindi i due argomenti che devono poter permettere di superare il «*dirty realism*» in favore di un nuovo pragmatismo più critico e creativo.

Il nuovo territorio dell'area di *Llevant* (nord-est) si struttura attorno a un triangolo che ha per vertici tre aree di nuova centralità:

1. la *Plaça Glòries* che si convertirà in un centro culturale, amministrativo e intermodale, il quale fungerà da cardine fra l'area centrale di Barcellona (*Ensanche y Ciutat Vella*) e le nuove aree di trasformazione del *Projecto 22@*;
2. l'area di *Estació la Sagrera*, situata al di sopra dei tracciati ferroviari. Comprende un parco di cinquanta ettari che ai suoi lati ospita la nuova stazione centrale di Alta Velocità e due milioni di m<sup>2</sup> di superficie residenziale e terziaria;
3. l'area *Fòrum 2004* situata al termine del fronte marittimo nei pressi della foce del *Rio Besòs*, che occupa due km di costa dove sono concentrate le infrastrutture di produzione (centrale di incenerimento dei rifiuti solidi, centrale di trattamento delle acque residue, centrale termoelettrica) che, seppur necessarie per la vita urbana, non hanno favorito lo sviluppo di un ambiente qualificato per l'uso cittadino.

Il primo punto del progetto *Fòrum 2004* è stato la razionalizzazione e la completa modernizzazione di queste infrastrutture che, ovviamente, non era possibile trasferire in altri luoghi, a causa della loro diretta dipendenza dalla rete infrastrutturale esistente. Questa modernizzazione, combinata con la costruzione di grandi superfici fotovoltaiche, ha reso possibile produrre energia alternativa sufficiente per coprire il 40% del nuovo consumo. Si tratta quindi, in primo luogo, di un progetto sostenibile dal punto di vista energetico.

Il secondo punto del progetto si riferisce al carattere prevalentemente pubblico di questa operazione. È essenziale la capacità di promuovere l'attività economica del nuovo *Convention Center*,

che deve diventare il punto focale della nuova economia dell'area *Projecto 22@*, come pure dei complessi alberghieri contigui, con capacità per 2'000 camere.

Il programma si completa infine con un nuovo campus universitario e un'installazione zoologica (non ancora realizzati).

L'aspetto più caratteristico del progetto *Fòrum 2004* è la quantità e la qualità dello spazio pubblico. Un porto per 800 imbarcazioni, due km di parco, piazza e bagno pubblico di nuova generazione, una grande *esplanada* (non una piazza) di 16 ettari, costruita sopra l'autostrada e la centrale di trattamento delle acque riflettono l'interesse che la città di Barcellona ha per lo spazio pubblico, di formato convenzionale fino a oggi, ma di nuova configurazione in questo progetto, con particolare attenzione alla nuova domanda della vita contemporanea.

Dal punto di vista morfologico questo progetto implica un intervento di approssimativamente 80 ettari (50% di terra guadagnata al mare) conformata in tre penisole: una a sud-est con il nuovo zoo; un'altra con la grande *esplanada* sopra la centrale di trattamento delle acque e la nuova zona balneare e il parco degli auditori; un'ultima a nord-est, dove si trovano la centrale di incenerimento e la centrale termoelettrica, che termina con un grande parco naturale e una nuova spiaggia.

Con questo intervento si completano i 14 km del fronte marittimo di Barcellona, la metà a sud-est, nel delta del *Llobregat*, per installazioni portuali, logistiche e di grande industria, l'altra metà a nord-ovest, nel delta del *Besòs*, per programmi residenziali, di svago e di nuova attività economica, conseguenza della delocalizzazione industriale.

#### Evoluzione urbana di Barcellona 10 anni dopo le Olimpiadi

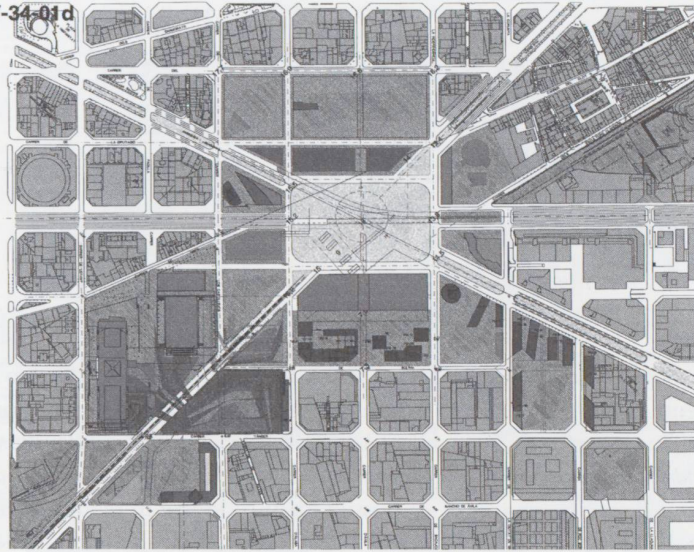
(\*) punti percentuali

	1992	2002	2002/1992	Note
Popolazione straniera (% della popolazione totale)	1.8	7.5	5,7*	1996-2001
Crescita PIL (prezzi costanti)			30%	
Totale dei lavoratori (registrati nella SS)	835'056	956'521	14.5%	
Tasso di disoccupazione (% della popolazione attiva)	9.6	7.0	-2,6*	
<b>Porto</b>				
Merci (mille tonnellate)	18'337.9	32'608.2	77.8%	
Passeggeri in crociera	132'807	834'659	528.5%	
<b>Aeroporto</b>				
Merci (mille tonnellate)	72.4	75.2	3.9%	
Passeggeri (mille):	10'320.0	21'344.6	106.8%	
- Voli nazionali	6'123.0	10'398.2	69.8%	
- Voli internazionali	3'913.0	10'770.8	175.3%	
Pernottamenti in albergo	4'333.4	8'694.8	100.6%	
Congressi e Conventions	310	1'363	339.7%	
FIERA: esposizioni	31	64	106.5%	1992-2001
Musei (visitatori)	3'126	8'829	182.4%	
Teatri (spettatori)	1'102	2'005	81.9%	
Biblioteche (lettori)	6'937	12'352	78.1%	1996-2001
Livello di CO (mg/m <sup>3</sup> )	1.4	0.8	-42.9%	1994-2002
Parchi urbani (ettari)	504.3	534.8	6.0%	
Ingressi in città (veicoli/giorno lavorativo)	1'025'450	1'174'762	14.6%	
Trasporti pubblici (mille passeggeri)	603.8	799.4	32.4%	1996-2002

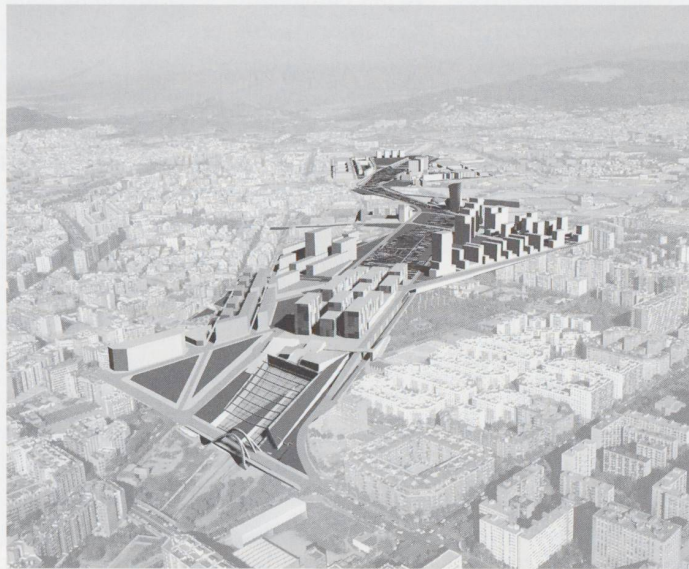
Pagina a fronte:

- 1 - pianta dell'area *Plaça Glòries*
- 2 - vista dell'area di *Estació la Sagrera* (rendering)
- 3 - vista dell'area *Fòrum 2004* (rendering)

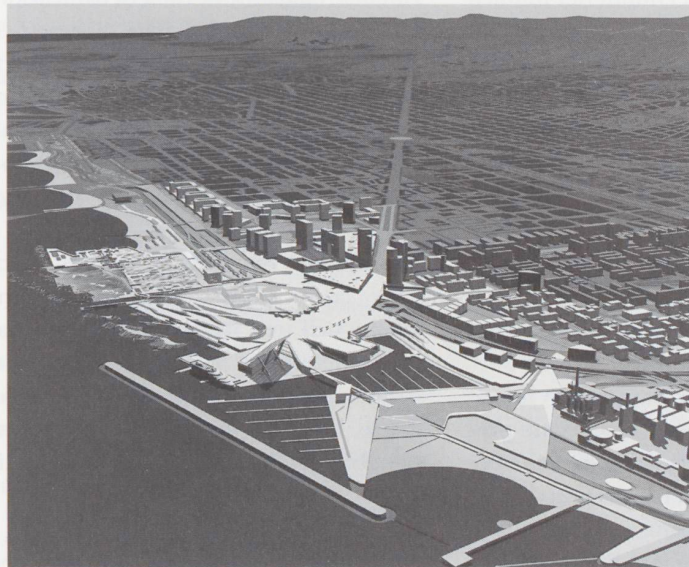
V-34-01d



1



2



3