

**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:** Le strategie di Barcellona : Architettura pubblica, infrastrutture, sostenibilità e rinnovamento urbano

**Autor:** Sassi, Enrico

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-132919>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.01.2026

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

# Le strategie di Barcellona

Architettura pubblica, infrastrutture, sostenibilità e rinnovamento urbano

Enrico Sassi

Barcellona è la capitale della Catalogna; si tratta di una città che stabilisce un rapporto molto chiaro con il suo contesto geografico e territoriale: a sud la costa mediterranea, a nord i rilievi montuosi della *Sierra de Collserola*; ad ovest, perpendicolare alla costa, scorre il *rio Llobregat*, a est il *rio Besòs*.

La trama urbana della città è caratterizzata dall'impianto dell'*Ensanche* risultato dal progetto del 1859 di Ildefonso Cerdà. Il piano originale si struttura attorno a due vie radiali che iniziano al porto (la *Meridiana* e il *Paralelo*), da una terzo asse, parallelo alla linea di costa (la *Gran Via*) e da un quarto asse (la *Avinguda Diagonal*), che definisce con la *Meridiana* un nuovo nodo centrale. Su questa struttura è appoggiata una maglia di strade ortogonali che definisce circa 900 isolati (*manzanas*) dalla caratteristica forma quadrata; il loro lato misura 113 metri e i loro angoli sono smussati a 45 gradi, definendo quattro lati corti di 20 metri: questo disegno ha trasformato gli incroci delle vie in piazze

ottagonali, proponendo così fin dagli inizi il tema della costante presenza di spazi pubblici in tutta la città. A questo piano hanno fatto seguito i piani di riforma interna di *Baixeras* e *Vilaseca* (1888 e 1930), e il piano di raccordo *Jausse* (1905).

Dal 1975, con la fine della dittatura e l'avvento delle istituzioni democratiche, l'amministrazione civica – retta da una maggioranza progressista formata dal partito socialista alleato con il partito comunista – ha iniziato un profondo processo di modernizzazione della città.

Progetto di riforma con l'*Ensanche* di Barcellona di Ildefonso Cerdà (1859). In nero, in basso a sinistra: il nucleo più compatto e più antico di Barcellona attraversato dalla *Rambla* che giunge fino al mare; nel progetto si distinguono tre assi di sventramento che connettono il tessuto edilizio con il nuovo tracciato dell'*Ensanche*. Più in alto un secondo insediamento collegato dal percorso che ne prenderà il nome: il *Passeig de Gràcia*.





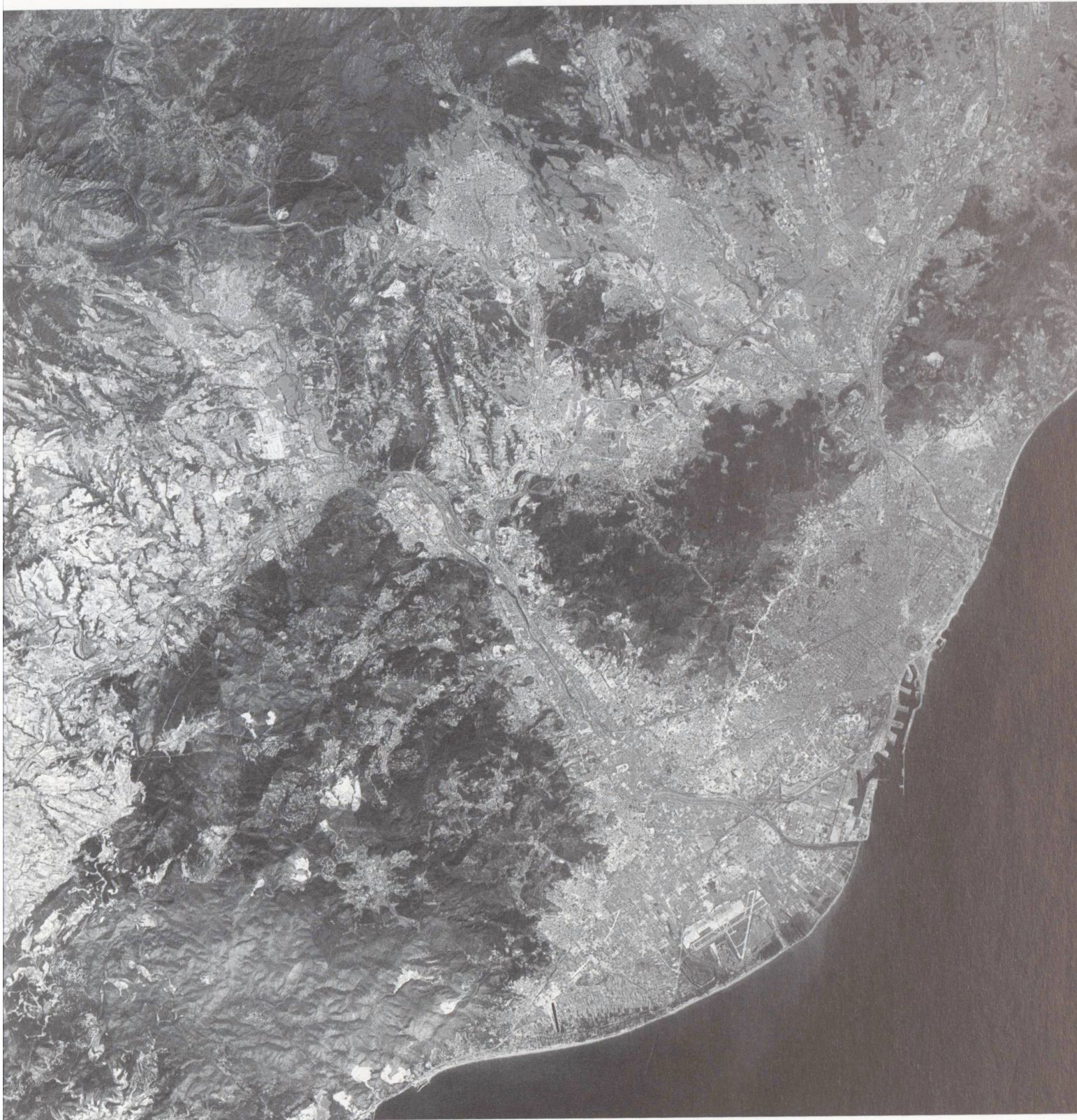


Immagine satellitare della regione di Barcellona. Al centro della fotografia la zona più scura indica l'area montagnosa della *Sierra de Collserola*; più in basso si distingue il tracciato del *rio Llobregat* che sfocia nel mediterraneo nei pressi dell'aeroporto (sulla sponda destra) e della zona portuale mercantile (sulla sponda sinistra); più in alto il *Montjuïc* ai piedi del quale si articolano i moli del porto. Nel tessuto urbano della città si distingue il tracciato della *Avinguda Diagonal* che raggiunge la costa nei pressi della foce del *rio Besòs*.



Nel corso degli ultimi decenni la città di Barcellona ha realizzato alcune delle operazioni di trasformazione e rinnovamento urbano più interessanti e rappresentative del panorama europeo contemporaneo.

La sua politica di rinnovamento ha sperimentato con successo diverse strategie con finalità, scale e tempi caratteristici: dall'«agopuntura urbana» – riqualificazione di un grande numero di spazi pubblici di piccole o piccolissime dimensioni con importanti effetti scatenanti sul complesso della qualità urbana – al rinnovamento infrastrutturale realizzato in concomitanza a grandi avvenimenti internazionali, come nel caso del ridisegno della rete viaria o della costruzione del villaggio e del porto in occasione delle olimpiadi del 1992.

L'insieme delle trasformazioni realizzate in occasione di questa manifestazione internazionale ha permesso alla città di riformulare la propria immagine e di rilanciare l'economia, originariamente penalizzata dal processo di deindustrializzazione.

Il terziario avanzato e il turismo sono state due delle aree nelle quali la città ha realizzato i risultati più significativi: nel decennio che ha seguito la realizzazione delle olimpiadi (1992-2002) il traffico aereo merci è passato da 72'400 tonnellate a 75'200, aumentando del 3,9%; mentre il numero dei passeggeri è praticamente raddoppiato passando da 10 milioni (10'320'000) a 21 milioni (21'344'600). I pernottamenti sono aumentati del 100% (da 4'333'400 a 8'694'800); mentre il numero dei congressi realizzati in città è quadruplicato: da 310 nel 1992 a 1'363 nel 2002. L'industria del turismo che era responsabile per un 2% massimo delle entrate annuali della città genera oggi una somma pari al 14%. Cosciente del fatto che grandi trasformazioni urbane coincidono con la realizzazione di grandi eventi, Barcellona si è candidata ad ospitare la prima edizione della manifestazione che si terrà da maggio a settembre 2004: il Fòrum Universale delle Culture (manifestazione approvata nel 1997 dai 186 stati dell'Unesco) che si realizzerà in città sempre diverse, a scadenze quadriennali. Il Fòrum sarà costituito da una serie di eventi, conferenze, spettacoli, mostre sui temi della pace, della diversità culturale e della sostenibilità ecologica. Secondo le stime questa manifestazione dovrebbe portare a Barcellona dai tre ai cinque milioni di visitatori che assisteranno a eventi distribuiti in tutta la città. In occasione della realizzazione dell'Universal Cultural Fòrum, Barcellona ospiterà 141 giorni di manifestazioni sparse un po' per tutta la città; il luogo centrale delle manifestazioni, però, sarà la zona denominata *Fòrum 2004*.

Uno degli aspetti significativi di questo interven-

to di trasformazione urbana è quello di essere il risultato della stretta combinazione degli interessi dell'economia privata e i programmi dell'amministrazione pubblica. La percentuale di capitale privato impiegato nella realizzazione di questa parte di città è elevato: circa due terzi dell'investimento complessivo infatti è costituito da denaro proveniente da investitori privati che, in accordo con la municipalità, contribuiscono a realizzare le costruzioni di questo nuovo tassello urbano.

Ciò che sta succedendo a Barcellona attorno alla zona del *Fòrum* illustra chiaramente l'efficacia del modello di sviluppo che si basa sulla collaborazione tra governo locale e compagnie private che cooperano per lo sviluppo dei relativi interessi; grazie all'appoggio della municipalità gli investitori privati possono intraprendere la realizzazione di progetti che in altro modo non sarebbero stati realizzabili.

Prima del progetto per il *Fòrum 2004* l'*Avinguda Diagonal* non si concludeva in maniera chiara; pochi anni fa questa zona, estremamente degradata, ospitava alcune industrie, gli impianti di depurazione delle acque di Barcellona e una centrale di incenerimento per i rifiuti solidi urbani; una zona molto marginale e priva di attrattiva. Il nuovo disegno della zona definisce la fine dell'*Avinguda Diagonal*, l'incontro con la costa e con l'asse viario della *Ronda Litoral*.

Una delle caratteristiche più significative di questo intervento consiste nella decisione di mantenere sul posto le principali infrastrutture della città: la centrale di depurazione delle acque è rimasta dove era, la grande piazza ne costituisce la copertura; la centrale di incenerimento dei rifiuti è stata migliorata e oggi, oltre a incenerire rifiuti, alimenta un sistema di acqua calda che serve le residenze della zona; la piazza è anche una centrale di produzione di energia fotovoltaica.

I progetti che compongono questo numero della rivista sono quelli che caratterizzano la zona *Fòrum*: una piazza dall'area superiore a 20 campi da calcio (la piazza pubblica più grande dopo Tiananmen) disegnata da Martínez Lapeña e Elías Torres; l'auditorium di Jacques Herzog & Pierre de Meuron; il centro per congressi internazionali di MAP architects, Josep Lluís Mateo; l'*Auditorium del Mar*, FOA: Alejandro Zaera-Polo, Farshid Moussavi; la nuova spiaggia attrezzata progettata da Beth Galí.





Piano complessivo dell'area urbana di Barcellona «*Barcelona de riu a riu*» (Barcellona da fiume a fiume) disegnato dall'Agenzia Municipale «Barcelona Regional». In alto la zona collinosa del parco di *Collserola* con il *Tibidabo*, che ha limitato l'espansione urbana verso nord-ovest.

In basso a sinistra è chiaramente individuabile l'aeroporto; da notare lo sviluppo di un insediamento poco sopra la struttura aeroportuale, a ridosso dell'ansa del fiume *Llobregat*; lo sviluppo di questa area urbana è direttamente legata all'attività produttiva generata direttamente dall'aeroporto.

Al lato opposto dell'immagine si distingue chiaramente il segno dell'incrocio tra l'*Avinguda Diagonal* e la *Gran Via de les Corts Catalanes* (la *Plaça Glòries Catalanes*). Proseguendo in direzione alla costa si giunge alla foce del fiume *Besòs* che segna il confine dell'area municipale di Barcellona.

Nel punto in cui l'*Avinguda Diagonal* raggiunge la costa è disegnata la zona del *Fòrum 2004*, una parte completamente nuova della città che completa il nuovo fronte mare delle spiagge attrezzate, lavoro di recupero iniziato nel 1992 con il Porto olimpico (la piccola forma quadrata situata immediatamente dopo il porto vecchio e la *Barceloneta*).





Pianta di Barcellona sulla quale sono visibili i principali interventi di riqualificazione urbana. In basso a sinistra il centro storico (*Barri Gòtic*) e il porto vecchio (*Port Vell*) dove le strutture portuarie sono state trasformate in edifici e spazi pubblici (*Palau del Mar* e *Moll d'Espanya*) e dove la struttura degli assi viari è stata ridefinita così da facilitare l'accesso dei pedoni alla zona portuale (nuovo assetto del *Passeig de Colom* e del *Moll de la Fusta*).

Al centro dell'immagine il *Port Olímpic* seguito dalla sequenza delle nuove spiagge (*Platja Nova Icària*, *Platja del Bogatell*, *Platja Mar Bella*, *Platja Nova Mar Bella*), alla fine della sequenza: il nuovo giardino zoologico e il recinto *Fòrum Universal de las Culturas 2004*.

Il tratto di *Avinguda Diagonal* che collega *Plaça Glòries Catalanes* con la costa stabilisce il limite della zona 22, oggi ribattezzata *Proyecto 22@*.

In alto a destra (nell'angolo superiore dell'immagine) a lato del *Riu Besòs*, il grande parco circolare *Parc de la Trinitat*: imponente spazio pubblico progettato attraverso il disegno dai tracciati delle infrastrutture stradali. Dal *Parc de la Trinitat* – fino al *Pont Bac de Roda* di Santiago Calatrava, in direzione al nodo di *Plaça Glòries Catalanes* – si estende la zona interessata dalla futura realizzazione del parco e della stazione per il treno ad alta velocità *Estació la Sagrera*.



Vista aerea da nord dell'area metropolitana. Al centro l'asse della *Gran Via de les Corts Catalanes* che si interseca con l'*Avinguda Diagonal* nella *Plaça Glòries Catalanes*. In rilievo sono indicati i principali interventi di rinnovamento urbano: il *Fòrum* (all'intersezione tra *Diagonal* e costa); in primo piano la zona della futura stazione per il treno ad alta velocità (*Estació la Sagrera*); sotto il nodo di *Plaça Glòries Catalanes*, in direzione al mare, la zona *Proyecto 22@*; una parte di città la riconversione della quale insiste su una nuova destinazione d'uso orientata principalmente su programmi mediatici legati alle nuove tecnologie.

