Barcellona: le varie scale di progetto negli anni, 80

Joan Busquets

1. Introduzione

1.1. Dalla crescita alla riqualificazione (1980-87) [1]

In diversi paesi comincia a delinearsi una linea di pensiero che considera la pianificazione da un nuovo punto di vista. I piani relativi alla città e ai suoi quartieri sono dettati da principi e da tecniche diverse da quelle degli anni '60: il piano intende formulare un'idea generale, partendo da una buona conoscenza del contesto urbano nel quale si impegna ad attuare la sua esecuzione. In Catalogna tale processo si è concentrato nella discussione dei problemi urbani di varie città: un esempio viene offerto da alcune zone di Barcellona dove sono state avviate importanti realizzazioni [2].

Il cambiamento dei piani si è svolto contemporaneamente al cambiamento della situazione urbanistica generale. Bisogna ricordare che l'area urbana di Barcellona è passata da un milione di abitanti negli anni '30 a quasi quattro milioni negli anni '70; un incremento così marcato ha provocato in certe zone una vera e propria esplosione delle loro precedenti funzioni. Questo processo è stato particolarmente violento nei paesi di industrializzazione tardiva, in cui troviamo squilibri regionali molto accentuati e settori produttivi poco omogenei. Un tale processo, come si vedrà in seguito, ha determinato problemi particolari nella formazione delle nostre città.

Questa spirale di crescita si è arrestata e cambiamenti operati nel sistema economico a metà degli anni '70 ne sono stati il catalizzatore. Oggi i tassi di crescita sono ridotti e si è generalizzata l'opinione che non bisogna pianificare soltanto la crescita e il suo «optimum» economico, come negli anni '60, ma occorre preoccuparsi profondamente della qualità dell'ambiente urbano che si progetta.

Si presentano vari interrogativi. Quali devono essere i nuovi criteri di pianificazione? Da dove ricavare i principi che la pianificazione deve attuare? Sono passati 50 anni dalla Carta di Atene, 20 anni dal Rapporto Buchanan, 40 anni dal Piano Mars che hanno segnato la storia dell'Urbanistica e che sono stati oggetto di analisi da ben due decenni. Le idee schematiche della pianificazione del C.I.A.M. sono state ricondotte a quelle del quartiere residenziale, e le sue proposte spaziali sono state criticate per le loro prospettive temporali e procedurali. I dualismi tra città nuova e centro storico, tra crescita e recupero, tra centro e periferia, sono stati ampiamente discussi. Si è riusciti a ben individuare gli errori della pianificazione dell'epoca «dello sviluppo»: la priorità al traffico privato, l'alta densità dei complessi residenziali, la generale mancanza di servizi in periferia, la disattenzione per una struttura urbana coerente.

Al momento di trasformare i modelli critici in proposte reali sorgono i dubbi.

Non è detto che lo sviluppo urbano in tempo di crisi diventi necessariamente urbanistica della austerità. È per questo che bisogna reperire i nuovi modelli teorici che le esigenze dell'urbanistica attuale richiedono. In questo senso l'esperimento di Barcellona può essere utile, non solo per esaminare fino a che punto i nuovi interventi sono una risposta agli errori precedenti, ma anche per giudicare le sue capacità di generare modelli di attuazione specifici e particolari.

Come bilancio di queste attuazioni urbanistiche, bisogna dire che il loro impegno consiste,

1/Veduta aerea di Barcellona dall'Antico Porto.

da una parte, nella qualificazione della città (il che comporta tener presente la forma della città e del contesto urbano in cui si opera, per cercare nella forma l'elemento sintetico capace di integrare il processo urbano e gli agenti sociali in esso presenti) e, dall'altra, nella capacità di eseguire le proposte a breve e a medio termine.

Nei loro aspetti urbanistici ed edilizi queste attuazioni si propongono come operazioni concrete ed effettive, che traggono riferimento dal quadro più ampio di conoscenze e di proposte espresso dal piano generale.

A nostro giudizio, la loro capacità di innovazione sta proprio in questi intendimenti, in cui si riconosce la volontà pragmatica, tipica dell'urbanistica moderna, rivolta attualmente al miglioramento sostanziale della città esistente, pur senza trascurare il riferimento alla scala del Piano o della idea generale della città, che hanno costituito il riferimento comune della pianificazione delle grandi città nel nostro secolo.

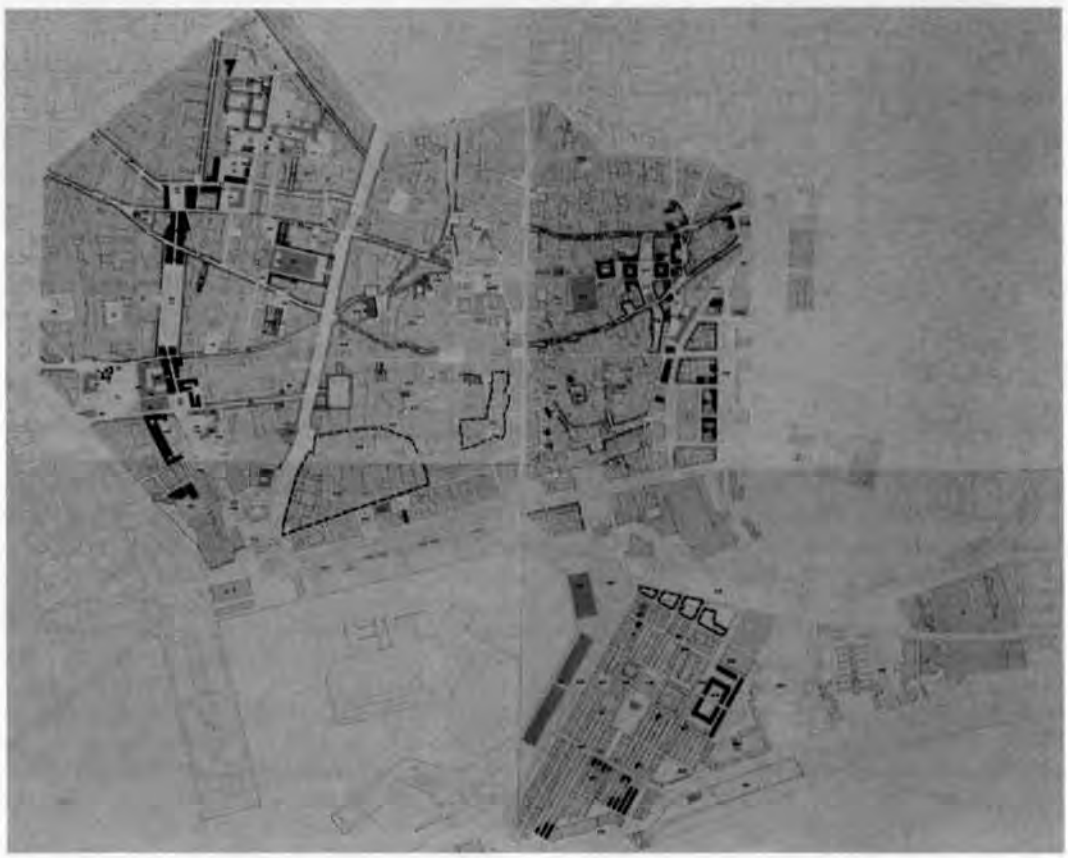
1.2. Proposte per una grande città e grandi progetti per una città

Oggi il problema sembra aver origine dalle necessità di capire quali siano le possibilità di pianificazione e d'intervento nella grande città.

L'esistenza di un riferimento giuridico e normativo, che stabilisca alcuni principi generali in relazione ai diritti del suolo e alla struttura degli usi, si presenta necessaria, ma insufficiente; d'altro canto, tali riferimenti sono stati, e sono tuttora, impropriamente utilizzati come contenuti della pianificazione.

Di fronte alla grande scala della città si può rispondere con delle attuazioni generali rivolte ai suoi grandi sistemi ed elementi come strategia per la sua trasformazione. Pertanto si pone il quesito: alla grande città occorrono grandi progetti? Oppure le grandi proposte nascono soltanto dalla capacità di collegare correttamente la città nel suo insieme, a prescindere dal fatto che le scale del progetto siano variabili — e cioè piccola, media, e grande?

L'esperienza di Barcellona sembra indicare la seconda ipotesi, giacché nella storia della sua ur-

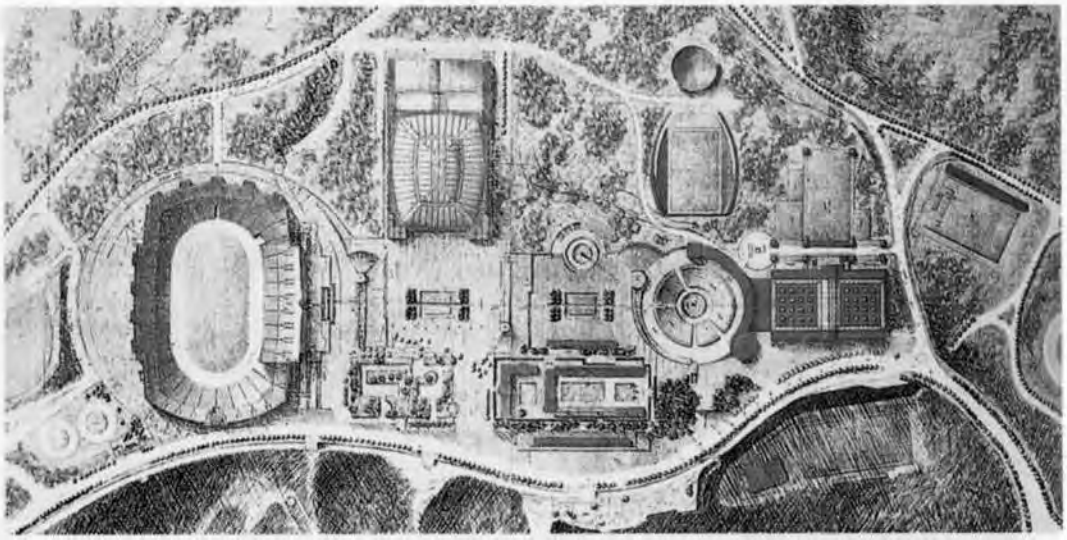


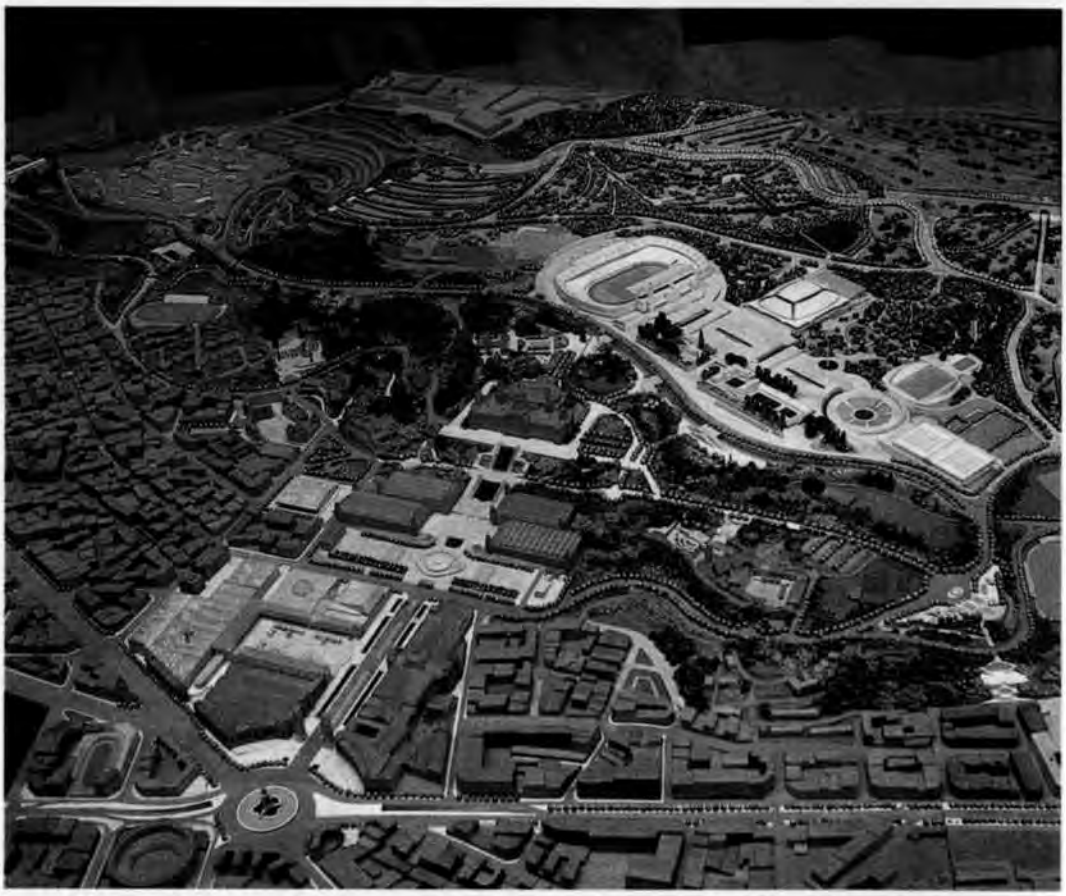
Tav. I/Fotopiano di Barcellona (1987).

Tav. II/Interventi nella «Ciutat Vella».

Tav. III/Quartieri tradizionali di residenza popolare.

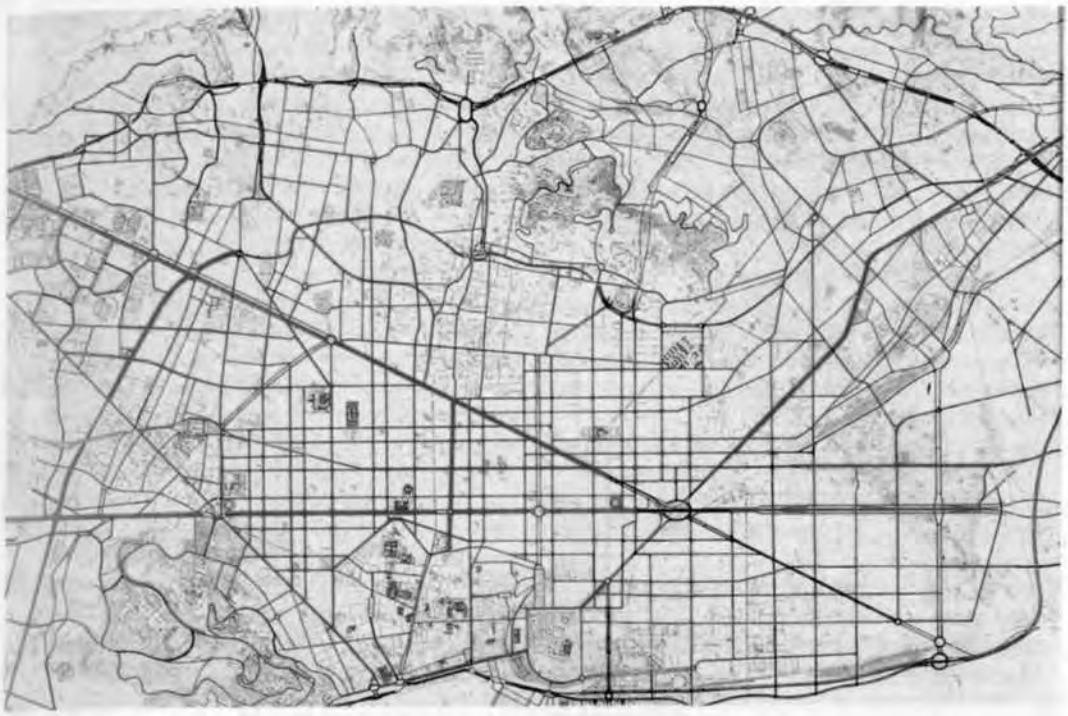
Tav. IV/Interventi nell'antico nucleo di Sant Andreu.

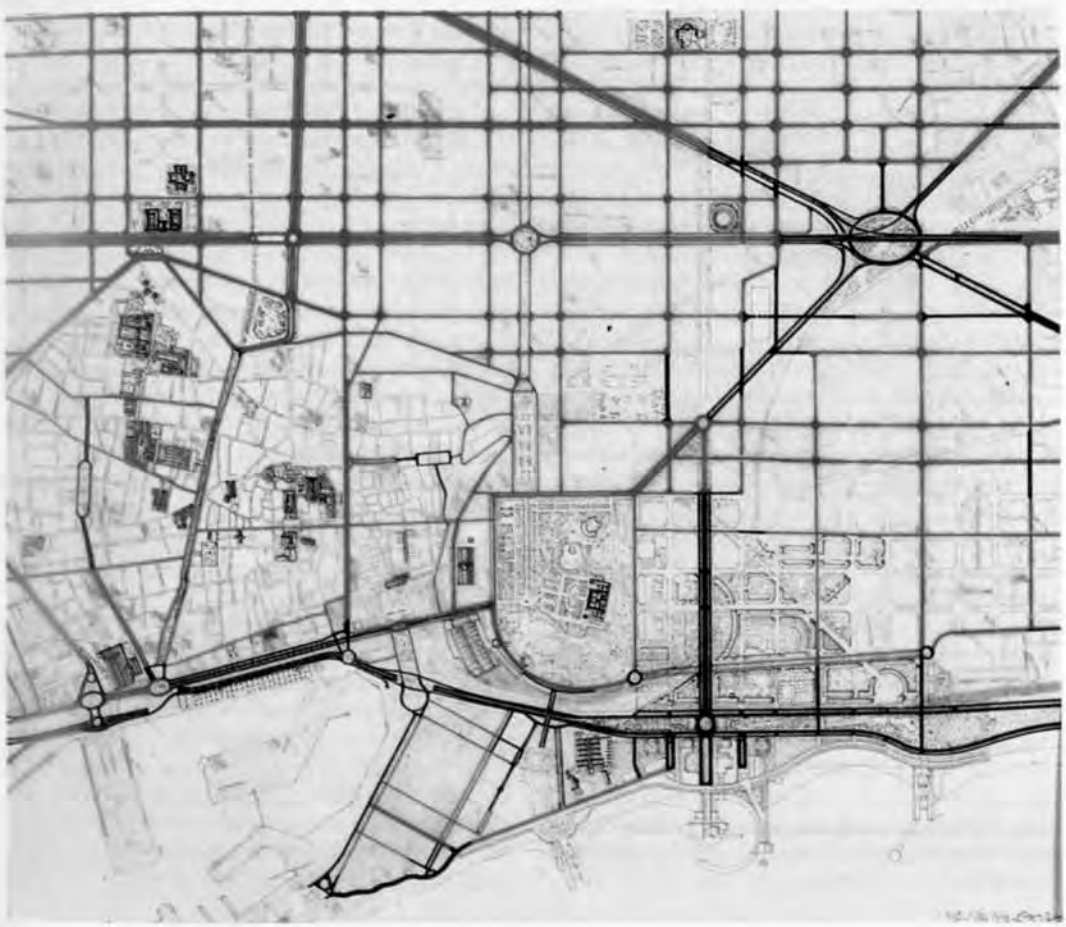




Tav. V/Pianta del progetto per l'Anello Olimpico.
Tav. VI/Plastico della proposta per la montagna di Montjuic.
Tav. VII/Il Piano di Viabilità sul fronte marittimo dell'antico porto e il Villaggio Olimpico. In nero le aperture o rifacimenti previsti (alcuni già eseguiti).

Tav. VIII/Il Piano della rete viaria. Unisce le vie esistenti (rosso) e quelle in via di esecuzione (nero) che, secondo le previsioni del P.G.M. migliorano lo schema viario basilare e di collegamento di Barcellona.





banistica ci sono progetti che seguono quel criterio. L'esempio dell'ambizioso progetto Cerdà del 1859 ci indica che non sarebbe stato così decisivo se non avesse preso in considerazione al contempo le opzioni generali dello sviluppo del «Eixample» (Ampliamento), e le più particolari trasformazioni della città esistente: si pensi alle «Rondas» nel centro storico, ai meccanismi di riassetto delle proprietà del suolo, allo stesso processo della sua lenta costruzione.

Il recente processo urbanistico di Barcellona ci appare come lo sviluppo di alcune idee generali sulla città, che partono da una conoscenza profonda e da una volontà specifica di indirizzare la sua trasformazione.

A volte il metodo di lavoro compendia diverse scale che hanno il fine preciso di rendere effettivo l'intervento sulla città. L'ipotesi di lavoro a Barcellona è guidata dalla volontà di dare la priorità nell'attuazione alla forma urbana e alla sua qualità. Le proposte partono da una comprensione della realtà, che non deve confondersi con certi concetti stereotipati di salvaguardia, in quanto talvolta il miglioramento del contesto sociale comporterà un suo cambiamento che dovrà essere analizzato accuratamente.

Comunque, questa discussione indica la scala urbana «intermedia» come il campo di lavoro fondamentale.

1.3. I contenuti del progetto urbanistico

Alla luce delle critiche della precedente situazione appare assolutamente necessario riformulare i contenuti del progetto urbanistico. E in senso generale, si può affermare, che il «gap» esistente ha avuto come fondamento una ipotesi metodologica poco verificata nella realtà che ha innanzitutto identificato il processo di «analisi» con il momento creativo della proposta urbanistica cosicché, tramite il Piano, l'analisi ha avuto una forza smisurata, e che in secondo luogo ha stabilito che il progetto esecutivo-architettonico doveva essere successivo.

Questo «impasse» è stato risolto nella prassi degli anni '70 con l'intervento di politiche e/o programmi di settore, che annullano il progetto urbanistico, e che cercano invece di rispondere direttamente ai problemi individuati dalle rispettive analisi (si pensi, per esempio, al traffico, alla casa, ecc.).

Oggi appare evidente che si deve fondere il dibattito sulle politiche settoriali, — e pertanto parziali ed isolate — con la formulazione del progetto urbanistico, capace di dare delle proposte concrete che integrano temi o problemi parziali.

Questi progetti urbanistici — nei quali è fondamentale la partecipazione delle discipline tradizionali dell'Architettura e dell'Urbanistica — costituiscono una risposta di sintesi agli aspetti e ai processi complessi che contraddistinguono la città. Bisogna inoltre capire che oggi, come sempre, l'elaborazione stessa dei progetti di sintesi serve a verificare la definizione dei problemi urbani. A nessuno attualmente sfugge quanto il progetto per la città debba basarsi su programmi necessariamente imprecisi che devono adattarsi al tipo di applicazione, normalmente ampio, e che devono contare sulla partecipazione di altri agenti istituzionali e/o privati, e molte volte anche sulla collaborazione futura di altri tecnici che intervengono nel processo.

I contenuti specifici del recente progetto urbanistico di Barcellona sono condizionati sia dalla natura stessa della città, sia da nuove ipotesi metodologiche, che mirano alla riqualificazione urbana. Effettivamente bisogna tener presente la rilevanza dell'ambiente metropolitano di Barcellona, che fa quasi coincidere la sovrapposizione (o mix) funzionale con la continuità urbana. Questo fenomeno si produce con un'alta densità media; ma certe zone, proprio quelle sviluppate negli ultimi decenni, presentano una carenza nei servizi più importanti. D'altronde l'uso della città si mantiene vivo e con forti impedimenti alla sua trasformazione dovuti al sistema di affitto nei vecchi quartieri, così come al sistema di proprietà condominiale che è la forma dominante di godimento delle abitazioni nei quartieri nuovi.

Ci appare così un panorama doppiamente contraddittorio, in cui la densità impedisce l'introduzione di servizi e rende così più ampio il fenomeno dello sfruttamento. In questo senso le difficoltà di trasformazione si oppongono al processo di attuazione, che cerca di produrre miglioramenti sostanziali e innovatori della struttura della città.

Questi fattori sono distribuiti nella città con notevole differenza nella forma e nell'articolazione urbanistica. Pertanto, l'obiettivo prioritario sarà quello di riconoscere le differenze tra le varie parti della città e impegnarsi per il mantenimento dei suoi caratteri e per la riduzione dei suoi squilibri. In realtà si tratta di un processo di pianificazione che sviluppa il «Piano Generale Metropolitano» approvato nel 1976. Questo piano costituisce il punto di riferimento in cui si sono introdotte le idee-forza in grado di portare a termine la riqualificazione della città a lunga e breve scadenza. Prenderanno così corpo: a) i processi di miglioramento dei quartieri residenziali; b) i meccanismi di controllo e di

trasferimento delle attività conflittuali; c) i suggerimenti alla iniziativa privata per un corretto inserimento urbano; d) una guida per gli usi che possano dar vita a un nuovo valore centrale.

Comunque sia, queste misure riassumono le idee di quello che si intende e si è in grado di fare, e dovranno articolare le attività della pianificazione.

Si è così concentrato il lavoro amministrativo — di progettazione continua delle nostre città, che ha permesso di evitare la strada senza uscita della revisione continua del piano generale.

È in questo senso che il piano deve essere inteso: come un progetto da mandare avanti, che contiene alcune prescrizioni molto definite ed altre che saranno concretizzate dalla sua stessa applicazione. In questo modo si potrà evitare che il Piano divenga immediatamente obsoleto, e acquisterà una notevole capacità di sviluppo.

In tal modo la struttura della pianificazione, per quanto piuttosto complessa, è tuttavia molto decisiva per la buona formazione e trasformazione della città.

A questo punto non è più possibile ritenere che il Piano sia un'immagine globale, a cui bisogna prima o poi arrivare, e che è soltanto una questione di tempo, poichè molte volte si è visto che nessun risultato si ottiene se il Piano è fuori dal contesto, oppure è irreale.

Ciò non vuol dire che le regole del gioco, o del profitto non devono essere perfettamente delimitate in modo da evitare un uso speculativo nella città, ma non si può credere che le leggi, o una giusta spartizione del terreno bastino da sole a fare una buona città. Quelle regole sono condizioni necessarie ed esigono dei contenuti di ordinamento che diventeranno il tema dominante della pianificazione urbanistica.

Sfortunatamente, nella discussione sul Piano spesso si finisce con il concentrare l'attenzione solo sulle procedure amministrative. È ovvio che si tratta di aspetti complementari importanti, che tuttavia non debbono far perdere di vista le altre dimensioni del dibattito.

Quali sono gli elementi capaci di stabilire dei criteri di ordinamento relativi alla forma dello spazio nella grande città? Della grande città si è detto che è uno spazio senza forma, o che questa forma è riconducibile solo alla forma delle sue grandi infrastrutture e alla forma del suo territorio in generale. L'ipotesi formulata a Barcellona cerca di accordare entrambi i livelli di lavoro:

a) Il primo è quello che si definisce a partire dalla coerenza della dimensione dell'area di studio in rapporto al tipo di tessuto urbano e dei problemi connessi all'intervento. Coerenza che deve essere confermata dalla possiblità di operare tagli e discontinuità, sufficientemente chiari per definire i limiti dell'intervento [3]. A questo livello si sono sviluppati la gran parte dei Piani Speciali, che affrontano realtà o differenze urbanistiche specifiche sia dal punto di vista del processo storico che urbanistico. Il ricorrere agli strumenti disciplinari della tipologia architettonica e della morfologia dei tessuti è stato fondamentale per questi lavori;

b) Il secondo livello considera gli aspetti strutturali di parti o dell'insieme della città. Definisce l'ambito del lavoro nei settori funzionali (per esempio: determinati tipi di attezzature in aree in cui si prevede una forte capacità di trasformazione), ed anche nei vuoti urbani e nell'ordinamento delle infrastrutture della città. A questo livello confluiscono le cosiddette «grandi tematiche» della città, ma nella maggior parte dei casi si lavora ad un livello intermedio per poter integrare il discorso strutturale col primo livello.

Per portare avanti l'ordinamento è imprescindibile ricorrere ai meccanismi di analogia. D'altra parte il problema si pone quando si scopre quali sono gli elementi che danno una forma strutturale alla città esistente, in quale modo si definiscono, come si articolano correttamente nel contesto.

L'osservazione dei lavori ci mostra quando essi partecipano a uno o ad ambedue i livelli suddetti, inoltre ci permette di capire quando il tema della scala comune risulta fondamentale nell'osservazione e nella definizione.

Discutere sulle recenti esperienze sarà utile per chiarire quali strumenti disciplinari prendono forma nella pratica dell'urbanistica recente; si può dire che la storia di questi strumenti, tanto legati all'intervento comunale, comincia dalla sua istituzione [4]. Lavorando sui loro aspetti essenziali si può capire come si deve procedere per differenze e come si devono integrare gli elementi strutturali agli elementi permanenti della città.

2. Piani nella grande città

2.1. «Ciutat Vella» (Centro Storico). Il recupero del vecchio centro storico.

I tre «Planes Especiales de Reforma Interior» (P.E.R.I.), Piani elaborati dal Comune nel periodo 1981-85, organizzano il riordino della «Ciutat Vella» (Centro Storico) e articolano il suo recupero [5].

Dal 1983 il lavoro consiste nella realizzazione

2/Fotopiano della «Ciutat Vella» (1987).

delle politiche intraprese, e nel cercare una omogeneità sufficiente per dar corso ad un'attuaizone d'insieme. I piani misurano la gravità dei problemi e stabiliscono i meccanismi urbanistici per procedere nel recupero.

Le operazioni congiunte dei Piani si devono sviluppare tramite «l'Area di Recupero Integrata» (A.R.I.) che serve a canalizzare le spese straordinarie adottando speciali forme di gestione. Per la dichiarazione dell'A.R.I. è necessario presentare un piano urbanistico preciso — cioè i P.E.R.I. — in modo da permettere l'utilizzazione di meccanismi speciali di gestione (dichiarazione di urgenza per le espropriazioni, benefici finanziari per il recupero delle abitazioni) e anche di stabilire programmi speciali di investimento ben coordinati fra loro (in particolare dal Comune e dalla Generalitat — Regione Catalana).

Nell'intervallo fra adozioni e approvazioni (che hanno richiesto tempo) si sono concretizzate diverse operazioni pilota che sono servite per avviare un processo di miglioramento e per arrestare il continuo degrado. Comunque sia, «Ciutat Vella» continua ad essere un problema e l'intervento comporta un notevole sforzo di lavoro e di grandi investimenti. Sfortunatamente, è uno dei centri più degradati del paese, ma la sua importanza è tale da giustificare il suo recupero.

«Ciutat Vella» è una zona densamente abitata, dove fino al 1850 si è sviluppata tutta l'attività urbana. Negli anni '20 e nel periodo autarchico — epoca di forti immigrazioni — la sua

3/Riuso dei grandi contenitori come attrezzature pubbliche.

densità è aumentata con una popolazione a basso reddito. Ci sono in «Ciutat Vella» delle aree ben caratterizzate, che corrispondono approssimativamente a quelle dei Piani Speciali. Nei suoi 180 ettari si sono realizzate molte trasformazioni: è la storia delle sue piazze, delle trasformazioni istituzionali che i suoi grandi palazzi esprimono, della sostituzione dei conventi con la creazione di spazi e di edifici moderni.

Questo modo di interpretare la «Ciutat Vella», insieme alla valutazione dei problemi più importanti hanno ispirato la redazione degli attuali Piani. Questi Piani sono stati elaborati, in tre anni, da gruppi interdisciplinari. Sono piani, che, sebbene non abbiano un identico metodo, hanno in comune una serie di elementi che conferiscono loro una certa coerenza generale come si può dedurre da un'analisi dettagliata:

a) va segnalata la meticolosità delle variabili esaminate: la struttura della proprietà, la classificazione tipologica e le caratteristiche sociologiche sono il punto di partenza di ciascun progetto del Piano, che ha una propria lettura ed interpretazione. Non si tratta di empirismo fine a se stesso, bensì della definizione tanto delle necessità che dei temi verso cui occorre indirizzare il Piano;

b) ogni Piano cerca di ridurre al minimo i vincoli centenari mai attuati, in grande misura responsabili del degrado di alcune zone;

c) d'altro canto, la ricerca delle alternative per la viabilità si effettua seguendo l'idea di «re-

4/Nuovi edifici in aree di risanamento abitativo.

cinto» e con il sostegno del traffico nelle arterie di circonvallazione (le rondas) e nelle strade interne. La razionalizzazione della situazione attuale è potenziata da ricerche di spazi per parcheggi e dalla risoluzione di alcune situazioni di conflitto. Si creano così recinti ambientali, alcuni dei quali funzionalmente autonomi.

Allo stesso tempo, nel Piano di Barceloneta si esamina la soluzione di un elemento di infrastruttura generale — il passaggio della Cintura Litorale, per il fronte del Porto — con un progetto integrato di spazio pubblico e di strada litoranea (Moll de la Fusta), cercando una maggiore integrazione con i quartieri che delimitano il Porto;

d) l'ammodernamento dei singoli palazzi di uso collettivo ed istituzionale è un tema costante nei Piani che riguardano le parti di architettura di grande volume e di interesse stilistico o tipologico. È degno di nota il progetto «Del Liceu al Seminari», che fa parte del Piano del Raval, come ipotesi di strutturazione del settore parallelo a ponente della Rambla, che comprende i palazzi più importanti di quel settore. Si tratta, in definitiva, di proporre una opzione di grande importanza partendo dall'adeguamento dei suoi edifici e dei suoi spazi interstiziali con la rilocalizzazione, entro essi, di musei e dipartimenti universitari;

e) l'idea di rendere sempre meno denso il tessuto urbano è una caratteristica comune ai tre Piani sebbene con progetti diversi. Questa tecnica, applicata al rifacimento della struttura geometrica della Barceloneta si propone di costruire nuovi edifici ai bordi per ridurre la densità attuale, ricomponendo la struttura tipologica che per motivi di speculazione di stava suddividendo: di ogni «due quarti» di abitazione (32 mq.) si potrà fare un alloggio adeguato.

La demolizione totale di uno o più edifici prende spunto dal progetto già messo in atto nei quartieri de «la Ribera» e del «Raval». Barcellona ha eccellenti esempi di buoni risultati: la piazza ottenuta aprendo un vuoto nel tessuto è divenuto un fatto confermato da la Plaza de la Mercé; ed è un'operazione che può dare dei buoni risultati, tenendo conto delle scelte precedenti e dello sviluppo successivo. Nell'insieme, i Piani propongono l'accettazione di piccole piazze concatenate che, in un contesto diverso, ripresenta la proposta del Piano GATCPAC degli anni trenta.

f) infine, come tema centrale, la volontà di recupero residenziale della Ciutat Vella. Questa costante dei Piani si articola secondo i tessuti. La ricomposizione tipologica di Barceloneta è stata già esposta. Gli altri due piani abbinano nuovi edifici al recupero delle zone esistenti. Sia nel Raval che nel quartiere della Ribera, ci sono edifici che debbono essere sostituiti, in quanto non sono possibili interventi di recupero.

Quindi, il miglioramento della qualità residenziale prevede progetti diversificati, nei quali la introduzione di attrezzature compatte rafforza tali principi.

Sono Piani che trasformano l'interpretazione tipologica nello strumento di lavoro più comune. La tipologia edilizia pone le basi per la trasformabilità ed assicura la conservazione dell'insieme. Tutto questo raggiunge il suo apice nel Piano di Santa Catalina e della Ribera, definito anche del Settore Orientale, con una normativa tipologica molto meticolosa che si propone di garantire una conservazione dell'ambiente ammettendo un processo di sostituzione, edificio per edificio, in alcuni dei suoi settori.

In definitiva, si tratta di Piani che offrono una proposta globale per il centro storico, con una serie di operazioni differenziate e perfino discontinue. Si tratta di interventi selettivi che debbono evitare la trasformazione indiscriminata, in quanto ci sono edifici che non hanno bisogno di essere rifatti e possono essere conservati e migliorati, mentre, invece, altri vanno demoliti e sostituiti.

È quindi necessario che i Piani tengano in maggiore considerazione la «forma» che assumerà la città. Si capisce che in questo caso i Piani ci danno delle immagini di un processo già iniziato, e che senza immagini concrete sarebbe impossibile tentare qualsiasi intervento in un contesto così complesso. Per decenni, nonostante le condizioni ormai fatiscenti del Rabal non è stato possibile attuare alcun piano astratto, globale, separato.

Per realizzare queste proposte tenendo conto della situazione legale e delle risorse disponibili,

la cosa più giusta è sembrata quella di avviare i Piani tramite un'Area di Recupero Integrato, come istanza operativa che permette di canalizzare e razionalizzare gli investimenti di differenti istituzioni pubbliche e private in modo da conseguire gli obiettivi dei Piani, ma anche come procedura che evita gli squilibri inevitabili fra un'operazione e l'altra.

I Piani si presentano come parte di un contesto più vasto. Alcuni settori della Ciutat Vella hanno anche bisogno di un processo più ampio di integrazione sociale. Il problema del recupero edilizio con affitti bassi e bloccati richiede tuttavia strumenti legislativi e normativi che ancora non esistono.

Evidentemente i Piani pongono al centro gli attributi architettonici e istituzionali di questa parte urbana, di cui si riconosce l'unicità sotto il profilo ambientale e culturale, ma, al tempo stesso, essi puntano verso il superamento dell'attuale condizione di obsolescenza permanente.

2.2. I Quartieri Tradizionali

I piani dei quartieri tradizionali devono verificare la struttura dell'organizzazione generale della città proposta dal Piano Generale Metropolitano: lo richiede la coerenza urbanistica di questi settori della città. Si tratta di quartieri consolidati nel secolo scorso e nei primi decenni di quello attuale. Le leggi sulla formazione suburbana delle strade, la struttura tipologica degli edifici, la distribuzione dei servizi e delle attrezzature urbane richiedono infatti una conoscenza specifica di ogni situazione. Inoltre, è lo stesso P.G.M. a decretare l'obbligo di mettere a punto Piani Speciali in diversi settori di questi quartieri, la cui proposta urbanistica è stata rimandata ad uno studio più approfondito attraverso zonizzazioni, quali la 14a o la 14b (riassetto pubblico/privato), la 15 (conservazione della struttura urbana ed edilizia) e la 17 (trasformazione d'uso).

I procedimenti seguiti dai diversi Piani Speciali permettono di formulare alcune ipotesi di lavoro comune, e la loro discussione permetterà di correggerli per poter poi definire una verifica globale di questi quartieri tradizionali. Tra le varie ipotesi si possono menzionare:

a) la verifica della struttura viaria generale per valutarne esattamente l'impatto e discutere la precedenza di alcune alternative. È un problema sorto nel caso della via «O» a Gracia, e anche per quanto riguarda la via a nord di Sants-Hostafrancs, oppure a San Andres nella strada in progetto dietro la chiesa, in cui è stato necessario trovare una soluzione alternativa. Quest'analisi porta a scegliere e a suggerire una struttura di viabilità particolareggiata, considerando le fasi temporali della sua messa in opera e stabilendo anche gli usi particolari (commerciali, assi trasporto pubblico, ecc.);

b) la verifica delle aree riservate ai sistemi di attrezzature e spazi verdi, allo scopo di definire le priorità soprattutto in relazione alla diagnosi della situazione attuale. Queste valutazioni dovranno essere discusse dai Distretti e dai Dipartimenti municipali che si occupano di ciascun settore di attrezzatura ed anche confrontate con piani monografici di attrezzatura di cui parleremo nella seconda parte. D'altro canto, studiando in dettaglio ogni parte del «sistema», si possono dedurre possibili strategie per l'acquisizione del suolo per compensazione diretta o come risultato e partecipazione di diversi proprietari tramite le unità di attuazione.

Particolare attenzione meritano le nuove aree destinate al verde, perché è carente nei quartieri tradizionali e può prendere configurazioni tipologiche molto diverse. È necessario tenere da conto in questi quartieri della notevole importanza delle piazze (vedi Gracia o Poblenou) che rappresentano piccoli spazi pubblici molto bene situati in rapporto alle abitazioni. È diverso invece il problema dei parchi urbani o giardini con una collocazione più strutturata ed esterna ai confini storici dei suddetti quartieri;

c) l'aggiornamento della zonizzazione urbanistica in rapporto ai diversi tessuti esistenti. Processo di verifica assolutamente imprescindibile, data la scala di lavoro del piano generale e che deve essere effettuato con una cartografia più dettagliata, corretta e ad una scala minima 1/1.000. Occorre aggiungere aree da mantenere che non necessariamente debbono essere incluse nel Catalogo generale della città. Temi critici da analizzare sono: i cambiamenti di zona e gli episodi edilizi con geometria irregolare. In genere si tratta di simulare l'applicazione dei parametri stabiliti per le norme relative all'organismo fisico esistente (edificazione, frazionamento, allineamenti speciali, ecc.);

d) infine, va menzionata la necessità di strutturare lo sviluppo del settore. I Programmi di Attuazione dei piani dovranno definire dettagliatamente le priorità di attuazione nel settore pubblico e valutarne i costi. Dovranno inoltre valutare l'incidenza possibile delle attuazioni pubbliche, inducendo l'intervento privato o stabilendo delle partecipazioni miste. In questo senso la definizione di unità di attuazione dei privati e dell'intervento pubblico può creare nuove forme di compatibilità fra i soggetti at-

tuatori. In ogni caso bisogna sfuggire l'idea che la pianificazione sia l'unica esigenza della città: potremmo dire che ha un valore basilare nell'interpretazione del problema e nella definizione di soluzioni, anche nello stabilire le priorità, ma queste dovranno essere sostenute da altre istanze nel prendere decisioni pubbliche.

Seguendo questi sistemi di lavoro si sono delineati alcuni elementi importanti nella conoscenza dei quartieri e che possono essere vitali per la loro riprogettazione: nella definizione dei Piani Speciali e nei Progetti che si svilupperanno prioritariamente.

Per esempio l'idea di strada principale, richiede nella situazione attuale nuovi contenuti rispetto a quelli che aveva all'origine, ma conserva senza dubbio una gerarchia di valore per quanto riguarda gli usi centrali e commerciali. Pertanto, sembra opportuno tentare di ridurre la pressione del traffico dalle vie trasversali sulle grandi vie principali di Gracia, Sarrià, Sant Andreu, la Rambla del Poblenou, la stessa Anglesola, come «nuova via» di Les Corts, e Rambla del Carmel, avendo tutte valore di spazio interno ai loro quartieri ed essendo tutte utilizzabili in funzione di riqualificazione. Anche il recupero di spazi urbani simbolici nei vecchi paesi della pianura barcellonese, stanno acquistando un ruolo strutturale della vita collettiva, potenziato, in parte, dal decentramento amministrativo. Anche i centri di Les Corts, di Sant Andreu, di Zona Franca, Gracia e Horta vengono rivalutati grazie a strategie di attuazione urbanistica diverse ma con fini comuni. D'altra parte bisogna tenere conto di operazioni di trasformazione urbanistica importanti che rendono possibile un miglioramento della struttura, come nel caso della sostituzione di vecchie fabbriche o spazi in disuso, che potrebbero far divenire questi quartieri luoghi di interesse. I Parchi ne sono un esempio: Espanya Industrial a Sants, Pegaso a Sant Andreu, il Clot a Sant Marti. Si è iniziata la trasformazione — ancora in corso — di vecchie industrie come Fabra a Sant Andreu, Paperera a Poblenou, Vapor Vell a Sants, FECSA a Poble Sec. A loro volta, la valorizzazione di spazi centrali con la pedonalizzazione di alcune delle sue parti, come l'asse pedonale di Sant Andreu o la trasformazione delle future piazze nuove di Gracia, ampliano il progetto col quale si è ristrutturato il vecchio centro di quel quartiere.

Queste misure per il recupero di quartieri tradizionali potrebbero essere collegate ad altre politiche di miglioramento iniziate parallelamente: per esempio, ridipingere le facciate o i «Sectores de Estimulo en la Rehabilitacion» («Settori di Incentivo per il Recupero») (S.E.R.), iniziative prese dal Patronato Municipale per le Abitazioni in questi quartieri. Una considerazione speciale va fatta per i Piani relativi ai vecchi quartieri residenziali di promozione pubblica della prima periferia, come Bon Pastor e Barò de Viver. Quartieri con alta densità di alloggi dove i piani prevedono interventi di miglioramento specifici, come la sostituzione controllata di edifici fatiscenti e la realizzazione di spazi pubblici di una certa ampiezza.

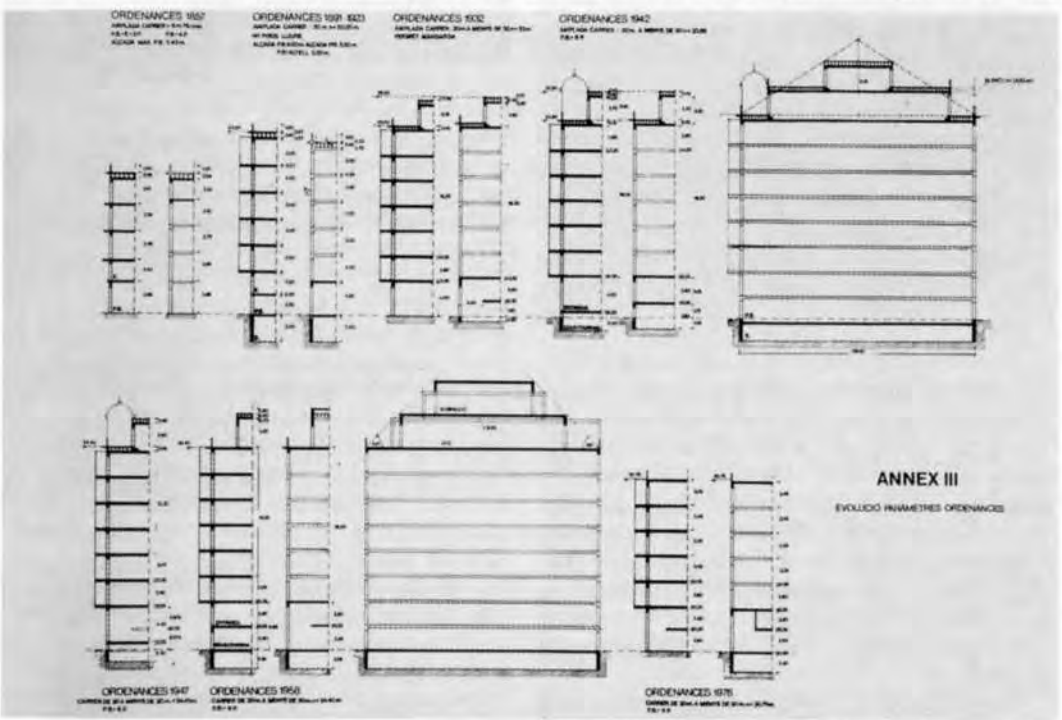
2.3. Ensanche. La valorizzazione del centro della città

Gli interventi urbanistici sperimentati in questo ultimo periodo sono complessi poiché da una parte richiedono la considerazione integrale dell'Ensanche (o Eixample) e allo stesso tempo alcune attuazioni «tipo» da definirsi settore per settore a causa della loro estensione e della loro complessità interna.

Il piano di lavoro si basa su uno studio approfondito dell'Ensanche [6], che ne ha rivelato gli squilibri esistenti ed i tipi di iniziative urbanistiche che si sono sviluppate parallelamente alla sua formazione storica. Questo studio conoscitivo ha messo in luce i problemi attuali del nostro Ensanche (conflitti di regolamentazione, demolizione sistematica di edifici centrali per ottenere aree fabbricabili, pressione eccessiva del traffico che crea difficoltà alla residenza, ecc.), ma ha anche fatto il punto sulle proposte chiave del progetto dell'ingegner Ildefonso Cerdà che consentono di guidare gli interventi in questa parte fondamentale di Barcellona. Diremmo che è una parte paradigmatica della città e che rappresenta la sua articolazione urbana. In effetti manca una visione integrata e unitaria per affrontare operazioni di conservazione e miglioramento dell'Ensanche, che tengano conto degli elementi della sua identità e che tendano al mantenimento di uno dei più grandi centri d'Europa nel quale sembra ancora possibile neutralizzare la forte specializzazione funzionale (dalla quale tutti gli altri centri europei sono sommersi), stimolando, quindi, l'uso residenziale come una delle componenti riequilibratici.

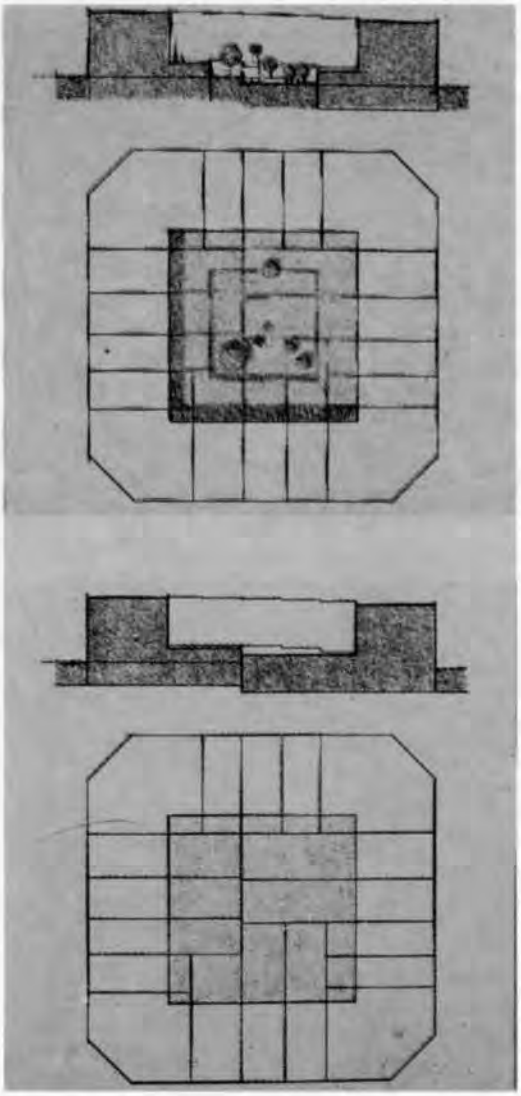
Gli interventi in corso saranno di ordine globale nel caso della Ordinanza specifica per l'Ensanche e, a livello settoriale, tramite piani specifici di diverso tipo (come si vedrà in seguito).

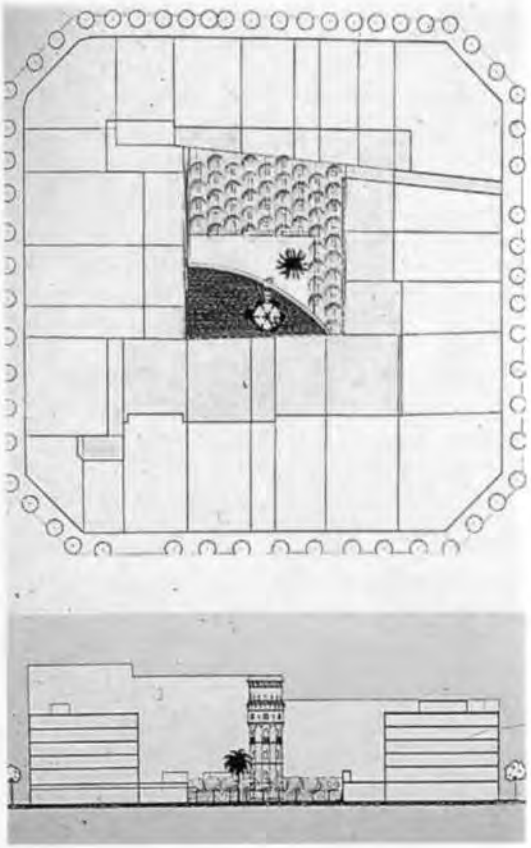
In effetti la situazione degli edifici dell'Ensanche è molto consolidata; restano pochi terreni edificabili liberi e si dispone di molti edifici di grande interesse architettonico e ambientale. In questa situazione il problema è quello di defi-



5/Veduta aerea dell'Ensanche centrale.

6/Confronto della nuova disposizione dell'Ensanche con la normativa del Piano Generale.





7/Ripercussione delle ordinanze successive sulla sezione edificata dell'Ensanche.
8/Proposta di intervento nel cortile della Torre dell'Acqua (opera eseguita).

nire un regolamento più preciso che permetta di apportare miglioramenti anche agli edifici che non sono inclusi nel Catalogo. Questa Ordinanza definisce due zone: una di «protezione» (che amplia la vecchia delimitazione fino a Urgell e Paseo de Sant Joan) ed un'altra di «sviluppo». Si tratta, nell'insieme, di facilitare il recupero degli edifici e allo stesso tempo di assicurare un buon inserimento delle case nuove e dare norme per le modifiche da apportare a quelle già esistenti.

Altro obiettivo base della normativa è l'apertura dei cortili interni agli isolati. Questa proposta risultava già dal progetto iniziale di Cerdà ma non era stata mai realizzata. Infatti, la geometria e il volume degli isolati hanno bisogno di uno spazio interno libero da edificazioni che dia qualità alla facciata e allo spazio interno stesso. La Ordinanza approvata obbliga a lasciare il centro dell'isolato senza costruzioni di nessun genere e a trasformarlo in giardino in caso di drastiche trasformazioni di edifici già esistenti. Questo darà avvio ad un lento processo, che man mano aumenterà lo spazio verde dell'isolato e sicuramente tutte le situazioni intermedie saranno migliorate. D'altra parte, un certo numero di cortili avranno una utilizzazione pubblica, e in particolar modo quelli in cui è possibile intervenire con una certa facilità e che per la loro posizione rispetto agli assi attrezzati più importanti sono di maggior interesse. La realizzazione del primo cortile «pilota» è stata ottenu-

ta utilizzando la vecchia torre dell'acqua della via Lluria, e servirà come esperimento per una dozzina di cortili che si spera di rendere pubblici a breve scadenza. Per il resto l'uso rimarrà collettivo o privato, ma con attività compatibili con lo spazio a giardino.

In forma complementare a queste misure che tendono a valorizzare le qualità di quest'area così singolare e omogenea, una serie di Piani contribuiranno a sviluppare per settori le idee generali.

Bisogna ricordare che i Piani di Ordinamento delle Attrezzature cercano, caso per caso, di razionalizzare le necessità di ogni attrezzatura ma anche di stabilire il migliore uso pubblico o collettivo dello spazio non edificato. Considerando ciò, sarà necessario dar rilievo al Piano del «Recinto de la Escuela Industrial» o a quello del «Palau Robert» nel Paseo de Gracia, cercando di assicurare un uso più intensivo dello spazio libero non più occupato da costruzioni; nel primo caso per la facciata di «calle Viladomat», e nel secondo per lo spazio interno dell'isolato aprendo i giardini già esistenti. In ogni caso si conferma un modello generale di reinterpretazione delle grandi attrezzature centrali che possono così divenire parti urbane più integrate.

Un altro blocco di strumenti fa riferimento ai piani di miglioramento e a quelli di compensazione. Si tratta di norme volumetriche generalmente in scala dell'isolato in cui si amministra l'utilizzazione permessa, normalmente per un nuovo uso residenziale, cercando di ottenere spazi liberi e attrezzature importanti per aumentare la dotazione di questi settori. Questi Piani si presentano normalmente nel settore «non protetto», in quanto lì si trovano ancora parti industriali e di deposito di possibile trasformazione e allo stesso tempo di possibile utilizzazione per servizi e giardini che strutturino queste aree relativamente recenti dell'Ensanche. A questo proposito bisogna ricordare l'area intorno alla Sagrada Familia, di alta densità residenziale ma priva di una struttura urbana propria come quella che si può invece potenziare in senso verticale intorno alla Sedeta.

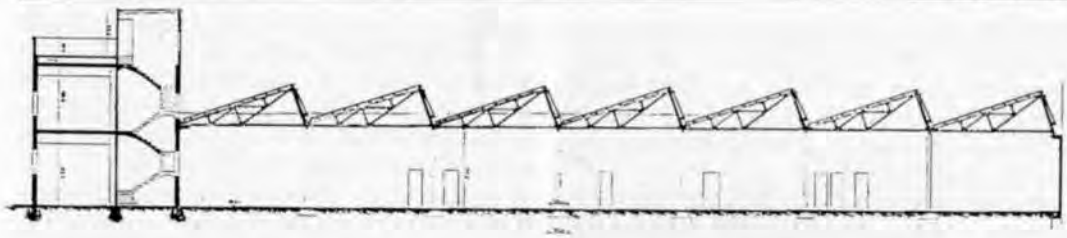
Un terzo tipo di attuazione riguarda in particolare la riutilizzazione delle strade. Nell'Ensanche, la densità del traffico è divenuto un problema importante, con ben il 20% delle auto che non entrano né escono dalla zona ma l'attraversano soltanto. Cercare altri punti di incrocio permette lo snellimento del traffico centrale, come vedremo parlando delle proposte di viabilità. Bisogna, in effetti, pensare a proposte che non interrompano gli aspetti unitari dell'Ensanche: la forma dell'incrocio, la sezione equilibrata delle vie (uguale spazio per i pedoni e per le auto). La riconversione di alcune grandi strade può fornire spazi di notevole struttura per i pedoni e per le attività collettive di uso intensivo: l'esempio dell'Avenida Gaudì avrebbe un parallelo nella continuazione di Salò de Sant Joan, o il cambiamento di Infanta Carlota. Nell'insieme, è un lavoro che tende a razionalizzare l'uso attuale, ma ci si deve rendere conto che le misure più drastiche per snellire la circolazione dovranno contare sulla realizzazione di grandi assi viari alternativi per il traffico di attraversamento della città.

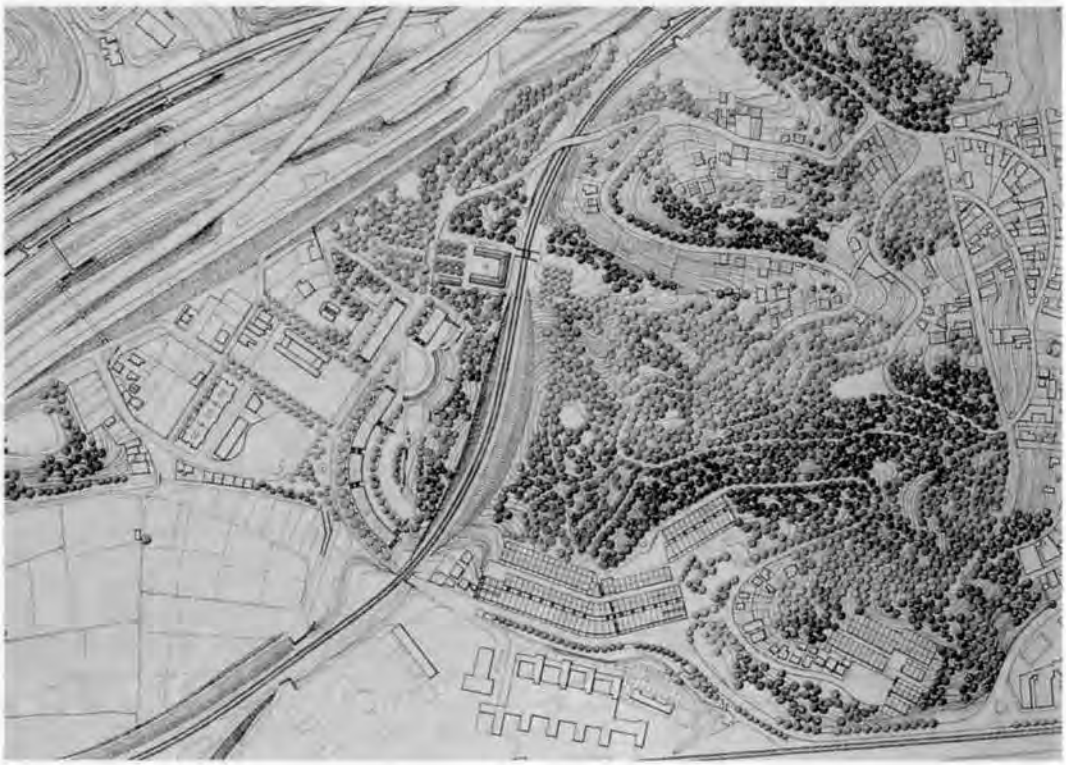
2.4. Recupero dei quartieri autocostruiti

Fanno parte di questo gruppo i quartieri della zona a nord della città che hanno avuto un processo di formazione irregolare, definito anche di urbanizzazione marginale. La loro crescita è avvenuta negli anni '50-'70 in un'area periferica priva di urbanizzazioni, sotto forma, in molti casi, di autocostruzione. Questi quartieri sono abitati da una popolazione con redditi molto bassi che ha dovuto scegliere questa soluzione per ottenere una casa, non essendo in grado di affrontare i costi dell'edilizia normale e la cui situazione è stata sfruttata da alcuni proprietari di terreni che non potevano essere venduti come terreno edificabile, in base alle norme urbanistiche vigenti. Tutto questo si è verificato entro i confini di Barcellona, e precisamente al confine fra la città e la montagna. I primi episodi si sono manifestati in alcune parti dei «Planes del Carmelo».

Oggi si possono individuare una serie di quartieri situati soprattutto nella parte bassa di Collserola: Torre Barò, Roquetes, Sant Genis, Can Caralleu, che hanno seguito questo processo di formazione su terreni in forte pendenza. Questi quartieri si alternano a quartieri di alto «standing» e con parti di attrezzature importanti localizzate entro questo confine della città all'inizio del secolo.

Siamo lontani dal progetto di Rubiò Tuduri che pensava ad una cintura di parchi tra la città e lo spazio naturale di Collserola. Nello stesso tempo, si può definire un ritmo di occupazione sul confine città-montagna — cioè, tra il Segundo Cinturon e la Carretera de las Aguas — che pur accettando la sua diversità, offre una soluzione globale alla futura Barcelona-Collserola, che recentemente è stata formulata come la «facciata montuosa». Tutto questo sarà possibile se i quartieri già esistenti entreranno in un processo di recupero e se alcuni poderi interstiziali verranno trasformati in grandi parchi urba-





9/Sezione di navata industriale per la quale si propone una riutilizzazione come attrezzatura sportiva.
10/Proposta per il quartiere di urbanizzazione marginale di Vallbona.

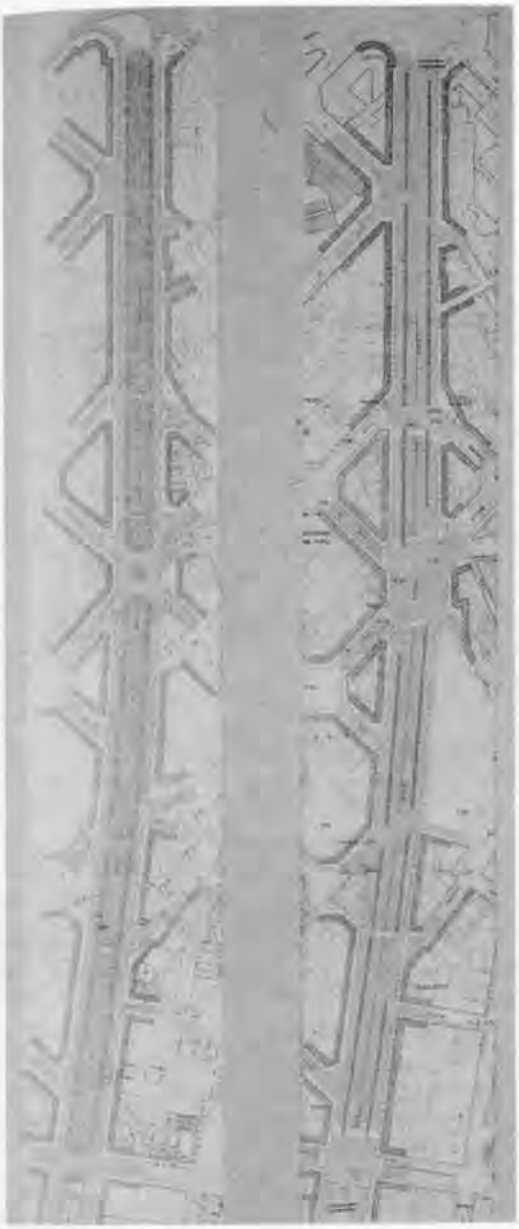
11/Rifacimento per uso specificamente pedonale della Avda Infanta Carlota.

ni come parte o diaframmi fra le case e la massa forestale. Questi luoghi potrebbero divenire sede di importanti attrezzature della città: gli esempi del Parque del Laberinto e del Velodromo sono casi dimostrativi. E così alla serie di quartieri se ne potrebbe intercalare un'altra di poderi-parchi, come Vallbona, Torre Barò, Laberinto, Museu de la Ciencia, Torre Vilana, Sentmenat e Oreneta.

Sono alcune operazioni di struttura generale che caratterizzano il processo minore del recupero dei quartieri di autocostruzione, poiché i piani per questi quartieri esigono uno studio dettagliato della situazione edilizia e di urbanizzazione delle differenti parti del quartiere. Le idee su cui si basano questi piani sono:

a) la valorizzazione dell'abitazione passa attraverso lo studio delle sue condizioni sanitarie, statiche e tipologiche. Queste considerazioni, fatte particella per particella, sono poi interpretate a livello di settore nella proposta del Piano. Ricordiamo, a proposito, gli studi esemplari sulla condizione abitativa effettuati per i quartieri Vallbona e Roquetes;

b) le condizioni di proprietà dell'abitazione e soprattutto del suolo sono una premessa indi-



spensabile per assicurare che la legalizzazione apportata dal Piano sia utile ai residenti e non si ripresenti l'antico proprietario del terreno che voglia agire nuovamente in maniera speculativa nel recupero del quartiere;

c) l'urbanizzazione delle strade sarà sempre un tema importante ma difficile. In genere i servizi urbani saranno progettati e realizzati prima degli edifici per evitare le difficoltà che si presenterebbero facendo il contrario, specialmente quando la topografia è disomogenea. Le possibilità di creare una rete minima di strade sarà intento primario in tutti questi piani, come per esempio ci dimostrano i casi di Can Caralleu e Sant Genis dels Agudells.

Le difficoltà in cui si trovano questi quartieri richiedono progetti piuttosto costosi. La costruzione delle abitazioni costituisce un fattore importante sia a Vallbona che a Roquetes che, sebbene localizzate diversamente, hanno bisogno della sostituzione degli edifici fatiscenti. L'urbanizzazione in genere è più costosa del normale e a volte è necessario rifare parti mal eseguite. Il processo di legalizzazione comporta problemi specifici all'avvio del Piano, è necessario che questo comprenda delle opzioni di struttura generale per essere realizzato: in questo senso si intende la incorporazione del podere di Sentmenat a Can Caralleu, definendo un nuovo fronte del quartiere verso levante; il parco di Vallbona, riacquistando l'aspetto originale con la ripopolazione forestale della montagna dove è sorto il quartiere; il collegamento di Roquetes con Canyelles e Torre Barò, come modo di articolare questo quartiere di maggiore densità. In ogni caso, sono piani che fanno parte di realtà già molto consolidate e di cui si deve avviare l'esecuzione con sforzi notevoli da parte della gestione pubblica.

2.5. Piani di ristrutturazione o di trasformazione puntuale della città

Anche se l'iniziativa municipale ha promosso i Piani precedenti per dar seguito alla propria attuazione e facilitare anche lo sviluppo privato quando ciò è possibile, esiste un altro tipo di lavoro di pianificazione che nasce soprattutto dai bisogni dell'iniziativa privata per poter intervenire nell'ordinamento parziale o nella trasformazione puntuale di determinate zone della città. In questi processi, l'avvio dell'attuazione urbanistica avviene per volontà di un gruppo di privati che intendono intervenire in un settore in trasformazione, come è previsto dal Piano Generale o perché i propri Servizi Tecnici Comunali danno impulso a questa disposizione. In entrambi i casi il lavoro consiste nel rendere compatibili la citata volontà concreta con uno sviluppo armonico più generale. A loro volta questi processi permettono la realizzazione di piccole piazze o l'apertura di vie finanziate totalmente dal settore privato. Va segnalato che a volte la superficie del Piano è molto ridotta (inferiore a 1ha) per cui la realizzazione di un tale procedimento diventa veramente complicata: occorre tener conto del fatto che Barcellona è una città già consolidata e gli spazi in cui si può costruire presentano dei vincoli urbanistici che

devono essere risolti prima di prendere qualsiasi iniziativa.

In questi ultimi tre anni sono stati iniziati 76 strumenti di pianificazione per interventi di tipo puntuale, per un totale di 62ha. I progetti hanno interessato diverse zone della città e bisogna tener conto che le iniziative si riferiscono a quei distretti o settori della città in cui la pianificazione d'iniziativa pubblica è meno importante. Analogamente si articola lo sviluppo del Piano Generale secondo le diverse realtà urbanistiche di tutta la città.

Questa pianificazione puntuale corrisponde alla volontà municipale di indirizzare l'iniziativa privata verso il miglioramento della città. Lo dimostra l'intervento scrupoloso dei Servizi Comunali per assicurare che i Piani tengano conto e curino la forma, le caratteristiche e le fasi di realizzazione degli spazi risultanti. Allo stesso tempo, questi Piani prevedono la creazione di spazi liberi in zone di alta densità risolvendo difficili conflitti di ordinamento (coprendo i muri divisori, proteggendo edifici d'interesse architettonico).

Nell'ambito di queste attuazioni puntuali rientrano i piani che si riferiscono alle attrezzature private o pubbliche che tentano di sviluppare ampliamenti laddove è possibile. In questi casi obiettivo primario è quello di cercare il miglior inserimento possibile delle attrezzature nel tessuto urbano che le circonda. Per quanto riguarda lo sviluppo residenziale occorre far presente che tramite questa attuazione si è resa possibile, in quest'ultimo periodo, la costruzione di quasi 1200 abitazioni all'anno, il che rappresenta una cifra consistente della promozione totale di nuovi alloggi a Barcellona.

3. I grandi piani della città

Questo capitolo fa riferimento agli elementi strutturali o monografici della città, ma che debitamente contestualizzati debbono permettere soluzioni o progetti efficienti, ben integrati nella morfologia urbana.

Infatti, alla luce dell'analisi dimostrata dagli studi sulla morfologia urbana e sulla tipologia architettonica nella interpretazione e nel controllo dei rapporti spaziali e processuali della città esistente, è possibile opporre le sue limitazioni per affrontare problemi che in altri luoghi della città sono più importanti: come nel caso di aree che subiscono forti trasformazioni e cambiamenti di struttura, o anche in considerazione di elementi funzionali particolarmente specifici.

In questo senso i lavori presentati in questo contesto faranno riferimento:

1) a proposte di settore, che nascono dalla considerazione specifica di temi particolari quali le Aree Olimpiche o le Aree di Nuova Centralità, le Attrezzature Ospedaliere, ecc.;

2) a elementi di struttura urbana che potrebbero articolare con coerenza alcuni settori urbani di cui si è accennato in precedenza. In ogni caso il problema consiste nell'identificare gli elementi strutturali o generali per mezzo dei quali sia possibile determinare le grandi proposte per la città. L'esperienza di lavoro per la riqualificazione di Barcellona, sia a livello di discussione generale che di lavoro effettivo, ci porta ad insistere sui due punti sopra specificati nell'annotazione metodologica. L'intenso processo di proposte e studi sui settori urbani (quartieri della città), ed anche sui particolari e sui singoli elementi (spazi vuoti, confini), ci fa presupporre che questa sia un'ottima procedura per la elaborazione delle grandi proposte. Nella misura in cui permette di integrare tipi di decisioni differenti, di coinvolgere operatori e agenti sociali con interessi contraddittori e di confrontare le grandi idee e gli schemi con un processo giuridico e di gestione attiva, e con riferimenti formali e culturali di differenti luoghi della città. In tal senso, un maggiore approfondimento in questa direzione permetterà di elaborare un piano in grande scala della città, senza privarla degli attributi formali e di ordine tipici della scala minore.

3.1. Le Aree di Nuova Centralità

Negli anni settanta all'idea di austerità si è sovrapposta molto spesso l'idea del ristagno urbano. La capacità di formulare grandi progetti per le nostre città si è arrestata, in quanto essa si identificava con una dinamica di sviluppo economico. Quindici anni dopo si va delineando un diverso atteggiamento ed alcune città rivelano la propria volontà di favorire progetti di piani su larga scala, basati sui processi di trasformazione urbanistica e infrastrutturale, che rimettono in discussione il tipo di scala e la progettazione della città.

Il rifiuto per quanto riguarda i contenuti e le forme convenzionali di intervento nella città si evidenzia nel disaccordo che si è generato fra la scala urbanistica e quella architettonica, che ha dato luogo a contraddizioni sia per quanto riguarda la volontà di predeterminare la forma della città, prescindendo dai meccanismi del suo sviluppo, sia nella formulazione puramente oggettuale delle sue parti specifiche.

12/I centri di polarizzazione delle Aree di Nuova Centralità.

La crisi dei modelli di pianificazione convenzionale nei paesi più sviluppati, latente negli ultimi anni, ha ricondotto l'iniziativa di pianificazione verso politiche urbanistiche di settore: il traffico, l'abitazione, il trasporto, i servizi urbani, le attrezzature pubbliche, ecc.

Nella misura in cui i problemi della città sono distinti fra loro, questi «settori» si trasformano in agenti urbanistici privilegiati per guidare i processi di trasformazione che l'attuale città richiede.

Questa situazione conduce, nel migliore dei casi, a una ottimizzazione parziale di queste variabili, tuttavia dati i loro limiti, si riducono a produrre una trasformazione urbana spesso poco conveniente e portano a tensioni in altri settori di attività o aree urbane.

I progetti urbanistici, al contrario, nel partecipare a quelle analisi e diagnosi settoriali pongono la capacità di integrare e potenziare strategie più complesse. In questo sta il loro punto forte e nello stesso tempo il loro punto debole. Punto forte in quanto possono agire su sezioni e settori della città apparentemente molto dissociati, e punto debole in quanto richiedono un lavoro tecnico e politico che ha scarsi precedenti, e questo richiede nuovi procedimenti di gestione ed una analisi specifica.

La grande città oggi si presenta come una zona in cui avvengono notevoli cambiamenti nell'uso, nella forma e nell'organizzazione infrastrutturale. Nascono nuove domande a cui occorre dare una risposta che si uniformi alle esigenze di forma e di contenuto che vengono avanzate, e ciò sarà possibile soltanto con la discussione articolata che propone il progetto urbanistico: la definizione della forma della città e dei suoi elementi che continuano ad essere uno degli strumenti di sintesi più utili ed efficaci per l'articolazione delle proposte.

I grandi progetti urbanistici appaiono come gli strumenti di discussione del nuovo schema infrastrutturale della città, del riordinamento degli spazi obsoleti, dei vuoti interstiziali esistenti in parti della città molto consolidate, spazi di grandi dimensioni, in cui la città non ha ancora trovato la sua forma definitiva e che offrono un notevole potenziale come aree in trasformazione per accogliere usi terziari e direzionali di impianto territoriale, alternativi e complementari al terziario tradizionale.

In effetti, l'offerta attuale del settore dei servizi si concretizza nel centro storico e nel suo intorno. Le istituzioni con una maggiore proie-

13/Vuoti urbani nel mezzo della Città consolidata (Area di Renfe-Meridiana).

zione sociale e politica sono tradizionalmente collocate nel primo, portando alla comparsa del settore privato nelle sue vicinanze, come per esempio gli assi specifici delle Ramblas, Via Layetana, Paseo de Gracia e la Diagonal. D'altra parte, le evidenti condizioni di centralità dell'Ensanche, il suo alto grado di urbanizzazione, l'offerta di edifici particolarmente adatti agli usi commerciali, spiegano il processo spontaneo di trasformazione iniziato negli anni sessanta in un tessuto caratterizzato da una buona qualità della sua architettura residenziale.

In questo contesto, la città offre nuove aree che comprendono un complesso di sistemi direzionali progettati con una ottica nuova, diversa dalla progettazione dei centri direzionali degli anni sessanta che mostravano delle pretese certamente eccessive, dovute alla euforia di sviluppo del momento.

All'iniziativa di impianti metropolitani, che in Italia ha avuto i suoi esempi a Torino, Milano, Roma, Genova, Firenze, e a Barcellona in quelli ubicati sull'altro lato della Sierra de Collserola, si manifestano degli interventi in scala minore influenzati dalle tendenze di sviluppo del terziario avanzato che presuppone un certo potenziamento di alcuni usi e una mescolanza selettiva dei medesimi.

Non tutti i sistemi direzionali impostati su questa ottica hanno il medesimo profilo funzionale, alcuni richiedono l'esistenza di sistemi di comunicazione particolari, che gli uffici e il commercio normale non possono corrispondere, e che facilitano un rapido interscambio di informazioni con altre unità, centri dati, testi o immagini, che configurano le nuove economie di scala, che fra gruppi di imprese e istituzioni possono coprire le spese e ammortizzarle, all'interno della nuova immagine del W.T.C. che si sta ripetendo in tutte le zone.

Altri centri si presentano con una diversa configurazione tecnologica meno importante, basando la propria attività su un uso particolare da scegliere fra uffici, istituzioni, attrezzature, servizi, commercio, alberghi e luoghi di svago con una componente culturale di distinta entità e significato.

L'origine urbana delle aree determina attività e stabilisce paralleli con aree direzionali esistenti in altre città del mondo occidentale. Situazioni come quella di Renfe-Meridiana, Glorias o La Sagrera, dovute a vecchie istallazioni ferroviarie in disuso o in procinto di riconversione, trovano un corrispondente in casi come quello di Hoog Catharine a Utrech o de la Part Dieu di Lione. Per altri casi, nel riutilizzo di aree, come per il settore occidentale del Pueblo Nuevo, dove sarà ubicato il Centro Olimpico, si possono stabilire delle somiglianze con il progetto Minato Mirai 21 e Yokohama e, in scala minore, con l'operazione Citroen Cevennes a Parigi.

La trasformazione settoriale, prodotta dallo sviluppo progressivo dei porti, a causa della maggior richiesta di superficie e della evoluzione dei sistemi di trasporto e del movimento delle merci, promuove la riconversione a usi più urbani di quelle zone portuali più vincolate alla Città Vecchia. La trasformazione del Porto Urbano di Barcellona, si ispira, fra gli altri, agli esempi del Vieux Port di Marsiglia e del Darling Harbour di Sydney. Queste operazioni, che hanno come denominatore comune la necessità di iniziare un processo di trasformazione morfologica, contrastano con altri interventi che vanno intesi in un processo di riurbanizzazione e portati a termine in un tessuto come quello dei settori della Diagonal-Sarriá e de la calle de Tarragona a Plaza de Espana.

Ad ogni modo, la dozzina di aree selezionate come Aree di Nuova Centralità offrono le aree potenziali in cui si può canalizzare questo tipo di attività rispettando le caratteristiche che dovrebbe avere ognuna di esse. Nello stesso tempo, quattro di queste zone sono definite nel programma Olimpico del '92 e, pertanto l'impegno per la loro realizzazione ha un termine prefissato e il settore pubblico ne rappresenta il protagonista più importante. Per tre zone abbiamo il progetto già approvato e, di conseguenza, po-

tranno svilupparsi attraverso l'iniziativa privata con i suggerimenti del settore pubblico; il rimanente è, invece, in fase di studio.

La prima definizione spaziale delle Aree è stata verificata con uno studio di valutazione da parte del C.E.P. «Centro de Estudios de Planification» che ha evidenziato la consistenza della domanda e i ritmi di ognuna delle attività centrali menzionate. Si dispone anche di una diagnosi sull'andamento delle attività citate negli ultimi quindici anni. Si può asserire che una delle maggiori trasformazioni nelle nostre città si ha nel settore dei servizi e la localizzazione di alcuni di questi settori si basa sulla definizione della nuova centralità. Dunque si può valutare adeguatamente cosa sta accadendo e entro quali limiti si può lavorare per distribuire questi servizi centrali con un intento di riequilibrio.

In modo complementare allo studio di quelle attività, si è proceduto ad un'analisi monografica dei settori di attrezzatura di notevole incidenza sulla struttura urbana, cominciando dall'attrezzatura commerciale, alimentare e ospedaliera. Questi Piani prendono in considerazione sia la situazione di ciascun settore che il suo impatto sulla localizzazione di altre attività urbane. Si rivelano modelli di impianti specifici che portano a riflettere su altri temi di carattere più generale: per esempio sulla connessione fra le grandi infrastrutture viarie, la verifica di determinate posizioni topografiche, ecc.

3.2. Le aree olimpiche

Nel panorama generale delle aree di trasformazione della città e delle sue caratteristiche differenziali, si deve fare menzione particolare dei quattro settori che con una incidenza diversa accoglieranno le attività olimpiche in programma per Barcellona '92. Nei settori della Valle dell'Ebro, Diagonale e Montjuic, l'aspetto comune è il processo di urbanizzazione iniziato con intensità e progettazione storica differente, che dovrà essere ultimato entro termini prestabiliti. Invece, per il settore di Carlos I—Avda Icaria, l'annessione al programma olimpico presupporrà l'inizio di un importante processo di trasformazione urbana, i cui effetti vanno ben oltre lo stretto contenuto olimpico.

È questo il luogo in cui si concentra il maggiore potenziale di trasformazione del Programma '92; situato sul fronte marittimo della città e trasformando una zona industriale e di servizi urbani obsoleti, il progetto si imposta come alternativa ad altre proposte di realizzazione in posizione periferica, come è accaduto per altri eventi olimpici.

Barcellona '92 sarà il primo Villaggio Olimpico costruito all'interno della città, come opera di trasformazione urbana di grande importanza. È il caso di ricordare che per Los Angeles 1932, il Villaggio si installò in alcuni capannoni provvisori, e per i Giochi del 1984, gli atleti furono alloggiati in dimore per studenti, adatte per l'occasione. Per altri eventi olimpici, il Villaggio è stato un quartiere residenziale di nuova creazione all'esterno della città — come nel caso di Monaco.

Nonostante ciò, la proposta olimpica per Barcellona, situata sul fronte marino, può avere una duplice interpretazione: da una parte potrebbe essere considerata una copia del progetto di ristrutturazione speculativo del «Plan de la Ribera, S.A.», degli anni sessanta, che sostenendo lo sradicamento della popolazione esistente nella zona marittima del Pueblo Nuevo, si scontrò con l'opposizione degli interessati e delle organizzazioni professionali e i cittadini più colpiti, i quali bloccarono l'iniziativa con l'opposizione popolare e con la formazione di contropiani. D'altra parte, il culmine di un processo di lavoro concatenato, basato su piani e progetti in scala intermedia, ha riformulato il rapporto «città-acqua» sempre presente nella formulazione storica della città e che attualmente si ritrova nell'operazione «Moll de la Fusta», secondo il progetto di M. Solà-Morales, e dei piani di quartiere che definiscono schemi di intervento a Barceloneta, Raval e Santa Catalina.

Il Piano Speciale per il Villaggio Olimpico, progettato dagli architetti Martorell-Bohigas-Mackay-Puigdomenech, è in scala grande, e si avvale, nello stesso tempo, della disciplina specifica di coloro che devono attuare le proposte architettoniche. Queste si sviluppano con schemi di densità intermedia e di diversità tipologica.

L'opportunità globale dell'intervento viene migliorata tramite cambiamenti radicali delle infrastrutture del fronte marittimo. La rete ferroviaria vecchia di 100 anni che ha tagliato l'accesso al mare, sarà spostata. Un nuovo viale lungo il litorale avvicinerà i quartieri interni della città alla spiaggia, spezzando in questo modo un determinismo ecologico di incidenza negativa che ha bloccato il settore per decenni.

Questa indiscutibile condizione d'opportunità viene assunta in modo da assicurare il primo passo verso il processo di trasformazione della striscia di 2 Km del litorale, in modo da realizzarne la progressiva attuazione verso levante fino ad allacciarsi al litorale urbano del Maresme. Il piano delle infrastrutture si propone in forma globale, concentrando le operazioni di ricostru-

14/Pianta fotografica della montagna di Montjuic (area di localizzazione dell'Anello Olimpico).

zione nel triangolo delimitato dal Parque de la Ciudadela e «el Bogatell», al termine del quale si trova il Paseo Carlos I come asse urbano di riferimento principale e come collegamento urbano con il mare. Sul suolo si è intervenuti pubblicamente per evitare processi speculativi, il settore privato costruirà invece le abitazioni ed i servizi, ma alle condizioni prestabilite dalla Amministrazione Locale.

Il progetto per il Villaggio Olimpico riserva la prima linea ad un uso ricreativo vincolato alle spiagge una volta sistemate e risanate, completandole con la localizzazione di alberghi di grande interesse turistico. La «Avenida del Litoral», come asse viario principale nel settore est-ovest, si presenta in forma di «viale-parco», offrendo un percorso delimitato e suggestivo, e agendo, a volte, quale elemento di separazione nel Villaggio Olimpico.

Il pre-progetto, inseparabilmente vincolato al Piano Speciale, si presenta come un modello residenziale che accettando gli schemi generali dell'Ensanche di Barcellona, per quanto si riferisce alla continuità della via e l'altezza uniforme degli edifici, integra i diversi tipi di abitazioni future, e allo stesso tempo si rende compatibile con l'uso che se ne farà durante le due settimane dei giochi olimpici. Si tratta quindi di un doppio progetto.

D'altro lato, il progetto urbanistico di Montjuic, di L. Cantallops, e E. Roca, parte da alcune coordinate di fondo che hanno come obiettivo la conclusione del processo di urbanizzazione della montagna, iniziato nel 1917 e portato avanti in modo discontinuo. Il tema principale è dato dalla costruzione dell'Anello Olimpico, scenario principale dei Giochi che possono contare su attrezzature particolari: lo stadio olimpico ristrutturato, il padiglione polisportivo e il complesso di piscine articolate intorno alla grande spianata. Oltre alla costruzione delle varie sezioni, è prevista la costruzione della sede dell'I.N.E.M., che avrà la funzione di centro Stampa limitatamente al periodo di svolgimento dei Giochi Olimpici.

Il problema dell'accesso all'Anello Olimpico non prescinde dallo studio di un migliore collegamento viario della montagna ai diversi settori della città. Il prolungamento del Paseo de la Exposicion, la creazione di una via di circonvallazione intorno all'Anello e l'apertura di nuovi accessi al settore del quartiere del «Puerto», Zona Franca e Magoria, permetteranno di ottenere dei livelli di accessibilità a una vasta area libera della città che culminerà la sua formazione con la costruzione del Parque del Mediodia.

I due settori rimanenti hanno un'importanza minore; nella Valle dell'Ebro sarà costruito un parco sportivo ad uso cittadino e come appendice olimpica, grazie alla naturale vocazione urbana e alle buone condizioni ambientali del settore. In questa direzione va intesa la costruzione del Velodromo negli anni 1983-85 e delle attrezzature sportive in progetto, vincolate all'importante parco di nuova creazione che si progetta sul versante marino del «Segundo Cinturon» (Secondo Raccordo) verso i settori di Teixonera e della Clota. Nel settore della Diagonale si prevede un'opera di sistemazione, ampliamento e miglioramento degli impianti sportivi privati che nel settore confinante con il limite comunale sono numerosi e che si integrano con nuove attrezzature di tipo collettivo.

3.3. Rete stradale: Il Piano di Viabilità

La rete stradale è stata giustamente considerata come uno dei fattori che meglio definiscono la forma generale della nostra città. La speciale struttura urbanistica, fa in modo che l'allineamento stradale si trasformi nella variabile conformatrice della facciata pubblica degli edifici: a Barcellona, gli edifici circondati da strade sono più dei tre quarti.

Nello stesso tempo, la discussione delle proposte è stato uno dei temi più controversi: in special modo quando i progetti di viabilità sono stati progettati in forma radicale contro la città esistente. Da ciò si può comprendere come mai il principio secondo il quale bisognava dare la priorità alle auto private — che negli anni sessanta è stato riformulato per tutti i settori — abbia incontrato a Barcellona difficoltà particolari. La sovrapposizione di reti autostradali urbane al di sopra della città esistente, ha rappresentato un tipo di attuazione poco felice in tante città che ancora oggi subiscono le conseguenze di quella decisione: l'esempio di Bruxelles è indicativo di questa situazione in Europa.

A Barcellona la discussione per la rete di viabilità si è prolungata per decenni e si è arrivati a costruire soltanto gli accessi o i collegamenti delle autostrade alle importanti vie storiche del XIX secolo, quali la Diagonal, e la Gran Via, sconvolgendo il funzionamento del traffico interno. La corretta distribuzione degli accessi è un tema ancora in discussione. A questa situazione si aggiunge l'impressione di «sventramento» nei quartieri storici (Città Vecchia e Gracia i più evidenti), di cui si è parlato in precedenza.

In contrasto con questi progetti risalenti al secolo scorso e non eseguiti, la rete viaria soffre di «strozzature» molto accentuate per la mancanza di una corretta rete di distribuzione viaria

15/Veduta aerea dell'ambito di localizzazione del Villaggio Olimpico.
16/L'apertura della Diagonal fino al mare è uno dei grandi «progetti pendenti» per i prossimi anni.
17/La sezione della Av. Diagonal (foto dell'apertura negli anni '30), ha mostrato una capacità di adattamento ammirevole alle sollecitudini dei servizi in continuo cambiamento.

nei quartieri residenziali della corona. Inoltre molti di questi assi per la riurbanizzazione potrebbero configurare una buona struttura urbana nei quartieri a nord e a levante (ad esempio: Prim o la Ronda de San Martin o Rio de Janeiro, fra gli altri).

In questa situazione sembrerebbe necessario riprendere la discussione e tentare di stabilire dei principi di attuazione differente nella rete viaria. Le posizioni critiche di fronte alla rete autonoma rispetto alla città potrebbero portare a nuove forme di attuazione che si dovrebbero affrontare. In questo contesto deve intendersi la messa all'ordine del giorno del tema portato avanti nelle discussioni monografiche sulle «Vie di Barcellona» nel maggio del 1984 e dalle quali sono scaturite conclusioni molto importanti.

Parimenti, si sono stabiliti alcuni principi basilari che permettono di comprendere come «le vie principali, in una città già costruita come Barcellona, sono lo strumento di ordinamento dei più importanti spazi pubblici della città, intendendo per ordinamento l'intervento globale capace di soddisfare in modo integrato le richieste più diverse: qualità dell'ambiente, esigenze del contesto, traffico, ecc.».

D'altro canto si affermava che "gli studi di settore, come quelli di analisi e di previsione della richiesta di mobilità, per orientarsi, a supporto di questo processo globale dovranno tener conto delle condizioni fisiche del contesto come elemento fondamentale. In questo senso le indagini e gli studi realizzati permettono di affermare la necessità che il Secondo Raccordo e il Raccordo del litorale debbano avere un carattere predominante di vie di collegamento e di distribuzione e non tanto di transito senza perdere il loro carattere metropolitano".

Nello stesso tempo la discussione concreta dei progetti in corso ha permesso di aprire, in questo periodo, un fronte di lavoro importante per la Sezione Progetti Urbani del Comune. In questo contesto si pone, quindi, la considerazione della progettazione della rete stradale a Barcellona, che significa un'intervento per riuscire ad ottenere il completamento di tale rete. Il completamento del Piano di Viabilità acquisirà, quindi, il valore di un intento di razionalizzazione generale, capace di creare coerenza fra capacità viarie, tessuti esistenti e struttura urbana

in generale. Il metodo di lavoro impiegato finora, fa pensare che l'istanza urbanistica si possa realizzare per gradi, accettando la struttura contestuale del P.G.M. e stabilendo nuovi criteri di disegno e nello stesso tempo articolando le priorità di attuazione.

Il metodo di lavoro poggia su tre livelli di proposta della rete viaria che si riferiscono rispettivamente alla «grande rete viaria», alla «connettività urbana» e agli «assi urbani» elaborati dalla scala del settore urbano allo scopo di assicurare una buona configurazione di ciascun elemento di viabilità.

Le grandi infrastrutture o «gran viario», tenderanno ad essere formulate come distributori importanti che collegano e potenziano la rete secondaria. Ottenere queste condizioni in una città già costruita, richiede delle scelte progettuali difficili, tuttavia costituisce l'unica possibilità per eseguire a posteriori strutture che si sarebbero dovute costruire in precedenza. D'altra parte una buona disposizione del «gran viario» nei quartieri periferici deve avere un valore riqualificante per le aree in cui va ad intervenire sul tessuto. In questo senso, deve contenere una forte capacità di integrazione di queste nuove grandi vie distributrici di traffico, ma deve anche avere una forza nel suo schema che sia capace di portare nuovi contenuti alla periferia. Per questo, forse, sarà necessario elaborare proposte di progetto non convenzionali e i requisiti funzionali del traffico dovranno essere ponderati con altri criteri di inserimento urbano più complessi.

In relazione alla «connettività urbana» il fattore dominante deve consistere nella capacità di produrre nuovi collegamenti fra i quartieri. Un buon collegamento fra zone contigue può evitare traffico in altri quartieri che vengono attraversati senza necessità. Per questo motivo superare le «strozzature» esistenti, dovrà essere un obiettivo imprescindibile.

Si dovranno potenziare e completare strade già esistenti, per esempio quella di Felipe II — Bach de Roda, che con un ponte già costruito, permette un primo collegamento nord-sud a levante della città. Dovranno essere strade adatte al transito di autobus o altre forme di trasporto (si potrebbe forse pensare al tram, come in tante altre città europee), e diverranno, in breve, elementi di riferimento dei propri quartieri e di tutta la città. Da ricordare che storicamente le tranvie hanno seguito di fatto itinerari molto precisi fra quartieri ben collegati.

A questo livello sono enfatizzati gli itinerari non radiocentrici nella periferia, per evitare la congestione costante del centro. Nella parte alta della città si deve dar forma alle vie di fondo valle che sono in grado di espletare un servizio migliore in verticale, come per esempio: Bederrida, Sentmenat, Esteve Terrades, prolungamento Jordan, la Rambla del Carmelo, che dovrebbero permettere di snellire il traffico delle vecchie strade storiche.

Un terzo livello può essere definito in relazione agli assi urbani di carattere dominante per i pedoni e che può stabilire itinerari qualificati nei centri tradizionali della nostra città e degli antichi paesi del Barcellonese, ma anche nel contatto fra tessuti e quartieri differenti, come per esempio alcuni settori delle Rondas, Infanta Carlota, la continuità fra le due Ramblas, ecc.

Come abbiamo già detto in precedenza, la valorizzazione di questi elementi si realizza per i settori urbani e su scale diverse per poter favorire le differenti scale della struttura urbana.

In questo processo l'esperienza di Barcellona serve da modello base: il repertorio ad esempio delle strade migliori della città, ci spiega come le sezioni delle strade ben funzionanti hanno proporzioni date fra strada e marciapiede; le diverse soluzioni di piazze e punti di rotazione ci

offrono altresì un altro utile elenco di incroci in cui il traffico e i pedoni si muovono agevolmente in una buona sistemazione dello spazio. Sembra inoltre che si possano stabilire alcune soluzioni ordinate che aiutino a risolvere i problemi del traffico a livello urbano. Si direbbe che il traffico abbia un limite e, di fatto, la conoscenza specifica ci mostra il suo costante equilibrio-squilibrio, che permette di renderci conto di quanto il regolamento in sé sia una delle variabili più definitive della configurazione di una strada. Probabilmente in base a questi principi è stata disegnata la sezione della Gran Via, o della Diagonale, che hanno mostrato una capacità di adattamento ammirevole. In una condizione di traffico ben diversa ne potremmo disegnare un'altra, pensando forse anche alla elasticità di uso e alla complessità dimensionale che interviene in questi spazi pubblici lineari.

In ogni caso, un avvio ineccepibile dei grandi distributori stradali nella città con accordo istituzionale per renderlo effettivo, può assicurare una riforma della struttura generale di Barcellona senza precedenti da 20 anni a questa parte. Di conseguenza, il lavoro in scale successive, si presenta imprescindibile.

3.4. Ristrutturazione ferroviaria

La ristrutturazione della rete ferroviaria, in corso di esecuzione, permette una trasformazione della struttura generale, soprattutto liberando la sezione di accesso al litorale di Pueblo Nuevo, che, storicamente, si è prodotta con l'apertura della prima linea ferroviaria in questa zona.

Il riassetto ferroviario corrisponde alla prima fase di una trasformazione più ampia ma, senza dubbio, rappresenta un aggiornamento di questo importante mezzo di trasporto a Barcellona. La nuova linea gravita maggiormente sull'asse centrale della città, nel lato intermedio della zona urbana, e tende a potenziare Sagrera come seconda grande stazione assicurando un accesso più settoriale alla Estacion de Francia. Senza alcun dubbio questo schema presuppone l'inizio di un cammino verso la ristrutturazione dell'intera rete ferroviaria di Barcellona e le future proposte saranno tese a potenziare lo spazio naturale di Sagrera e anche a valutare con precisione il ruolo potenziale della variante ferroviaria Papiol — San Cugat — Cerdanyola — Mollet, sull'altro lato di Collserola.

In ogni caso si tratta di un problema comune a molte città e l'effetto di accesso interno delle stazioni dentro la città, costituisce un potenziale di straordinaria dinamicità.

4. Attuazioni per l'anno 1992

L'esperienza considerata indica le diverse scale di progettazione urbanistica che sono state utilizzate.

Da un lato, il lavoro a scala di settore che tenta di chiarire i vecchi temi di sempre (Ciutat Vella), i nuovi problemi (quello dell'Ensanche) e le alterazioni recenti (della periferia storica e di quella moderna); il tutto come attuazioni di una pianificazione all'interno della grande città. Il fine di questo processo è il miglioramento delle varie parti della città, impiegando in ognuna di esse strumenti specifici e stabilendo priorità di investimento pubblico selettivo, date le diverse necessità.

Dall'altro, la discussione dei grandi temi non ha permesso di definire quali potessero essere i grandi piani all'interno della città. Qui una trasformazione di grande scala sta procedendo con il programma olimpico, oltre che con un impegno di riurbanizzazione delle grandi strutture urbane e con il tentativo di razionalizzare la localizzazione delle attività più importanti.

In definitiva, si potrebbe dire che il lavoro alle due scale ha dato inizio ad un processo costante di definizione e valutazione del programma di attuazione urbanistica: qui si può trovare uno degli aspetti più importanti della nuova ottica. Forse questo è uno dei modi per evitare il dualismo fatale tra pianificazione e intervento verso il quale siamo inclinati. Per questo motivo è necessario che anche la scala generale più astratta definisca delle scelte «quadro» con una normativa di intervento, è altresì necessario che il progetto operativo parta da quelle premesse e si riveli fattibile, oppure si decida ad aprire la strada per una sua riconsiderazione

Soltanto in questa prospettiva ha senso parlare di uno spazio per un ordinamento urbanistico con proprie leggi di composizione. E soltanto così si potrà superare la rottura disciplinare tra i vari campi del progetto che si è prodotta nei decenni dall'urbanistica astratta dello standard e dello «zoning».

Per questo motivo è necessario interpretare bene i grandi vincoli (le leggi, le procedure, ecc.) che spesso conducono l'urbanistica a un vicolo cieco. È meglio accettare quelle condizioni necessarie (extradisciplinari) cercando tuttavia lo spazio sufficiente per sviluppare le proposte su scala urbana come unico strumento possibile per ottenere la riqualificazione della città.

In questa direzione è imprescindibile stabilire alcune idee-forza sulla città: di attuare interventi al suo interno e non fuori, di dare priorità alla qualità nelle decisioni progettuali, di ripristina-

re l'accordo pubblico-privato sotto la direzione di quello pubblico. Si tratta probabilmente di idee di lavoro nella città che sono più adeguate dei consueti dualismi (quali quello del recupero vs. crescita; dello sviluppo vs. ristagno; della congestione vs. espansione), più propri di una discussione solo accademica.

Tutto ciò fa pensare che esista uno spazio per l'urbanistica perché permette una situazione più equilibrata e regolata. L'esperienza ci dimostra che non è una strada facile, ma vediamo sotto i nostri occhi i risultati di quando si rinuncia, e in altri Paesi si cominciano a vedere anche le conseguenze di quando si abbandona: basta considerare, ad esempio, le città americane sotto l'influenza della «deregulation».

Inoltre, in una situazione urbana complessa come la nostra occorre insistere sulla convenienza che la gestione dell'urbanistica resti all'amministrazione locale e che questa si articoli nella reale situazione metropolitana. L'esperienza internazionale ci indica l'importanza di questa scelta nelle città più dinamiche e ben ordinate. Bisogna tener presente la nostra realtà urbana per capire quanto è lontana da altre situazioni metropolitane. Lo spazio territoriale della Corporacion Metropolitana corrisponde ad un insediamento continuo senza interruzioni importanti e con una superficie più limitata rispetto al confine comunale di Madrid. L'articolazione di queste città è pienamente urbana e di conseguenza è necessario trovare meccanismi di azione urbanistica reale ed equilibrata a livello locale. La riformulazione del G.L.C. di Londra o i cambiamenti del Tri-State di New York, si riferiscono a strutture urbane e a una situazione amministrativa molto diverse. Per evitare, quindi, che la nuova organizzazione territoriale provochi gravi danni alla conurbazione della capitale, si dovrebbe stabilire un'articolazione amministrativa e politica nei diversi campi dell'urbanistica locale. Occorre evitare di separare la pianificazione dall'intervento, cosa che terremo presente nelle nostre esperienze future.

D'altra parte, se la sintesi di un lavoro può avere il significato di valutazione e di proposta, è il caso di insistere sulla necessità di chiarire gli strumenti disciplinari propri delle varie scale di progettazione urbanistica. Possediamo già abbastanza esempi per affrontare questa prova con una certa sicurezza. Il tempo ci sarà d'aiuto per valutare le priorità dei programmi.

A livello di tendenza o di proposta varrebbe la pena di definire delle unità specifiche di attuazione che sviluppino la pianificazione con forme di gestione integrata: sono realizzazioni prioritarie contenute nei Piani Speciali di quartiere che presuppongono piccole riforme (di viabilità, di edificazione, o spazio aperto) e che possono avere un valore di riqualificazione importante. L'esperimento posto in atto dall'avvio dei primi PERI già approvati serve per definire il contenuto e l'impostazione che va data a questa unità di realizzazione integrata.

Considerando un altro ordine di problemi, si è rivelato utile agire sulle attività che «tirano» e creano una nuova centralità (istituzionale, commerciale, alberghiera, di attrezzature) affinché la sua localizzazione possa riequilibrare i diversi settori del tessuto urbano ed evitare l'effetto di congestione nel centro medesimo. Queste realizzazioni possono avvenire a livello di concentrazione, in cui il valore di suggerimento dell'iniziativa locale può sortire effetti importanti nella ristrutturazione urbana di alcune zone. Da questo punto di vista rimangono ancora aperte nella città molte grandi questioni relative alle istituzioni o agli enti pubblici, la cui localizzazione presenta una vasta gamma di possibilità.

L'insieme di queste operazioni urbanistiche ci fa pensare quanto ciò costituisca un processo di realizzazione congiunturale e casuale o che possa essere formulato come un nuovo orientamento della pianificazione delle città.

L'esperienza di Barcellona è considerata in molti ambienti internazionali specializzati come qualcosa di più di una pubblicità indiretta, probabilmente per lo sforzo di aprire nuove direzioni e per il forte coordinamento fra decisioni politiche e sviluppo urbanistico.

Si rivela inoltre che questo sforzo di riqualificazione di fondo e di urbanizzazione puntuale, è condiviso anche da altre città «capitali» — a volte capitali senza stato — che hanno problemi simili e che devono trovare la loro strategia specifica. Chicago, quando ha proposto il suo progetto per l'Esposizione del 1992 — a cui ha poi rinunciato — ha concentrato i suoi sforzi sul «waterfront» tornando su quanto D. Burnham aveva proposto più di settanta anni prima; Berlino ovest, con l'Esposizione IBA 84-87 sul tema dello sviluppo residenziale nella parte della città distrutta dalla guerra, ha tentato di colmare gli spazi liberi fra le due parti della città; anche Berlino est, da parte sua, attua uno sforzo urbanistico singolare contrassegnato dalla evoluzione tecnologica dell'edilizia urbana; altre città come Milano, Rotterdam o Vancouver sono decise a dare nuovi orientamenti all'intervento urbanistico.

A Barcellona questo sforzo di riqualificazione coincide anche con il momento di adattamento della città alla rappresentatività delle nuove isti-

18/19/Immagine del progetto di recupero della costa lungo la ristrutturazione olimpica e disegno della città nel 1888. Cento anni separano le due immagini: la città aggiorna e reinterpreta temi simili.

tuzioni autonome della «Generalitat». Il rafforzamento istituzionale di Barcellona, in Catalogna può servire a comporre la continuità urbana della capitale senza entrare in contraddizione con l'ipotesi di un riequilibrio territoriale più esteso.

In ogni caso la recente esperienza di Barcellona tende a definire con chiarezza esemplare la necessità della progettazione urbanistica al fine di poter affrontare i gravi problemi di ristrutturazione urbana. Dall'impostazione delle due scale di lavoro, si evince la grande importanza della scala intermedia, in cui la forma del contesto urbano (territorio, grande immagine) viene appoggiata sulla forma delle parti (quartieri con propria identità). Ed è in questa scala che si possono trovare elementi nuovi per la forma generale delle nostre città; elementi a volte plurifunzionali o risultanti da forti trasformazioni che articolano i grandi obiettivi della città: la volontà mediterranea di Barcellona, per esempio, si esprime nel ricercare il legame perduto con il porto (Moll de la Fusta) nel tentativo di utilizzare il mare (Villaggio Olimpico), e nel dare un aspetto definitivo al fronte del Poblenou.

Note

[1] Questo articolo raccoglie i frutti di una serie di lavori della sezione di Pianificazione Urbanistica del Comune, che sviluppando il «Piano Generale Metropolitano», intende, da una parte, attuare i piani di promozione dettati dal Comune, dall'altra integrare e razionalizzare quelli dell'iniziativa privata. È questo un grosso impegno di lavoro, realizzato in diverse scale, che sintetizza lo sforzo di numerosi tecnici sia comunali che privati. Questo tipo di discorso si è reso possibile grazie all'appoggio di altri servizi della sezione di Urbanistica e Opere Pubbliche, del Municipio e della «Corporacion Metropolitana».

[2] Si tratta delle attuazioni iniziate nel 1981, con il coordinamento dell'arch. Oriol Bohigas, e riassunto nel libro *Plans i Projectes (Piani e Progetti)*, Municipio di Barcellona 1983.

[3] Si può seguire questo dibattito nel testo: *Valoracion de las necessidades de rehabilitacion (Valorizzazione delle necessità di recupero)* del Laboratorio di Urbanistica, edito da I.T.E.C. (1983).

[4] Su questo tema si fa riferimento al libro *Inicis de la Urbanistica Municipal de Barcelona*, Municipio di Barcellona (1985). È una raccolta di materiale dell'Archivio del Municipio (a cura dell'arch. Manuel Torres e da una equipe da lui diretta), che è stata oggetto di una Mostra nel Salone del Tinell di Barcellona, nel febbraio-marzo 1985.

[5] Una più vasta documentazione del processo di pianificazione si può trovare nel fascicolo: *La Rehabilitacion de Ciutat Vella (Il recupero del Centro Storico)*, nella rivista «Barcelona Metropolis Mediterrania», 1986.

[6] Di un saggio su questo argomento esiste una pubblicazione concisa edita dal Comune (1983) *Estudi de l'Eixample*, con il materiale grafico della quale è stata allestita una mostra nella Casa Elizalde nel dicembre 1983, che venne poi richiesto da diverse città europee (dalla Francia, Italia, Germania, Portogallo, Belgio — almeno finora). L'esposizione — in un certo qual modo — ha rimesso in discussione gli interventi urbanistici nei centri moderni del secolo XIX.