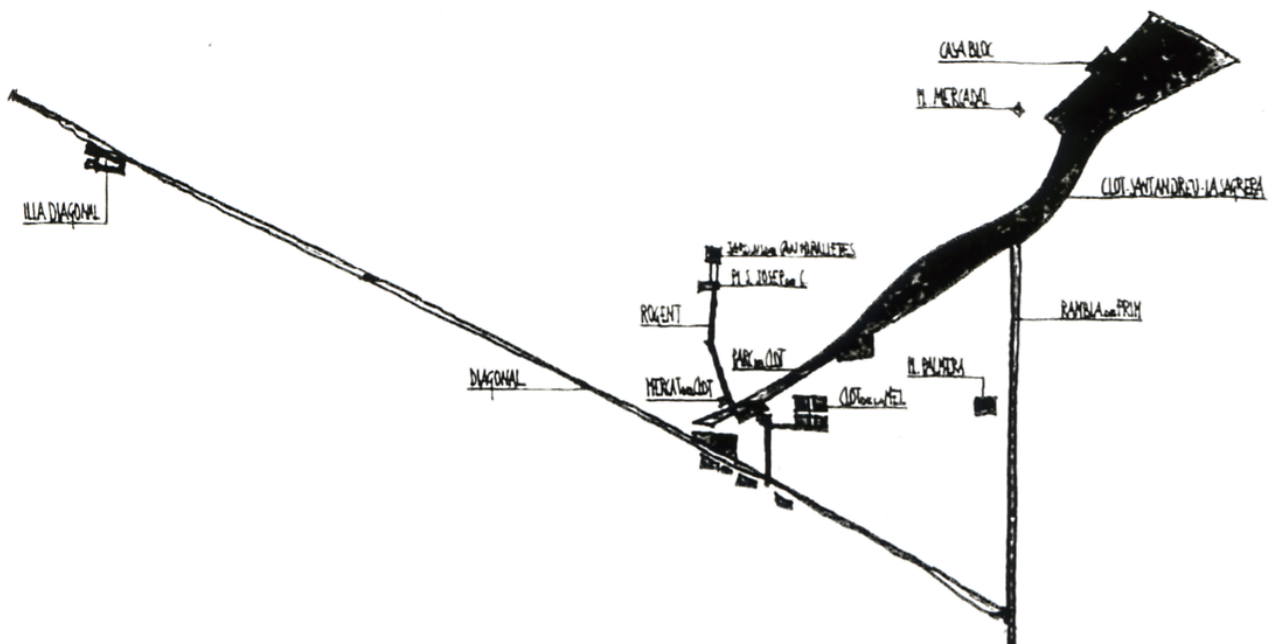


#### QUARTA GIORNATA.

Manzana Diagonal, avinguda de la Diagonal, centro commerciale Glorias-Diagonal, invenzione di una Barcellona analoga, Diagonal-Poble Nou, Rambla Prim, corridoio ferroviario Clot-Sant Andreu-La Sagrera

La giornata quarta comporterà grandi spostamenti all'interno della città del *Plan-Cerdà*, un passeggiata nel tempo e nello spazio tra interpretazioni del piano e suoi destini futuri.

Siamo alle *Corts*, il percorso inizia dalla *Manzana Diagonal* di Rafael Moneo e Manuel de Solá-Morales.



La prima volta che vidi questo edificio non capii essere sostanzialmente una strada coperta. Procedendo poi nell'osservazione scoprii che è molte altre cose: sicuramente è una *metafora urbana* dai molteplici aspetti, non ultimo è un edificio che non si sottrae dall'intessere un dialogo colto con la storia della città (e ciò è sempre un elemento di distinzione tra edilizia ed architettura)<sup>1</sup>.

Una prima considerazione è sulla modalità di costruzione/composizione del *vuoto* (centrale) che per i progettisti è il modo di ragionare sulla possibilità di continuare a costruire la città<sup>2</sup> - questa città in particolare. *Vuoto* inteso come *via*, parola ove risuona la diade *vías-intervías* (calles-manzanas)<sup>3</sup>: ovviamente è Cerdà il costante orizzonte di confronto per qualunque azione urbanistico-architettonico sulla città di Barcellona.

L' *avinguda de la Diagonal* nei suoi oltre 10 Km attraversa l'intera città; nella parte ovest, negli anni cinquanta, si incontravano terreni edificabili e solo alcuni edifici significativi, i primi a dar forma alla zona (ai tempi era chiamata la *Nueva Diagonal*). L'area della futura *Illa Diagonal* era occupata dall'*Hospital de San Juan de Déu*<sup>4</sup> che, trasferito, lasciò a disposizione oltre cinquantamila metriquadri adiacenti alla *Diagonal*.

Il *Pla d'Ordenació de Barcelona* degli anni quaranta definiva questo settore

della Diagonal come “porta principale” della città. L’operazione commerciale non riuscì a pieno e si pensò con decreto del 22 dicembre 1950 di situare qui, ben lontana dal cuore urbano, la (turbolenta) città universitaria, è del ‘52 la piazza *Pius XII* fatta in occasione del XXXV Congresso Eucaristico Internazionale; poi con l’apertura del primo *cinturó de ronda* continua il processo di urbanizzazione terziaria per giungere, quindi, alle soluzioni “olimpiche” degli anni ottanta <sup>5</sup>. La complessa questione della costruzione di un grande edificio commerciale ai margini del tessuto dell’ *Ensanche* verrà affrontata con un concorso; i vincitori, Moneo e Solá-Morales, penseranno su i 55.624 mq un edificio di 12 piani, 200.000 mq, di cui 50.000 saranno uffici da affittare. Sei piani sotterranei per alloggiare 2.200 autoveicoli. 12.000 mq dell’area destinati a zona verde <sup>6</sup>. La bianca *macchina urbana*, subito assimilata dalla città, diventa uno dei luoghi dell’*otium* cittadino.

Nella contemporaneità gli edifici dell’*otium* possono coincidere con i centri commerciali, e la navata centrale dell’*Il·la*, strada pedonale alternativa alla parallela *Diagonal*, diventa piacevole *spazio collettivo lineare e fluido* pensato per contenere grandi flussi di acquirenti che girovagano senza meta.

In altezza l’edificio è articolato come potrebbe esserlo la casa di Loos della *Michaelerplatz* <sup>7</sup>. In pianta ed in sezione recupera - tema centrale in Cerdà - l’idea della linearità degli spazi collettivi.

Spostandosi sulla *Diagonal* di km 4,800, in direzione est, ovvero in posizione opposta alla *supermanzana*, troviamo immediatamente dopo la *Plaça de les Glòries* un altro grande manufatto commerciale, il centro *Glorias-Diagonal*. Nel piano del rinnovamento di Barcelona l’edificio doveva dotare la zona di funzioni commerciali e uffici, divenendo uno degli elementi in orbita intorno al nodo delle *Glòries*.

Le caratteristiche posizionali e dimensionali <sup>8</sup> simili a quelle dell’*Il·la* permettono un confronto tra le due diverse procedure, ove una ripropone la tipologia della strada, l’altra quella della piazza.

Nel progetto *Glorias-Diagonal* si è posto particolare interesse nel disegno dello spazio pubblico racchiuso all’interno dell’isolato. Articolato su dislivelli, e con semplici giochi prospettici, in pianta ed in sezione si costruisce come fosse un piccolo borgo. Il risultato ottenuto è discreto, nello standard di un buon professionismo con riferimento ai centri commerciali nord americani <sup>9</sup>.

Però la riproposizione di una immagine legata alla memoria collettiva del piccolo borgo, diventa nella città contemporanea <sup>10</sup> totalmente antiurbana. Per chiarire il senso della lontananza dalla problematicità attuale di figure monocentriche che alludono ad un idilliaco passato da piccolo borgo medioevale può essere utile pensare ad una grande immagine dell’architettura classica come il *cardo maximus* della città di Gerasa della Decapoli <sup>11</sup>, quella via colonnata che dall’esplanade del tempio di Zeus, a sud, raggiunge la porta nord della città. Un affascinante percorso che nel suo procedere incontra edifici ed altre strade colonnate, in uno scambio mutuo tra il dentro ed il fuori di

architetture che vanno ad incastonarsi con le loro stesse facciate colonnate con il percorso medesimo. Spazi pubblici consegnati alla storia ma ancora dalla perdurante modernità, ove vince la visione dinamica dello spazio (collettivo) fino alla deformazione del *cardo maximus* che, aprendosi ad ellisse nella *piazza ovale*, ingloba il complesso monumentale del tempio di Zeus<sup>12</sup>: ad esempio nella città di Cerdà accade che il costante duetto tra isolato e strada possa trasformarsi in particolari “piazze colonnate”, e queste altro non sono che grandi sale ipostili per il mercato cittadino <sup>13</sup>.

L'*Illa diagonal*, al contrario del centro *Glorias-Diagonal*, pur non riproponendo direttamente il disegno dell'isolato Cerdà, ne ripercorre la costante tipologica di spazio collettivo di forma lineare. Sintomatico in questo senso è il pieghevole pubblicitario che recita «shopping island l'illa diagonal» <sup>14</sup>, foto aerea della città + isoletta tropicale con palme al posto dell'edificio di Moneo. Si coglie l'idea di “pezzo di città” in sé completo, che trova le sue ragioni architettoniche nel dialogo serrato con il contesto urbano. Come accade nel mercato di *San Antoni*, l'*Illa* ripete al suo interno le regole conosciute all'esterno, segnando una affascinante continuità ideale con quanto accade nell' *Ensanche* o in alcuni suoi eccezionali episodi architettonici. Il *Pasaje Permayer* <sup>15</sup>, ad esempio, inteso come via interna, oppure l'isolato tripartito (una vera *micro-città* <sup>16</sup>) del *Mercat de la Concepció* <sup>17</sup>. Spazi collettivi *direzionati* che sono allo stesso tempo *via* e *luoghi di sosta*, con aperture come nel caso dell' *Illa diagonal*, verso il parco che è all'interno.

Sulla copertina di una vecchia e fondamentale rivista di architettura barcellonese <sup>18</sup> compariva una prospettiva a volo di uccello, intitolata «Invenzione di una Barcellona analoga» <sup>19</sup>, che è l'immagine che avrebbe avuto la città se fosse stata costruita secondo le idee di Cerdà <sup>20</sup>. Nel disegno sono inseriti alcuni edifici esemplari nella storia dell'architettura di Barcellona, e gli isolati della quadricola sono quelli a due o a tre corpi con il parco centrale. Il punto di vista è posto sopra la piazza *Tetuán* guardando al fiume *Besós*, quindi non in direzione della futura *Illa*; eppure, tra le 25 possibili soluzioni che Ildefonso Cerdà pensò per il piano di ampliamento del 1859, credo si possa inserire a pieno titolo - e così nella *Barcellona analoga* - l'Edificio *Diagonal*.

Percorrendo la *Diagonal* verso est oltre il centro commerciale *Glorias* si noterà come la manzana che è unità morfologica <sup>21</sup> e matrice architettonica dell' *Ensanche* perda qui nella zona del *Poble Nou* le caratteristiche essenziali della sua chiarezza planimetrica. È sì vero che la *manzana* per caratteristiche intrinseche permette l'introduzione della variazione tipologica; ma in questa zona si è data o come fosse concrezione sulla *Diagonal* fino ad interferire con questa stessa strada, oppure trasformandosi in super manzana industriale, con regole della organizzazione interna totalmente introiettate e dimentiche del fuori <sup>22</sup>. La questione “*Diagonal*” può essere sintetizzata dicendo che, tra la Zona Universitaria ed il mare, è divisa in tre parti; la centrale è quella storicamente consolidata in quanto maggiormente connessa al piano di Cerdà. Per il tratto

ovest, oltre i già menzionati progetti (zona universitaria, i grandi alberghi, l'edificio diagonale, ...) va ricordato il progetto del 1931 del GATCPAC, e quello di Secundino Zuazu: ambedue propongono un cambio di scala dell'isolato ottocentesco; si può dire che il progetto di Moneo per la Diagonale ripensa la proposta del super-isolato di 300 m. allineato alla strada di Zuazu. Infine, il tratto della *Diagonal-Poble Nou* che è, oggi, il più discontinuo, con isolati planimetricamente la brutta copia di quelli del tratto dell'*Ensanche* centrale, ed in ogni caso diversi da quelli della parte iniziale.

La risposta al come ri-costruire il tratto marittimo della *Diagonale* fu cercata da sei gruppi di progettazione, con risultati tra loro molto diversi. Di questi è stata adottata la soluzione di Carles Ferrater che propone un isolato trapezoidale, tipico della Diagonale, costruito sui quattro lati, definendone il perimetro. Scomposizione e ricomposizione dell'isolato della Barcellona storica, riproposto secondo il metodo già sperimentato da Ferrater nelle "2 manzanas e 1/2" (vedi la prima giornata) ed in quelle delle *front marítim* della quinta giornata. Giunti alla fine della *Diagonale* si incontra la *Rambla Prim* una strada-parco che è limite<sup>23</sup> dell'*Ensanche*: posta quasi a chiosa di questo. *Ramblità*, nel senso della accentuazione delle caratteristiche tipologiche di tale spazio lineare, è il termine che si potrebbe usare in questo caso. Lo spazio centrale è utilizzato «come definizione del non costruito»<sup>24</sup> nel senso di completamento - visivo - dello sfrangiato tessuto urbano che è sui due lati, un sottile parco lineare, ultimo segno a Nord-Est della città dell'*Ensanche*. Però l'esaltazione cercata dal progetto delle caratteristiche che fanno di una strada una *rambla* è anche, allo stesso tempo, il modo di porre una parola conclusiva alla riproposizione di tale figura nella città contemporanea.

La parte finale della quarta giornata è legata alla grande barriera ferroviaria del Clot-Sant Andreu-La Sagrera, la gigantesca infrastruttura posta tra il parconodo viario delle *Glòries* e la *Trinitat* che si trasformerà in un parco lineare lungo 5 km, riconquista della città del lungo corridoio ferroviario.

La linea ferrata provoca oggi la solita divisione (nota ad ogni contesto urbano) tra ciò che è a monte e ciò che è a valle della infrastruttura; il progetto trasforma il grande fuso in una sovrapposizione simultanea di funzioni, dove il parco è l'ultimo strato a contatto con la città. Il fuso prende la forma di una gigantesca *rambla*: viabilità su i due margini del parco lineare con cinque attraversamenti trasversali<sup>25</sup>. Il parco è un terminal - dall'alta velocità agli autobus urbani - il maggior punto di interscambio della città<sup>26</sup>, il tutto su livelli diversi, fino alla ridefinizione dei due fronti urbani sulle due "sponde" del fuso.

Annullata la barriera fisica, e trasformato in *super rambla*, il corridoio ferroviario, tra l'*Eixample* e *Sant Andreu*, si scopre circondato, a distanze diverse, da avvenimenti come il *Parc de Sant Martí de Provençales* in adiacenza, dalla piazza della *Palmera* e dalla piazza *Mercadal* a maggior distanza ed infine dalla *casa Bloc*. Modi diversi di concepire lo spazio pubblico: la scultura fluida alla *Palmera*<sup>27</sup> e l'incastro tra *Plaça Mercadal* ed il mercato di *Sant Andreu*, sono ad

esempio due estremi di una procedura. Il primo disegna l'aprirsi ed il chiudersi, il separare e l'unire in uno spazio centrale (leggi piazza) ove le certezze centripete sono sgretolate; la piazza *Mercadal*, al contrario, è come una conchiglia al cui interno è il mercato <sup>28</sup>, due microcosmi come limiti entro cui oscillare in una lettura -attuale- della grande trasformazione del corridoio ferroviario del Clot-Sant Andreu-La Sagrera. Lo spazio contemporaneo cerca l'*apertura*: nel parco di Sant Martí <sup>29</sup>, ad esempio, la differenza tra parti contigue - viale centrale/gradinate del campo di calcio - è composta con un leggero *décalage* tra quote altimetriche; nella gradinata ogni tre elementi ve n'è uno che, portando i due gradini superiori, è lì come a rappresentare l'idea di continuità. È questione di rapporto con il suolo. Questo vale sia per la ieraticità mediterranea del basamento in travertino romano del padiglione tedesco alla Esposizione universale di Barcellona del 1929, sia se il basamento è fatto da pilotis + suolo artificiale, sia nella costruzione di un parco. Nel padiglione dove «le pietre non sono più pietre» <sup>30</sup>, o nei fluidi recinti della Casa Bloc o nei diversi livelli che sosterranno il parco del Clot-Sant Andreu-La Sagrera la tensione è rivolta all'apertura, verso la luce ed alla continuità fluida dei luoghi. Cosa è, se non tutto questo, l'idea architettonica del *Pla Macià* <sup>31</sup>? Una procedura poetica che canta il suo inno al mare ed alla natura artificializzata: un'arte della *composizione territoriale* <sup>32</sup>. Le tavole del G.A.T.C.P.A.C. illustrano il progetto, secondo una tecnica lecorbusiana, disegnando due città a confronto. Come sulla linea di un fronte di guerra, il modulo di 400x400 metri contro la *cuadrícula* di 133x133 metri. La casa Bloc è un frammento della grande trama di redents; il contesto internazionale di riferimento fatto di desideri ed aspettative è noto <sup>33</sup>, osservato con gli occhi di oggi si possono fare due osservazioni contrastanti. La prima, che la *Casa Bloc*, in quanto manufatto che richiama un frammento della Unità di Abitazione di Grandezza Conforme, sottintende una idea decisamente *antiurbana*, ed è interessante come la cosa sia totalmente manifesta nelle fantastiche prospettive del *Pla Macià*. La seconda è che osservando questi stessi disegni si è legittimati a pensare la cosa opposta: il modulo 400x400 come continuazione della città compatta che, arrivata ad una tappa evolutiva, si rigenera secondo codici antichi ma ... "modernizzati". L'edificio, che chiamerei sperimentale, inserito nel tessuto di *Sant Andreu* appare ancor più dirompente. Oggi se ne sta facendo il restauro, e presto tornerà alla sua bellezza originaria. Si è costruito vicino un giardino in memoria degli anni del G.A.T.C.P.A.C., ed anche grazie a questa tranquillizzante presenza il manufatto assume una pacatezza che forse l'idea originaria non possedeva. Oggi è proprio la unicità della *Casa Bloc* - frammento di una narrazione interrotta - ad essere interessante nel rapporto spaziale e planimetrico con la città tradizionale <sup>34</sup>. La trasformazione del grande fuso ferroviario ed il modulo 400x400 non sono certo confrontabili. L'uno pensa la trasformazione di una infrastruttura, l'altro ha centrale il tema del *loisir*. Però la vicinanza fisica tra il primo e la Casa Bloc è un'occasione di confronto tra due modi di pensare lo spazio pubblico per

sottrazione di volumi; il *diradamento* predomina, con una proiezione sullo sfondo del limite fisico perimetrico: una *logica del perimetro debole*. Faccio degli esempi estranei a Barcellona, utilizzando due progetti sviluppati in occasione del concorso per l'area Garibaldi-Repubblica a Milano<sup>35</sup>: quello di Giorgio Grassi e quello di Gianugo Polesello, esemplari di due modi di intendere un problema della riconquista di un'area ferroviaria interna alla città. Il primo progetto rende definitiva l'aspirazione del luogo al vuoto<sup>36</sup>, il secondo pratica una «politica di rimboschimento urbano»<sup>37</sup>. Il primo costruisce un perimetro debole, il secondo si arrocca; ambedue lanciano rampini di arrebbaggio verso le “sponde” della città all'intorno.

Attraverso vari esempi europei<sup>38</sup> è possibile intuire la complessità di una stazione per l'alta velocità (TAV), nodo di interscambio tra varie modalità di trasporto che devono convivere in un solo luogo, possibilmente interno alla città. Per la stazione TAV della Sagrera sono stati fatti vari progetti, quello dal titolo *Rec Comtal* di Norman Foster per la perentorietà della idea di base è, forse, in questo scritto sullo *spazio lineare* il più significativo da citare<sup>39</sup>. Il concetto fondamentale del progetto si centra su un lago di 6 Km. che unisce la *plaça de les Glòries* con il fiume *Besòs*. Al centro del progetto e parallelo al lago un lungo parco lineare attraversato da strade, spazi pubblici e connesso alla nuova residenza. Il lago è il grande elemento unificatore del progetto che idealmente recupera la memoria dell'antico *Rec Comtal* trasformato nella idea di Foster in un lago di 395.000 mq<sup>40</sup>.

Isole: isola urbana tra il parco delle Glòries e il nodo viario de la Trinitat, un'isola il *vuoto* del primo progetto per Garibaldi-Repubblica, un'isola il *pieno* del secondo: una *densificazione* della materia, una ermetica unità nel nulla urbano circostante; un perimetro debole - le figure si fermano sull'orlo del vuoto. Un'architettura fortemente tematizzata - è marginale se l'intorno è la città o la natura, perché è il rapporto tra architettura e suolo il nodo problematico della costruzione di grandi luoghi collettivi. Quanto più questi sono interni alla città tanto più è importante il rapporto proporzionale tra il piano e il perimetro-recinto: è la differenza tra la *Palmera* e la *Plaça Mercadal*, è la differenza tra la *Casa Bloc* e l'intero piano di cui avrebbe dovuto far parte.

Arrivati a toccare il bordo troveremo soluzioni differenti a seconda delle latitudini (ed i climi), una *Disneyland* piuttosto che una *Rambla*, il superamento della idea di *luogo* per gente fluttuante o nuovi recinti per gente spaurita<sup>41</sup>: e lo spazio collettivo potrebbe anche richiedere una invenzione scenica che lo renda appetibile e allo stesso tempo illusoriamente virtuale !

---

<sup>1</sup> Antonio Monestiroli, *L'idea dell'isolato Diagonal*. In *Lotus* n° 82, pp.7-8. «L'edificio sulla Diagonal non ha una destinazione unica, ma comprende diverse funzioni urbane e definisce il suo carattere proprio attraverso la loro compresenza. La funzione del commercio, degli uffici e della residenza sono riunite in questo grande edificio che coincide con un isolato e che per questa sua complessità è stato chiamato “edificio città”, un termine impreciso che, tuttavia richiama la scelta urbana che gli è propria. (...) Un isolato (...) può coincidere con un unico edificio ma più frequentemente

---

è composto da più edifici con funzioni diverse costruiti autonomamente nel tempo. Nel caso della sua progettazione come unico manufatto dividerlo in parti diventa un artificio carico di significato. Mette in risalto la volontà di interpretare tutti i temi che gli appartengono storicamente: la sua costruzione per parti, il tema dell'angolo, la distinzione fra esterno e interno, ecc. (...) La volontà di rimandare a un'immagine consueta della città, in cui gli isolati si definiscono come unità di fatti diversi, ribadisce la scelta di costruire non tanto un edificio quanto una parte di città. (...) Possiamo intendere insomma l'architettura dell'isolato Diagonal come una metafora urbana».

<sup>2</sup> Rafael Moneo e Manuel de Solà-Morales, *Manzana Diagonal, Barcelona*. In *AV Monografías 51-52* (genn.-febb. 1995) « La importancia dada al hueco como elemento característico en la definición de la arquitectura corresponde a una voluntad explícita de “hacer ciudad”. En efecto, el hueco, en lo que tiene de elemento reglamentado, anónimo, capaz de multiplicarse, es el elemento arquitectónico urbano por antonomasia.».

Si veda anche *El Croquis* n°64/1994, dedicato a Rafael Moneo.

<sup>3</sup> «La vía es el lugar del tráfico y del movimiento, y el intervías el lugar estático apto para el reposo y la domesticidad. Ambos se complementan y se excluyen» Carlos Martí Arís, *La construcción de la manzana en el ensanche Cerdà*, in AA.VV., *La manzana como idea de ciudad. Elementos teóricos y propuestas para Barcelona*. 2C Ediciones, Barcelona 1982

<sup>4</sup> La prima pietra de l' Hospital de Sant Joan de Déu fu posta nel 1880, su di un terreno conosciuto come il Prat d'en Rull. I padiglioni andarono aumentando fino al 1930. L'ospeale fu raslato nel 1969 a Finestrelles e il suolo fu comprato da una società mercantile. Da qui vari passaggi fino a giungere alla vigilia dei giochi olimpici con il progetto Moneo-Solà Morales.

<sup>5</sup> *Els Barris de Barcelona vol.II, Sants-Montjuïc, Les Corts, Sarrià-Sant Gervasi. Enciclopèdia Catalana; Ajuntament de Barcelona* 1998.

<sup>6</sup> L'opera è stata finanziata all'80% dalla società assicurativa svizzera Winterthur. Lorenzo Correa Lloreda, *La Supermanzana*. In *Cimbra: rivista de la ingegneria tecnica de obras publica*. Anno xxx n° 295/1993.

<sup>7</sup> A. Monestiroli, *op.cit.* «Ho sempre letto la casa in Michaelerplatz come un codice urbano, un edificio in cui sono scritte le regole di costruzione della città. (...) La divisione fra la parte inferiore e quella superiore e i modi di costruzione delle due parti contengono e manifestano il valore civico del luogo». Aldo Rossi in *Casabella continuità* n°233 anno 1959, parlando dell'insegnamento di Adolf Loos scrive che «Loos tenne una conferenza e scrisse due articoli e una lettera aperta in difesa della sua opera (la casa nella Michaelerplatz). È significativo come egli, attaccato dalla critica e dall'opinione pubblica per violenza contro in centro tradizionale della città, indichi proprio in questo legame con l'intorno storico dell'edificio il carattere determinante dell'ispirazione di questo progetto». L'articolo è pubblicato in A.R., *Scritti scelti sull'architettura e la città 1956-1972*. Cittàstudi 1975.

<sup>8</sup> Progettisti: L35, José Galán, Cristian Cirici, Carles Bassó. Sono stati realizzati fino ad un massimo di 6 piani fuori terra e 4 sotterranei; superficie totale costruita 219.559 mq, 98.068 mq destinati al parcheggio di 3.500 veicoli, 83.364 mq destinati a locali e gallerie commerciali, i restanti 37.827 mq ad uffici. Si veda *Barcelona, La segona renovació*, Ajuntament de Barcelona 1996, pgg.206, ed inoltre: *L35 Arquitectos. 25 años 1967-1992*. Barcelona 1992.

<sup>9</sup> «I centri commerciali costituiscono, tra gli altri, i luoghi di questa nuova e diversa esperienza collettiva, ed in particolare sembrano assumere un rilievo che si può dedurre in prima analisi dal ruolo stesso che la funzione commerciale assume sia nella elaborazione di nuove forme di comunicazione (anche radicalmente innovative) sia nella costruzione dell'identità collettiva. Questa centralità coincide con il concetto di luogo di incontro, di scambio, di convergenza e di irraggiamento, indipendentemente dalla manipolazione di quanto converge e si irraggia successivamente dal centro stesso, e cioè colloca il significato geometrico di centro all'interno di una vita relazionale, che si estrinseca in una infinita serie di movimenti nello spazio geografico di persone, cose, prodotti, idee, informazioni e così via. Con riferimento a questo significato specifico di centro e di centralità urbana diventa necessario approfondire le modalità e le ragioni che la motivano. Centralità come convergenza. Nel senso di luogo di incontro e di scambio, di piazza e di mercato, il concetto di centro e di centralità richiama esplicitamente alle ragioni stesse di ogni forma di interazione sociale. (...).

Quasi tutte le realizzazioni, per stessa allusione dei progettisti, tendono a porsi come microrganismi urbani, dove al proprio interno è possibile ritrovare tutti gli ingredienti che formano una città. Sono immagini che, spesso si intrecciano in sede progettuale, con una decisa e “imbarazzante” nostalgia della forma della città medioevale e di quella ottocentesca». Donato Lobefaro, *I luoghi del commercio e la ri-costruzione del paesaggio*. Dottorato di ricerca in Composizione architettonica IX° ciclo. Pescara 1997.

<sup>10</sup> Città contemporanea intesa nella problematicità tutt'ora attuale di Groszstadt così come ne parla Hilberseimer,

<sup>11</sup> Trattasi della odierna Jerash in Giordania.

<sup>12</sup> Sulla città romana di Gerasa si veda *Le Monde de la Bible. Archéologie & Historie* n°62 genn.febr.1990.

<sup>13</sup> Non a caso, *Plaça*, in catalano come nell'Italia meridionale, è sinonimo di mercato.

<sup>14</sup> Mi riferisco ad una brochure pubblicitaria de “L'Illa Diagonal Winterthur”

<sup>15</sup> «Il passaje Permyer, costruito secondo il progetto originario del 1864, è dovuto all'architetto Jeroni Granell i Barrera, e venne promosso dalla società El Ensanche y Mejora de Barcelona, all'interno della pianificazione di un isolato completo,

---

nel quale si combinavano il progetto di case a tutta altezza lungo il perimetro, con quello di 17 case “all’inglese” (secondo la terminologia dello stesso progetto), che permettevano di occupare l’interno dell’isolato, volgendo la facciata verso un passaggio» Gruppo 2C, *La Barcellona di Cerdà. Elementi dell’Ensanche e costruzione dell’isolato*. In *Lotus 23* / 1979.

<sup>16</sup> *Micro-città* in senso albertiano, con la specializzazione dei singoli elementi costitutivi, ove la ricchezza delle «parti unità» concorrenti alla formazione della macchina urbana acquistano valenza tipologica in un disegno della città che non è ampliamento (ensanche) dell’esistente quanto costruzione alternativa alla città storica.

<sup>17</sup> «En el Mercado de la Concepcion, dos pasajes paralelos atraviesan la manzana, dividiéndola en tres partes diferenciadas: la central para el Mercado y las laterales para edificios entre medianeras. Un tercer pasaje, discontinuo y perpendicular a los anteriores, pone en relación las calles perimetrales con los accesos secundarios al Mercado. Al margen de la posición relativa de los pasajes, vemos que, en este caso, el Mercado es topológicamente equivalente a las estructuras residenciales del tipo Pasaje Permanyer». Carlos Martí Arís, *op.cit.*

<sup>18</sup> *2C Construcción de la ciudad* n°8, pubblicazione del Gruppo 2C.

<sup>19</sup> L’Invenzione di una Barcelona analoga è stata disegnata da Antonio Armesto e Aira sotto la direzione di Salvador Tarragó Cid; il punto di vista è posto a 200 metri sopra piazza Tetuán, gli isolati sono a due o tre corpi di fabbrica lasciando le grandi corti interne a verde e pedonali, sono disegnati gli incroci con i passaggi zebrati i filari di alberi. Per ciascun isolato avrebbero dovuto esserci 100 alberi, 56 lungo i bordi dei marciapiedi, ad un intervallo di 8 metri e 36 nel giardino interno; nei grandi viali si sarebbe dovuto raddoppiare la fila di ciascun marciapiede. Nella prospettiva sono inseriti ad esempio il mercato del Born, la Scuola del Mare, le case con logge vetrate, lo splendido edificio de El Noticiero Universal di Sostres, la Fabbrica Batlló, l’Umbráculo, le case di Josep Cerdà.

<sup>20</sup> Il *Plano de los alrededores de Barcelona y proyecto de su Reforma y Ensanche* fu redatto da Cerdà nell’aprile del 1859 e approvato per decreto reale nel giugno 1859. Antonio López de Aberasturi nell’introduzione a *Ildefonso Cerdà Teoría General de la urbanización* (a cura di A.L.de A.) edizioni Jaca Book 1979, scrive «La grande innovazione della città di Cerdà sta nella concezione delle vie e degli isolati. Secondo lui la vita urbana si compone di due funzioni essenziali: il movimento e la stasi. L’isolato è il luogo della residenza individuale e familiare; la via è il luogo della comunicazione con il mondo esterno, con la natura e società. Il legame tra questi due elementi costitutivi della città dipendeva dunque da un rapporto di ordine superiore tra le due funzioni: la via delimitava l’isolato dandogli una forma quadrata di 113 metri di lato con quattro smussature di 20 metri che trasformavano gli incroci delle vie in piazze ottagonali (...). Gli isolati così configurati erano degli ottagoni di 12.370 mq di superficie di cui almeno 8.000 occupati da giardini (...). Le strade erano tutte larghe 20 metri, eccettuati gli assi principali, larghi 60 o anche 80 metri (...). un centro sociale e religioso per ogni quartiere di 25 isolati, un mercato ogni 4 quartieri, un parco urbano ogni 8 quartieri, e un ospedale, situato all’esterno della città, per ogni settore di 16 quartieri. La densità media reale era di 250 ab/ha o, come si diceva allora, di 40 mq per abitante».

<sup>21</sup> Mi riferisco alla definizione di morfologia e tipologia che viene fuori dalla raccolta di scritti di Giuseppe Samonà intitolata *L’unità architettonica-urbanistica*, Franco Angeli Editore.

<sup>22</sup> Il Gruppo 2C, che si interessò del Poble Nou con una serie di studi e progetti, parlando del rapporto tra il piano Cerdà ed il luogo così descrive le caratteristiche della zona: «La gran industria se cuenta por el número de manzanas que incluye; para la pequeña industria es el contenedor de los distintos “tallers”, dimensión característica en el sector que se puede entender como salto del artesano al pequeño industrial, (...) La residencia se desarrolla, o bien en edificios plurifamiliares, o bien en forma de “pasajes”: grupos de viviendas unifamiliares situadas en el interior de la manzana. (...) Los pasajes, fruto de la reparcelación impuesta por el nivel adquisitivo de una población en su origen obrera y dependiente de la industria del sector, representan en Poble Nou una característica importante y diferenciadora del resto del Ensanche (...)». Gruppo 2C, *op.cit.*

<sup>23</sup> *La rambla Prim*, opera dell’architetto Javier San José, «puede ser entendida también como límite del Ensanche, ya que muchas de las calles transversales sufren variaciones de dimensión, alineaciones y trazado al cruzarla» Javier San José, *Urbanización de la rambla Prim. Barcelona*. In *On diseño* n°129/1992.

<sup>24</sup> Javier San José, *op.cit.*

<sup>25</sup> *Barcelona, La segona renovació*, Ajuntament de Barcelona 1996, pag.19.

<sup>26</sup> «La capacitat d’intercanvi de l’estació ve reforçada per la ubicació d’autobus interurbans, la connexió amb la xarxa de metro, l’aparcament de vehicles particulars, una àrea de taxis i també per la posició urbana, en la confluència del carrer de Garcilaso amb el doble sistema de vies que acompanyen al nou parc» *Op.cit.* pg.25.

<sup>27</sup> *El Mur* della Plaça de la Palmera, in mattoni rivestiti con polvere di marmo, fu realizzato nel 1984 dal californiano Richard Serra, un’opera tra Minimalismo ed Arte Povera.

<sup>28</sup> Il mercato coperto, metallico, venne inaugurato nel 1914, il progetto è di Josep Mas e Villa (il più piccolo mercato coperto di Barcelona), ma già anteriormente alla progettazione della piazza (1850), il luogo era usato come mercato. Il porticato, il mercato metallico e lo spazio tra questi compreso, formano una unità di grande bellezza, ormai non concepibile senza una delle parti.



<sup>29</sup> Parc de Sant Martí de Provençales, 1984-91, distretto di Sant Martí, architetti Antonio Armesto e Carlos Martí Arís. *Op.cit.* pgg. 54-55.

<sup>30</sup> Ludwig Hilberseimer, *Mies van der Rohe*. CLUP, pag.44.

<sup>31</sup> «Pla Macià (così denominato in onore del primo presidente della Generalitat, che aveva ospitato la riunione del CIRPAC del 1932) fuoriesce dai termini di un elaborato tecnico: viene sviluppato senza alcun incarico ufficiale, a partire da progetti parziali come quelli per l'urbanizzazione della Diagonal, per la Ciutat de Repòs, per il Barrio Chino; si approfondisce con le analisi sul tema della città funzionale svolte in preparazione del IV CIAM e viene intanto divulgato e dibattuto sulla stampafino alla presentazione ufficiale che avviene con la mostra tenuta nei locali di Piazza di Catalogna nel luglio 1934» *Hinterland*, anno 1, n°1, dicembre 1977-gennaio 1978. pag.65.

<sup>32</sup> «La trasformazione dell'idea di spazio -il contemporaneo spazio mentale, esperito nel montaggio- attribuisce un ruolo diverso dal passato ai meccanismi del prendere posizione e mostrarsi. L'arte urbana quindi come tecnica che non si misura tanto nell'eccellenza della forma degli elementi, quanto nella sapienza di una logica dispositiva che abbandonate le illusioni totalizzanti, sia capace di mettere in opera una grande partitura a più voci e a più tempi, in-centrata sul dialogo tra parti diverse, fisse e mobili, persistenti ed effimere, puntuali lineari e areali ed anche -come già il L.C.- belle e brutte. Un'arte della composizione territoriale ». Giuseppe Barbieri, *Altri centri*, in *Altri centri, progetti per Montesilvano.Ossimoro* n°8 DAU-Pescara 1996.

<sup>33</sup> Credo sia di grande interesse riferirsi sia ad *Hinterland*, anno 1, n°1, dicembre 1977-gennaio 1978, ed all'articolo di Emilio Donato, *La città di riposo e vacanze in Hinterland*, anno 2 n°1 7-8 gennaio-aprile 1979.È anche molto interessante l'appassionato resoconto della storia del G.A.T.C.P.A.C. che fa Oriol Bohigas in *Barcelona entre el Pla Cerdà i el Barraquisme*,(ed.62 Barcelona 1963)nel capitolo *Història* alle pgg.35-48.

<sup>34</sup> Come se al di là della grande strada che, nel fotomontaggio del G.A.T.C.P.A.C., divideva i due mondi - oltre la prima linea dei redents - non vi fosse che uno spazio infelice con un difficoltoso rapporto tra manufatto e suolo urbano a causa dei pilotis, e che anche per questo non ebbe futuro. Mi riferisco al famoso fotomontaggio tra la foto aerea della città di Cerdà e i redents del modulo 400x400. Una completa raccolta delle tavole del Plan Macià sono in *2c Construcción de la Ciudad* n° 15-16. Numero dedicato a Josep Torres Clavé.

<sup>35</sup> AA.VV., *Le nuove figure architettoniche delle aree centrali nella dimensione metropolitana della città. Il caso Garibaldi-Repubblica*, Milano. Dottorato di ricerca in Composizione architettonica, I.U.A.V., D.P.A. Politecnico di Milano, D.P.A.A. Facoltà di architettura Università degli studi Napoli. Ed. IUAV-II Cardo, Venezia 1994.

<sup>36</sup> « Gli elementi del progetto. Il nostro progetto ha due obiettivi principali: 1) Vuole ricollegarsi con forza e in modo esplicito alla struttura architettonica della città storica (...). 2) E poi vuole rendere più chiara, più leggibile la forma tecnica del vuoto, cioè la sua origine, lo scalo ferroviario, cioè la sua ragione di essere, appunto la sua forma in quel luogo, lasciando com'è, cioè vuoto: un lungo parco urbano interrotto soltanto dalla linea sghemba della Martesana/Melchiorre Gioia (...)» G.Grassi in *Op.cit.* pag 50.

<sup>37</sup> G.Polesello, in *Op.cit.* pag.58. La citazione virgolettata si riferisce in realtà ad un rimboschimento mediante alberi. Ma per traslato il progetto medesimo può essere letto come rimboschimento mediante una architettura lineare, composta per parti in successione: come alberi nati da un comune ed esteso impianto radicale, in sotterranea comunicazione.

<sup>38</sup> Si pensi ai progetti per King's Cross, Waterloo a Londra, Euralille a Lille, Tolbiac a Parigi, a Lione le stazioni di Parrache, Part-Dieu, Satolas, la stazione di Atocha a Madrid.

<sup>39</sup> Per quanto concerne le questioni prettamente connesse alla viabilità del progetto di N.Foster e degli altri progetti per *La Sagrera* si rimanda alle pubblicazioni specifiche come: *Geometria* n°19 - 1995 1° semestre. *Proyectos de infraestructuras y ordenación urbana*, in *Urbanismo* n°11 - 1998, Rivista del Collegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos. M.Arenas, X.Basiana, M.Gausa, *Barcelona transfer, 1984-1994: Sant Andreu, La Sagrera*. Edizioni Actar, cop. Barcelona 1995.

<sup>40</sup> Profondità metri 4,00 per volume di 1.580.000.000 mc di acqua con un ricarica di 50 l/secondo.

<sup>41</sup> Srive Charles Moore ne *Il prezzo dello spazio pubblico* (Lotus n°95, il saggio fu pubblicato sul n°9/10 di "Perspecta" del 1965): «Per avere un'opportunità, un concreto incarico per creare uno spazio pubblico, dobbiamo ricercare altre risorse piuttosto che le istituzioni di altri tempi o altri luoghi, ma personaggi o istituzioni interessate, nello stesso momento, sia all'attività pubblica che al luogo. Dipendiamo, in parte, da altri Disney, da uomini disposti ad inserire la visione del loro personale Topolino in una visione più vasta di grande attrazione pubblica, e che tuttavia siano altrettanto disposti a focalizzare la loro attenzione su un problema particolare in un luogo particolare. Disneyland, nonostante la sua ubicazione arbitraria, è unica, come Los Angeles, e molto del suo impatto sull'immaginazione dipende dalla realtà. (...) Disneyland con le sue sole forze, si è impegnata a ricostruire molti elementi della dimensione pubblica che erano scomparsi nell'informe mondo galleggiante della California meridionale,...). Curiosamente, pur essendo uno spazio pubblico, Disneyland non è gratuita, bisogna acquistare il biglietto all'entrata». La realtà sta mutando, «Stiamo entrando - scrive James Graham Ballard- nell'era delle griglie di sicurezza e degli spazi difendibili» (*Cocaine nights*, Baldini e Castoldi 1996) e questa cosa fa la differenza, i luoghi della rappresentazione urbana cominciano a perdere l'appellativo

---

“urbano”.