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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2005)

Heft: 3

Artikel: Barcelona case study : la stazione di Sagrera generatrice di un nuovo quartiere

Autor: Acebillo, Josep

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-133195

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

Barcelona *case study*

a stazione di *Sagrera* come generatrice di un nuovo quartiere

Josep Acebillo

La nuova stazione ferroviaria di *Sagrera* assieme all'operazione del *Forum* della cultura sul litorale e la *Plaça das Glórias* configurano il triangolo nord-est di Barcellona dove si localizza una gran parte della nuova attività della città in conseguenza del processo di delocalizzazione industriale della città di Barcellona (cfr. Josep Acebillo, *Barcellona e il triangolo orientale*, in «Archi» n. 1/2004, pp. 10-13).
In questo caso la nuova stazione non è solamente una parte importante del sistema di trasporto ma è anche l'opportunità che permette al progetto di attuare come il catalizzatore di una nuova geografia urbana.

Intermodalità e nuova centralità urbana

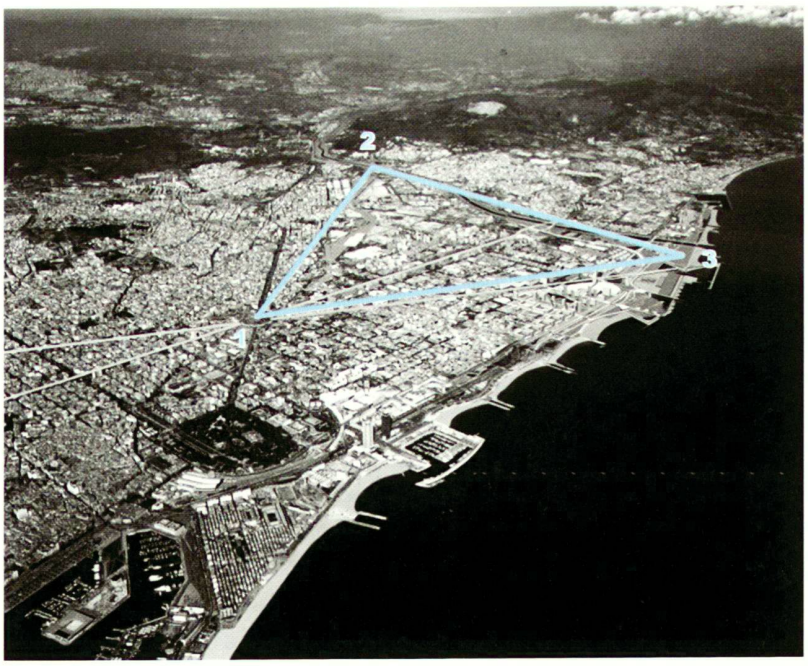
Se l'ipotesi urbanistica della città contemporanea è la trasformazione dei suoi tessuti e delle sue strutture e non tanto la sua espansione, risulta ovvio che è sia nell'integrazione delle nuove funzioni urbane sia nella necessità che la trasformazione non sia contraddittoria con l'identità del contesto.

Progetti puntuali, non necessariamente di grande scala, e *clusters* che riorganizzano territori esistenti con nuove logiche urbanistiche capaci di relazionarsi e di interagire con il tessuto preesistente sono gli strumenti per garantire che i nuovi «innesti urbani» siano in grado di trasformare positivamente la città.

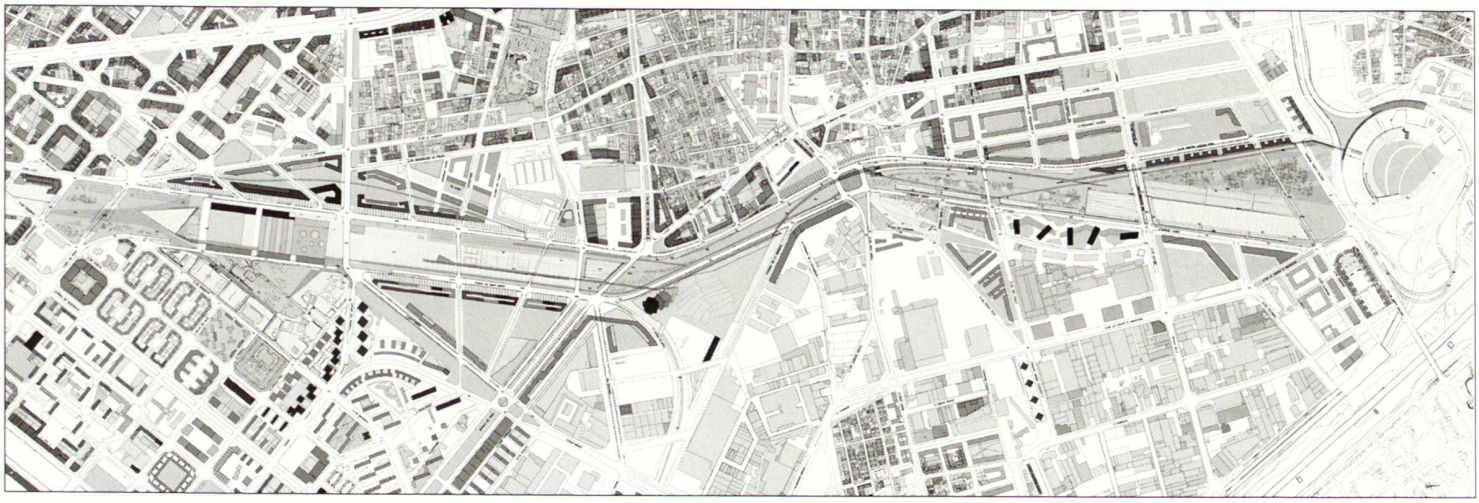
Con queste premesse è necessario trovare argomenti funzionali capaci di incentivare la complessità necessaria, richiesta dal nuovo discorso urbano.
Una stazione ferroviaria, anche piccola, normalmente è stata capace di generare un certo grado di complessità urbana: una piccola attività commerciale, la prossimità con la fermata dell'autobus, una piccola pensione, un ristorante o la fermata del taxi, creano flussi che si sovrappongono con i flussi specifici della stazione ferroviaria.

Se si tratta di una grande stazione intermodale, come nel caso di Barcellona (400'000 m^2); sarà la stessa portata dei flussi a trasformarla nel cuore di una nuova area di centralità di grande potenza che, a sua volta, genererà un nuovo quartiere.

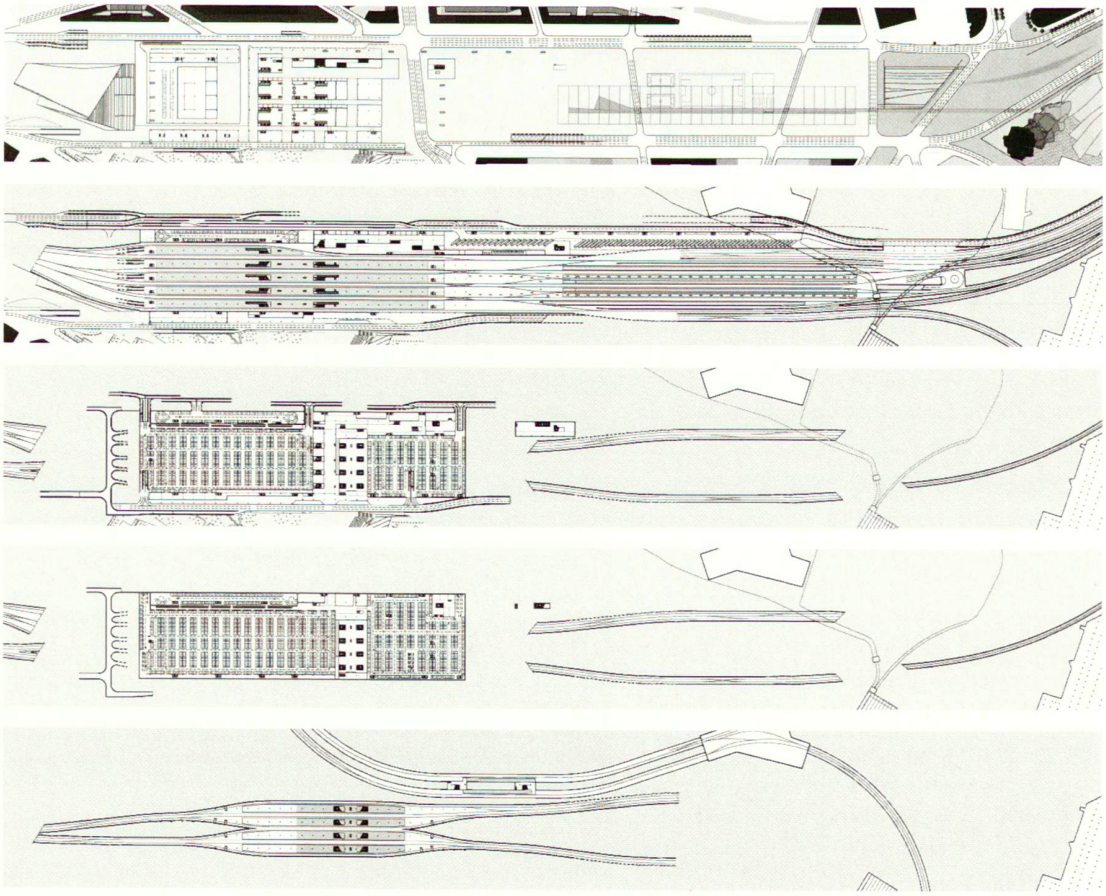
Nel caso della nuova stazione di *Sagrera* di Barcellona una grande spiaggia di binari esistente fin dal XIX secolo genererà un grande spazio pubblico che come un campus organizzerà 1.6 milioni di m^2 di superficie edificata.



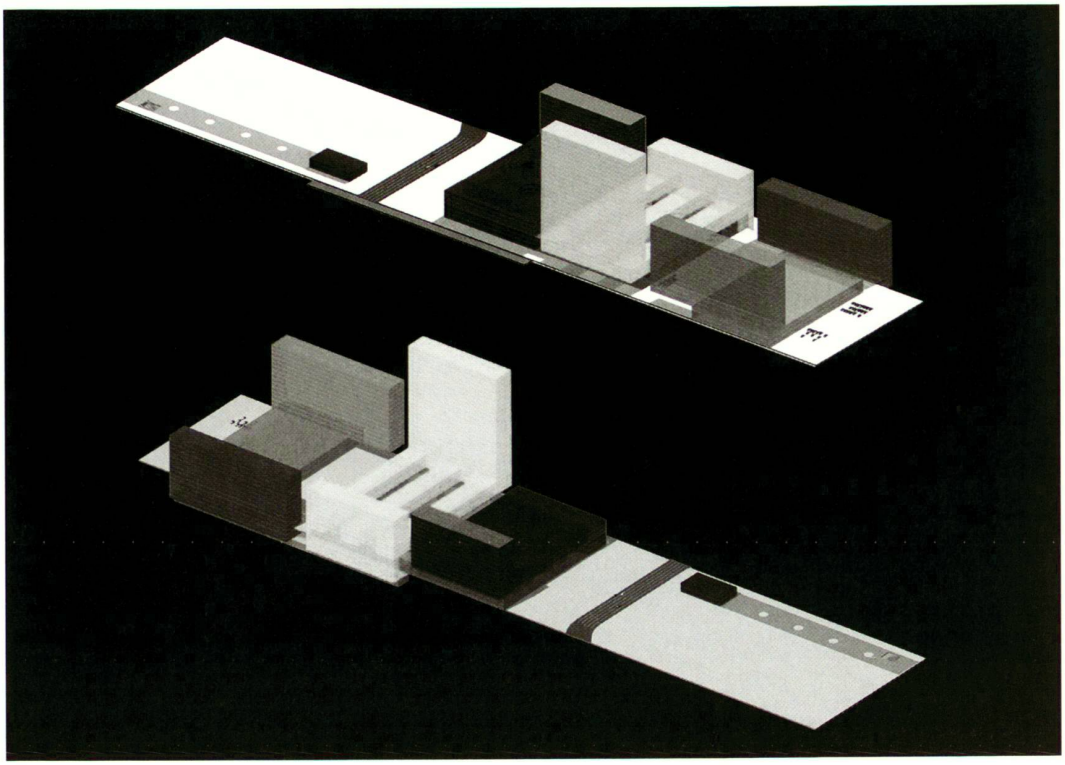
Vista aerea della zona orientale di Barcellona con indicazione del triangolo i vertici del quale corrispondono con le aree di nuova centralità urbana:
1 – *Plaça Glòries*, che si convertirà in un centro culturale, amministrativo e intermodale
2 – L'area *Estació la Sagrera*; parco di 163 ettari con la nuova stazione centrale di Alta Velocità
3 – L'area *Fòrum 2004* situata al termine del fronte marittimo nei pressi della foce del *rio Besòs*



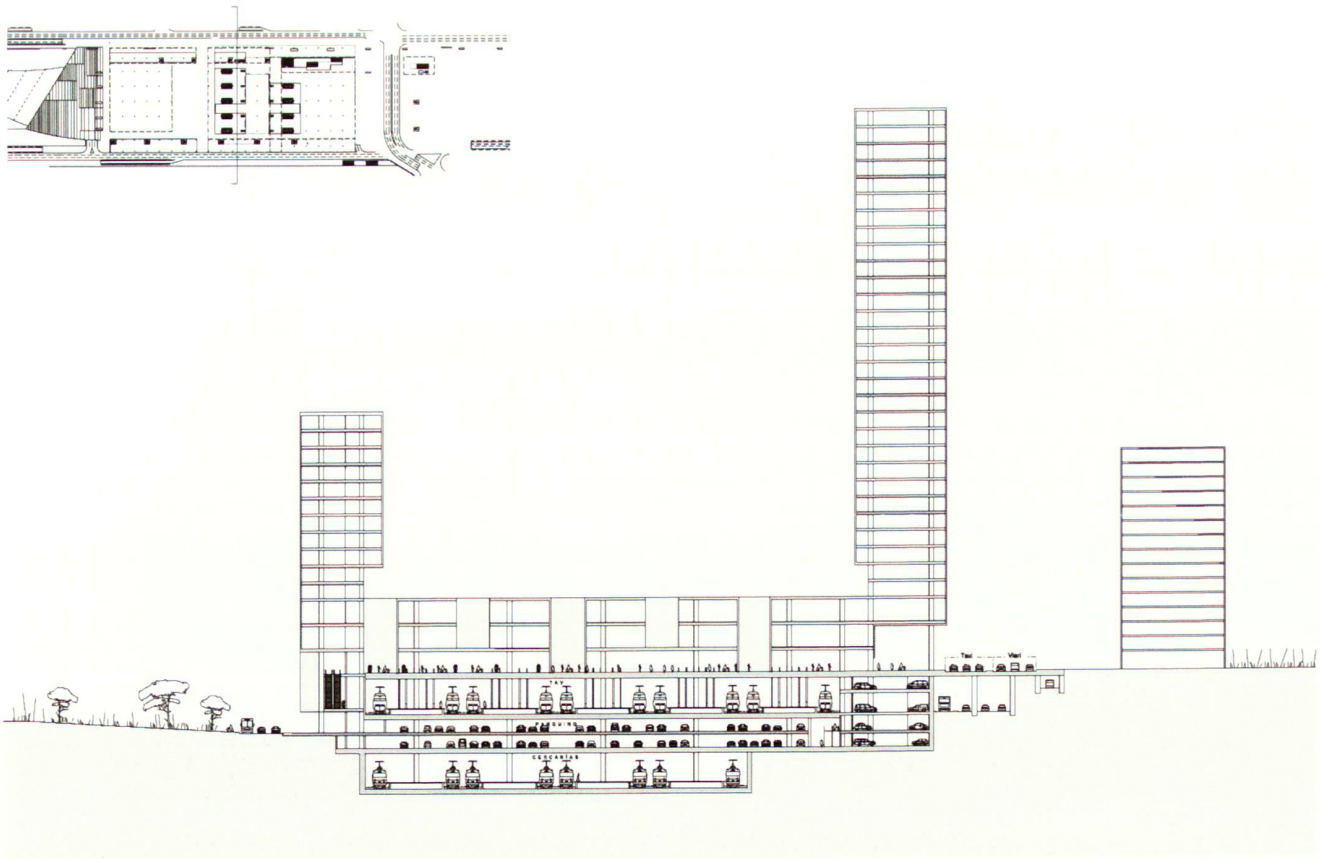
Planimetria generale dell'area dell'intervento: un parco con una larghezza variabile tra i 70 e i 150 metri e una lunghezza complessiva di 3,5 chilometri



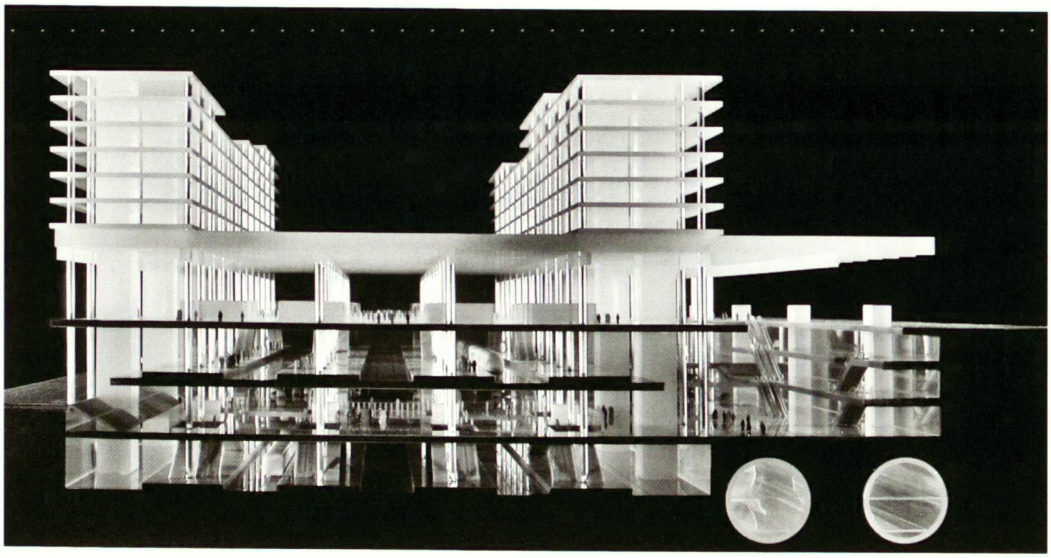
Piante dei vari livelli della stazione. Al livello 0 la hall collegata al centro commerciale situato al piano superiore al sistema di mobilità situato nei quattro livelli interrati; al livello -1 le 10 linee dell'alta velocità; al livello -2 un parcheggio di 3'100 posti auto e una stazione di Bus per 18 linee; al livello -3: linee ferroviarie convenzionali regionali e locali; al livello -4: due tubi contenenti la ferrovia metropolitana delle linee 4 e 9



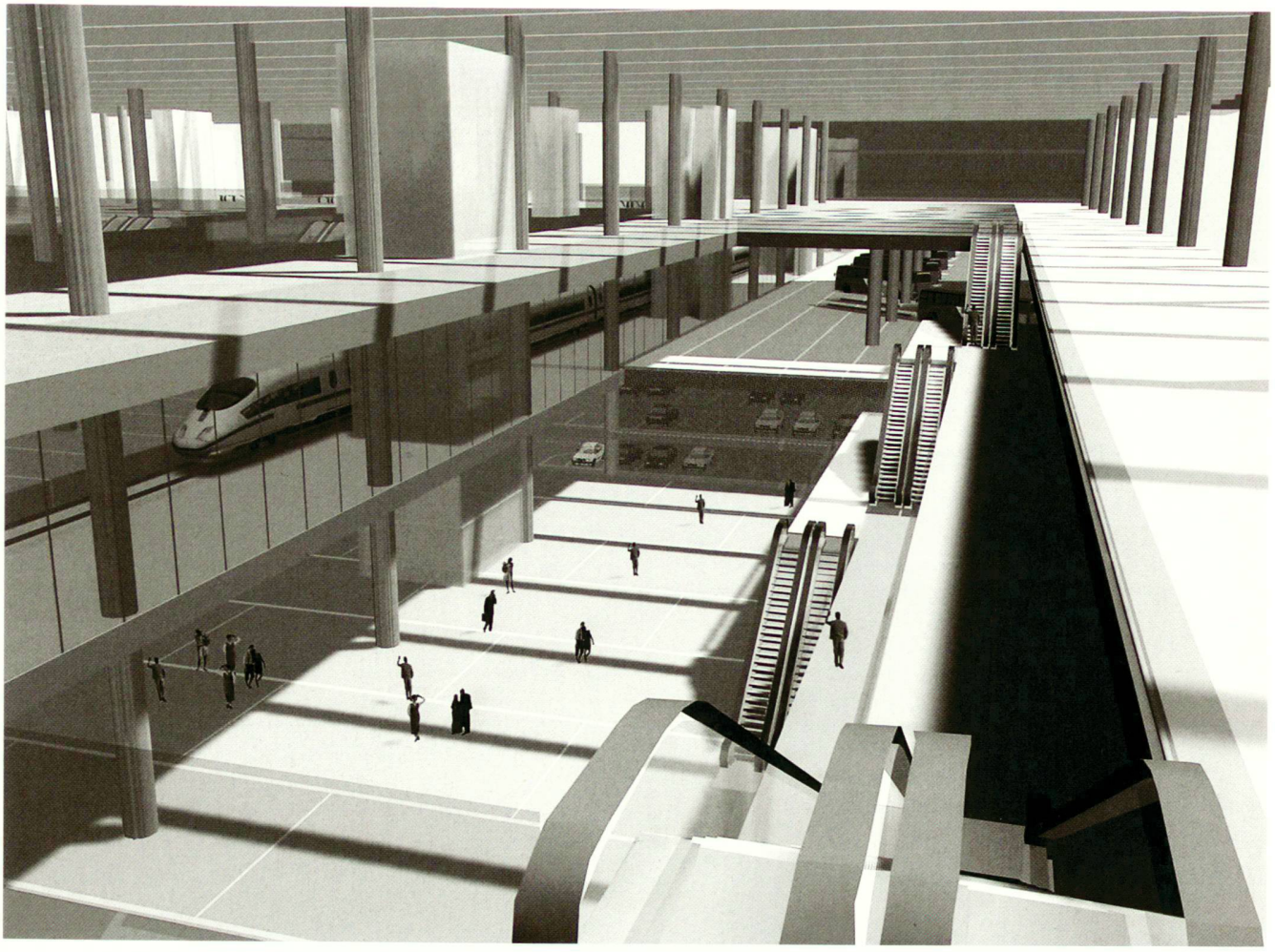
Al corpo centrale della stazione sono affiancati volumi longitudinali con capacità per 180'000 m^2 di attività terziaria



Sezione



Modello della stazione



Vista della hall della stazione che collega verticalmente tutti i livelli

Urbanistica stratificata

A differenza del Movimento Moderno la cultura urbanistica contemporanea deve dare grande protagonismo alla pianificazione e al progetto del sottosuolo.

La città, tradizionalmente, è cresciuta in altezza, e pertanto il piano dei binari di *Sagrera* si trova oggi a una quota inferiore (circa 4 metri) rispetto alla quota dello spazio urbano della Barcellona attuale.

Questa realtà topografica ha generato il principio: il sistema dei binari si manterrà sensibilmente sulle quote esistenti ciò che permetterà di non interrompere il servizio ferroviario esistente mentre una gran piattaforma artificiale, che si costruirà sopra il fascio dei binari, genererà lo spazio pubblico descritto in precedenza.

Ovviamente la presenza dei due livelli permetterà di crearne tanti altri, per la viabilità automobilistica e per altri tipi di servizio che ci permettono di parlare di un progetto urbano configurato per strati.

Edifici come Icebergs

Questa stratificazione verticale giunge alla sua massima espressione nell'edificio della stazione.

La stazione è uno spazio compatto che si sviluppa su 6 livelli: due fuori terra e quattro nel sottosuolo.

Il livello 0 corrisponde alla *hall* e si situa al livello del quartiere esistente di *Sagrera*. Questa *hall* è collegata al centro commerciale situato al piano superiore e con tutto il sistema di mobilità situato nei quattro livelli interrati.

Il livello -1 contiene i 10 binari dell'alta velocità, il livello -2 contiene un parcheggio di 3'100 posti auto e una stazione di Bus per 18 linee, questi livelli sono collegati orizzontalmente con una seconda *hall* che permette l'accesso al quartiere di *San Martí*, situato a una quota di 12 metri inferiore rispetto al quartiere di *Sagrera*.

Al livello -3 sono ubicate le linee ferroviarie convenzionali regionali e locali e, al livello inferiore

© Gisa

Spaccato del tubo che contiene due linee di metropolitana sovrapposte

(-4), due tubi contenenti la ferrovia metropolitana delle linee 4 e 9.
Queste due linee metropolitane collegano direttamente con le due *hall* della stazione in modo da rendere questa stratificazione verticale capace di collegare tutti i movimenti tra metropolitana, taxi, bus, automobile privata e i due livelli ferroviari, nella maniera più diretta possibile perché il collegamento è verticale e non orizzontale.

A questi 6 livelli di corpo centrale sono affiancati due volumi (barre longitudinali) con capacità per 180'000 m^2 di attività terziaria, configurando una immagine come un *iceberg*, nella quale l'architettura visibile è solo una parte di un grande edificio basicamente sotterraneo per un totale di 400'000 m^2 di superficie.

Spazio urbano di nuova generazione

Lo spazio urbano che si genera sopra la piattaforma che copre l'infrastruttura ferroviaria merita una attenzione molto particolare perché si tratta di un grande spazio di 163 ettari sviluppato in una forma lineare con una larghezza variabile tra i 70 e i 150 metri e con una lunghezza complessiva di 3,5 chilometri. Questo per la sua dimensione sarà uno dei parchi pubblici più grandi della città di Barcellona.

Ovviamente non sarà un parco convenzionale né per la sua dimensione né per la geometria conseguenza dell'infrastruttura ferroviaria né per il fatto che una buona parte di questa struttura si trova collocata sopra un suolo artificiale che imporrà determinate limitazioni alla vegetazione del parco.
Ad ogni modo questo grande spazio pubblico conterrà attrezzature pubbliche prevalentemente sportive confermando la nostra tesi secondo la quale l'impatto urbano delle grandi infrastrutture di mobilità non è automaticamente negativo; esse, al di là della loro principale funzione di mobilità, sono invece in grado di generare attrezzature urbane a varie scale, incluso quella domestica.

Complessità dei nuovi quartieri

Questo grande vuoto urbano, che è stato uno spazio esclusivamente ferroviario durante gli ultimi 150 anni, cambierà il suo carattere in un nuovo quartiere dotato di una grande complessità.
Se il gran parco e all'edificio della stazione si configurano come pezzi molto speciali di una nuova visione infrastrutturale, meritano anche un'attenzione particolare tutte le architetture che dovranno essere costruite nel perimetro del grande vuoto urbano e che, in definitiva, configureranno il nuovo quartiere.
Si tratta di un operazione urbana di grande scala, pari a 1.6 milioni di m^2 che genererà 50% di attività produttiva e attrezzature pubbliche e 50% di attività residenze.

L'edificio della stazione occupa l'estremo ovest del grande vuoto, orientato verso la città centrale, mentre il lato est dell'area è aperto verso il parco della *Trinitat* e il paesaggio periferico metropolitano.

In posizione centrale, nel parco, sopra un infrastruttura costriuta recentemente (un garage per Bus e Metro), trova posto un edificazione verticale di 146 metri d'altezza che è la massima permessa alla città, che ospiterà un totale di 72'000 m^2 di superficie edificata dei quali 20'000 destinati a residenza, e un grande museo e centro sperimentale della mobilità dove i cittadini potranno interessarsi e capire mediante installazioni interattive questo tema contemporaneo di grande attualità.

Tutto il resto del programma terziario residenziale si edificherà in edifici dalla tipologia lineare, inquadrando il gran vuoto centrale che non ha avuto mai caratteristiche di spazio urbano qualificato.

Un attenzione speciale è stata riservata al tema del traffico. Trasporto pubblico mediante due nuove linee di metro e un forte sistema viario per le automobili che si sviluppa in due livelli: uno alla quota 0, per la mobilità domestica dei nuovi programmi; l'altro interrato, per il traffico di media e lunga percorrenza. Anche il sistema viario è parte strutturante del nuovo sistema integrato di mobilità.

Illustrazioni: © Barcelona Regional