



## LA CULTURA MARITTIMA NEI PROGETTI DI RIGENERAZIONE URBANA DEL PORTO VECCHIO, BARCELLONA

Nadia Fava  
Escola Politècnica Superior, Univerisitat de Girona

### **La cultura marittima nei progetti di rigenerazione urbana del porto vecchio, Barcellona (Sintesi)**

Le città portuali hanno rappresentato una delle prime forme di urbanizzazione in cui la cultura marittima ha avuto un importante ruolo nella costruzione della città. Questa cultura è stata spesso alla base di una tendenza evolutiva che si è confrontata con altre linee di sviluppo, con le quali a volte si è integrata creativamente altre volte è rimasta in concorrenza. Lo studio di questa molteplicità delle spinte evolutive, con i relativi conflitti può essere utile per avere una visione critica delle grandi trasformazioni dei porti industriali nelle zone urbane e per aprire una riflessione di tipo critico che serva ad interpretare le tendenze attuali.

Il caso Barcellona sembra essere esemplare perchè i nuovi progetti per la trasformazione del Port Vell focalizzata ad accogliere imbarcazioni di lusso hanno rimesso in discussione le operazioni eseguite nel passato e soprattutto hanno palesato che la relazione porto città è in continua evoluzione.

Per questo motivo si discute su quanto le grandi trasformazioni portuarie possano avere ripercussione sulla cultura marittima di un luogo e quale sia il ruolo della cultura marittima in relazione alle strategie fondamentalmente di tipo economico legate maggiormente alla costruzione della città post-fordista.

**Parole chiave:** città-porto, cultura marittima, Barcellona

### **La cultura marittima nei progetti di rigenerazione urbana del porto vecchio, Barcellona (Abstract)**

Port cities have represented one of the first forms of urbanization in which maritime culture has had an important role in the construction of the city. This culture has often been the foundation of an evolving tendency confronted with other lines of development, against which it has alternately integrated itself creatively, or has had to compete. The study of the multiplicity of these evolving processes, with their corresponding conflicts, can be useful to develop a critical vision of the grand transformations of industrial ports in urban areas and to initiate a critical reflection which would help to interpret current tendencies.

The Barcelona case seems to be exemplary because the new projects for the transformation of the old port, focused on providing a service for luxury boats, have reopened a discussion on urban transformation works carried out in the past and have mostly revealed that the relationship between the port and the city is in constant evolution.

For this reason there is a discussion about the extent to which large scale port transformations can have repercussions on maritime culture in a locality and what the role of maritime culture is with respect to fundamental economic strategies linked mostly to the construction of the post-Fordist city.

**Key words:** port-city, maritime heritage, Barcelona

---

All'inizio del 1960 i progetti di rigenerazione urbani dei porti industriali prendono avvio negli Stati Uniti e negli anni '70 e '80 in Europa, Australia, Giappone ed ,in minor misura, in Africa.

Dopo più di 40 anni di esperienze e trasformazioni, oggi è opportuno trattare queste operazioni di grande rilievo sulla struttura generale della città come soggetti di analisi storica, in cui è possibile osservare le loro ripercussioni sulle strutture fisiche e sociali della città.

A questo fine si è deciso analizzare solo i progetti entrati nel iter burocratico municipale che prevedevano una riforma urbana del porto industriale o porto vecchio di Barcellona.

Quest'ottica ci aiuta a per cercare di capire queste operazioni come il risultato di negoziazioni, che esprimono la difficoltà a mettere in relazione il valore della continuità storica e il valore dei cambiamenti stimolati dall'evolversi del contesto socio-culturale della città. Soprattutto i progetti che sono entrati nel iter amministrativo conservano negli archivi municipali le memorie degli autori correlate con le interlocuzioni della stessa amministrazione, e dei cittadini. Spesso le risposte dell'autore documentano l'aspetto dialogico che porterà alla stesura definitiva.

Tutti questi materiali possono dare una visione complessa ed evocativa.

La riforma degli anni ottanta del porto di Barcellona con l'obiettivo anche di preparare la città ad accogliere le Olimpiadi è stato analizzato soprattutto da geografi, urbanisti e architetti. Questi studiosi hanno messo in evidenza come questa zona limiti concentri aspetti della città globale e della città legata al mare nel quadro della società e della storia locale.

Il caso esemplare della trasformazione del porto di Barcellona e la sua evoluzione nel tempo, è diventato un riferimento, se non un modello, per molte città portuali. Oggi, tuttavia, esso è messo in discussione secondo parametri attuali a causa della mancata integrazione delle esigenze locali, (tra cui preservare un'identità legata alla presenza del mare), con quelle che paiono suggerire le Autorità Portuali. Queste sembrano essere legate ad uno sviluppo economico e finanziario che potrebbero essere in aperto contrasto con le stesse raccomandazioni dell'UNESCO per la conservazione dei paesaggi urbani.

L'UNESCO, parte dal presupposto che il futuro dell'umanità dipenda da un'efficace pianificazione e gestione delle risorse, e di conseguenza preconizza che la conservazione sia divenuta una strategia per raggiungere l'equilibrio tra crescita urbana e qualità della vita su di una base sostenibile. Per questa ragione, sempre l'UNESCO, raccomanda di conservare i paesaggi urbani integrandoli ed inquadrandoli nelle strategie di conservazione del patrimonio urbano all'interno dei più ampi obiettivi di generale sviluppo sostenibile. In questo contesto si può meglio sostenere azioni pubbliche e private miranti a tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente umano. Si suggerisce così un approccio paesaggistico per l'identificazione, la conservazione e la gestione delle aree storiche all'interno dei loro più vasti contesti urbani. Ciò facendo si dovrebbe considerare l'inter-relazione delle loro forme fisiche e della loro organizzazione spaziale. Andrebbero valutate anche le caratteristiche naturali ed ambientali e i valori sociali, culturali ed economici del territorio di cui ci si occupa.

In definitiva le raccomandazioni del UNESCO sembrano fare appello all'importanza di integrare le diverse necessità sociali che concorrono a costruire la città e il porto.

## La costruzione dell'immaginario di un porto condiviso con la città

Nella letteratura si evidenziano due tendenze interpretative rispetto alla relazione fisica tra le città e i loro porti: l'interpretazione degli studiosi del Nord America in cui la rinnovazione urbana dei porti viene letta come uno degli aspetti del *Urbani* e quella europea che tende ad attribuire questo fenomeno soprattutto ai

cambiamenti tecnici dovuti all' uso dei container e perciò alla necessità del porto di disporre di ampi spazi collegati ai sistemi di mobilità rapida. Questo avviene in un contesto che vede le trasformazioni degli aggregati urbani per adeguarsi ai modelli post-industriali dove la economia terziaria assume gran peso.

Se invece studiamo il caso specifico di Barcellona vediamo che quella che è stata la trasformazione paradigmatica degli anni ottanta è il frutto anche di una lenta costruzione dell'immaginario cittadino su questa area, a cui si sommano processi di tipo globale come quelli sopramenzionati. La città residenziale a partire dal ultimo quarto del secolo del secolo XIX si era sviluppata soprattutto verso il Tibidabo e il Collserola, mentre alla costa era state relegate funzioni produttive: le industrie, le vie ferrate ed il porto.

La città rappresentativa della borghesia catalana stava privilegiando altri luoghi, mentre il mare era presente nelle attività commerciali e, in maniera contraddittoria, nei progetti che continuamente rivendicavano questo spazio per la città.

I progetti che propongono la costruzione di un lungomare lungo tutto il fronte litorale di Barcellona sono molteplici, ma, prima dell'esecuzione di Paseo Colon negli anni ottanta, sembrano essere solo due quelli che trattano in maniera specifica la relazione tra il porto e la città. Il primo data 1950 e prevede una passeggiata marittima lungo Paseo Colon ed il secondo è del 1964 e prevede la trasformazione di tutto il porto in un area residenziale.

Il primo progetto che prospetta il recupero del porto vecchio con un lungomare parallelo al Paseo Colon da parte della città è effettuato in data 1950.

Il piano prevedeva di distruggere tutti i magazzini ormai in disuso e di muovere le attrezzature portuarie come le gru del Molo della Fusta per convertirlo in un settore urbano della città, adibito al passeggio e agli svaghi nautici della popolazione di Barcellona. Qui si sarebbero trasferiti il Club Nautico e Marittimo, che attualmente si trovano sul Molo di Barcellona vicino alla Stazione Marittima, e si sarebbe formato così un complesso marittimo ad uso dei cittadini in Paseo Colon. In questo modo inoltre si sarebbe lasciato libero il Molo Barcellona ad uso esclusivo del carico e scarico della navi.

Al posto dei magazzini si prevedeva la costruzione di giardini pubblici, divisi, comunque dal Paseo Colon dal passaggio delle linee ferrate che mettevano in comunicazione il porto con la parte industriale della città ad oriente.

Nella memoria del progetto si spiega come il comune voglia arricchire la città con "una splendida via vicino al mare convenientemente urbanizzata con elementi di giardinaggio che diano a questo settore della capitale il prestigio e il merito della più importante città del Mediterraneo".

La proposta prevede di rilanciare, come si annota nelle memorie, un progetto di lungomare che già da diversi anni viene proposto, ma che non si costruisce per la presenza dei magazzini portuali. Il lungomare sarebbe iniziato dalle spiagge della Barceloneta, avrebbe percorso il Paseo Nazionale, il Paseo Colon e continuato fino ad allacciarsi alle passeggiate del Montjuich.

La letteratura corrente data agli anni Cinquanta e Sessanta la dismissione dei porti moderni in America del Nord a causa della containerizzazione dei trasporti e la loro conseguente rifunzionalizzazione come spazi pubblici e sostiene che in Europa il fenomeno si ripercuote una decade dopo. Nel caso di Barcellona, sembra che, il porto nella parte più vicina al centro storico, già negli anni Cinquanta non funzioni e contemporaneamente la città nutra interessi a ripristinare o acquisire questi spazi inutilizzati.

Il secondo progetto viene redatto nel 1964 da Bonet Castellana i Gonzales Isla, direttore del porto e prevede la costruzione di un quartiere residenziale su i moli nel porto vecchio.

In realtà questo progetto assieme al *Plan Especial de Ordenación de la zona Suroeste de Montjuich, Plan de La Ribera* dello stesso autore mostra che il rinnovato interesse alla zona costiera si debba sia alla dismissione del porto sia alla generale disindustrializzazione di tutta la costa urbana.

In una lettera dell' aprile del 1966 infatti l'architetto accenna al fatto che già ha ampiamente sviluppato il progetto "della zona del porto fino alla Barceloneta e che ora per ragioni congiunturali deve staccare dal progetto principale (il Plan de la Ribera), diventando così un progetto a se', benché in realtà fosse nato come un unico progetto".

Il progetto propone la riconversione del bacino portuario del XIX secolo in una zona residenziale, sotto la quale si sarebbe costruito un porto sportivo e turistico. Recepisce inoltre il passaggio dell'autostrada che avrebbe messo in comunicazione in maniera rapida i tre quartieri previsti da Bonet secondo *Plan de Accesos y Red Arterial de Barcelona*. La via Laietana sarebbe penetrata nel porto arrivando così direttamente al Paseo Nacional. In tal modo si intendeva risolvere la ancora poco risolta relazione tra Barcellona e il quartiere della Barceloneta. Il molo di Barcellona si sarebbe inoltre collegato alla Barceloneta creando così un'unione tra la parte di levante e di ponente del porto, come nel progetto del 1950. Allo stesso tempo si prevedeva anche la connessione con il lungomare con un circuito attorno al bacino del porto vecchio.

In questo caso il mare, la mediterraneità si presenta come un pretesto per avvallare un progetto residenziale e risolvere importanti problemi di connessione della città. Si scopre come il mare attribuisce valore posizionale ai terreni, rendendoli appetibili per investimenti di capitale. Non è più il mare che attribuisce maggior decoro, cultura alla città, ma un mare che è uno dei fattori da ponderare nella valutazione economica dei possibili redditi ricavabili. E' ancora di più un mare non utilizzato per attività, ma solo da vedere in un rapporto virtuale, dove si dà per scontata la relazione diretta attraverso il suo specifico utilizzo.

Il Plan Macià del 1934, sviluppato dal GATCPAC, funge da referenza sia per la idea di colmare parte del porto vecchio sia per l'uso di tipi edilizi in altezza per costruire una nuova immagine della città. Tutti questi progetti non furono approvati, nonostante un iter burocratico di oltre otto anni. Ampie e molte le allegazioni sia dei cittadini che della stessa amministrazione.

Il problema principale era che questi progetti non avrebbero migliorato il collegamento della città con il mare, ma al contrario si sarebbe creata una barriera sociale e fisica per tutte le comunità che non potevano risiedervi. Non minore la disapprovazione sociale circa la possibile distruzione della "marittimità" di Barcellona.

La discussione inoltre aperta dai movimenti "sociali urbani" contro il *Plan de la Ribera* pone al centro della discussione urbana l'importanza di questa zona all'interno di una politica di riequilibrio dell'intera città. La proposta urbana, che sorge da questi movimenti, è un intervento nel processo urbano che avrebbe dovuto rispettare la continuità e le caratteristiche della morfologia presente. Questa proposta tenta di interloquire con un'urbanistica che si basi solo sulla definizione e adattamento di un modello, per proporre una che metta al centro della discussione i ruoli dei vari agenti e le forze politiche del progetto.

## La discussione attorno alla costruzione del Moll de la Fusta

I progetti di successo che furono realizzati come la trasformazione di Barcellona per i giochi olimpici del 1992 a volte occultano conflitti che si sono superati solo per arrivare alla materializzazione dei progetti. Tali conflitti rivelano essere, assieme alla memoria dei progetti non eseguiti, degli elementi di continuità della città ed in questo caso della cultura marittima urbana.

Fu solo nei primi anni della democrazia dopo il franchismo che Manuel de Solà Morales ha sviluppato e costruito il progetto per il Moll de la Fusta che si inaugura nel gennaio 1987. Il progetto cerca di risolvere il problema della continua congestione del paseo Colon con una sezione a due livelli per far passare i diversi tipi di transito, e con la relazione tra il Centro Storico della città ed il porto, anche se poco sono trattati le relazioni con le due grandi vie di unione con Eixample: la Rambla e la via Laietana.

Il suo visibile successo può vedersi anche nell'iconografia che documenta l'arrivo della fiamma olimpica nel 1992 dove il Paseo Colón è gremito da cittadini. Tuttavia alcuni settori politici già all'epoca misero in discussione il progetto, chiedendosi se non si fosse raggiunto un miglior risultato durante la Giornata delle Forze Armate del 1981 quando semplicemente si rimosse la recinzione in ferro lungo il porto aprendolo alla città. Il quotidiano locale *La Vanguardia* riporta che "alcune persone pensano che la cosa migliore sarebbe stata quella di ripetere ciò che è stato fatto nel 1981, aprendo il porto 'militarmente, ma pacificamente' (era la Giornata delle Forze Armate), semplicemente togliendo la recinzione del porto... E' stata una occasione storica per avviare l'apertura della città al mare (*La Vanguardia*, 1990)" e l'attuale Moll de la Fusta né rivela il mare né lascia passare i camion (*La Vanguardia*, 1990).

Il 15 maggio del 2000, solo pochi anni dopo la sua inaugurazione, il quotidiano locale *La Vanguardia* riporta "Quattro imprese locali ubicate presso il Moll de la Fusta hanno chiuso i battenti, a conferma di un processo di degradazione che riflette la data di decadenza rapida di alcuni luoghi alla moda (*La Vanguardia*, 2000)".

Se queste furono alcune delle critiche a posteriori, si ricorda che alcuni autori come Bacells, soprattutto dell'ala anarchica, avevano anche messo in guardia prima che si iniziassero i grandi lavori del periodo olimpico circa le possibili conseguenze negative della trasformazione urbana per le celebrazioni olimpiche. Questi autori hanno spiegato come questa rigenerazione potrebbe essere vista come la promozione di classi sociali specifiche, e che i profitti sarebbero andati a vantaggio soprattutto delle classi privilegiate a scapito delle altre e dei beni pubblici.

## Conclusioni

Il tema del ruolo del porto nella continua costruzione della città è oggi ampiamente dibattuto in vista della già effettiva costruzione del "Progetto Marina Port Vell". Le Autorità Portuarie con il consenso del comune stanno portando avanti questo progetto che renderà una parte importante del bacino del porto vecchio ad uso esclusivo di yacht dai 90 ai 120 m. di lunghezza lungo il molo della Barceloneta, in modo di dotare la città di un *cloister* nautico. Un tale progetto ha visto l'opinione contraria di diversi collettivi professionali e di associazioni di quartiere che vedono in questa operazione interessi non relazionati alla creazione di continuità ed integrazione con questa parte della città.

Sembra che le economie globali abbiano un ruolo principale quando parliamo delle politiche che vengono adottate per la gestione dei porti, mentre risulta chiaro che la economia attuale dovrebbe puntare ad integrarsi a processi sostenibili e resilienti di sviluppo capaci di produrre visioni a distanza nella storia, nel futuro, nella città e il territorio.

Le associazioni cittadine "Defense el Port Vell" e l'"Assemblea Portuaria veinal" si chiedono quali saranno le zone di sicurezza che saranno proibite al pubblico in generale nel porto ed in tutti i servizi che si creeranno attorno al porto. Si chiedono inoltre quali saranno i nuovi flussi di persone che arriveranno al porto, che nuovi scambi si produrranno ed infine come influirà la modificazione del "Piano di uso" dei quartieri limitorfi agli stessi quartieri.

Sono tutte questioni che sembrano mirare a chiedersi fin dove arriva la marittimità di Barcellona, fin dove le trasformazioni del porto influenzano la vita nella città. Peron difatti ci ricorda come la marittimità è costruita e ricostruita continuamente attraverso progetti promossi da i diversi gruppi sociali e le agenzie responsabili per la sua conservazione, riabilitazione e promozione.

C'è in atto il grosso rischio che che la marittimità di Barcellona sia oggi in pericolo e che i nuovi progetti promossi non rispondano alla necessità di migliorare le strategie di integrazione e conservazione nel quadro di una sviluppo sostenibile per migliorare la qualità del ambiente umano così come suggeriscono le raccomandazioni della UNESCO per la preservazione dei paesaggi urbani.

Conservazione del legame di continuità con la storia, dove le città portuarie hanno con lo specchio d'acqua una unione che definisce uno spazio ampio fisicamente e simbolicamente di forte interesse per agenti di diversi settori. Calude Chaline (1993) in testo ormai vecchio riassume bene questo concetto "Les villes portuaires, [...] peut-être plus que les autres villes, sont les lieux où toute société peut, contradictoirement, chercher sa mémoire et la projection de son devenir"

## Bibliografia

AAVV, *Villes portuaires, acteurs de l'environnement*, Editions Association International Villes et port, Le Havre, 1994

ADAGIO, Carmelo. Il mitico '92: i grandi eventi e la trasformazione delle politiche urbane in Spagna, *Spagna contemporanea*, n. 24, 2003

BALCELLS, Salvador. *Como desfer Catalunya*, Barcelona: Edicions Lluita, 1986.

BONILLOm Lucienne et altr. Mutation contemporains des villes portuaires, on Les Metropoles portuaries en Europe, *Les Cahiers de la recherche architecturale*, 1992, n. 30-31, (4), p.9-11.

BORJA, Jordi. Barcelona y su urbanismo. Éxitos pasados, desafíos presentes, oportunidades futuras, in BORJA, Jordi, *Urbanismo en el siglo XXI : una visión crítica : Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelona: Edicions UPC, 2004, p. 171-181.

BORJA, Jordi. El modelo global y el proyecto local. *El país*, January 2007, p.31- 32.

BRUTTOMESSO, Rinio. *Waterfront: una nuova frontiera urbana*, Venezia: Centro Internazionale Città d'Acqua, 1993 .

BUCHANAN, Peter. Modernidad con memoria: el espectáculo de la regeneración barcelonesa, *A & V : Monografias de Arquitectura y Vivienda*, 1992, n.37, p.12-17.

CAPEL, Horacio, *El modelo Barcelona: un examen critico*. Barcelona, Serbal, 2005.

CHALINE Claude. Du port à la ville portuaire . In CANTAL-DUPART Michel e CHALINE Claude, *Le port, cadre de ville*, Paris: L'Harmattan, 1993.

CHALINE, Claude. Questions pour un cadrage conceptuel de la recherche, in Chaline Claude . ed., *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris: Editions L'Harmattan, 1994, p.13-1994.

CHALINE, Claude. *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris: Editions L'Harmattan, 1994.

COLLIN, Michele. *Ville et Port*, Paris: Editions L'Harmattan, 1994.

COSTA, Joao Pedro. The new waterfront: segregated space or urban integration? Levels of urban integration and factors of integration in some operations of renewal of harbour areas, in actas REMESAR, Antoni, *The Arts In Urban Development Waterfronts Of Art II*,(eds A. Ramesar ), Barcelona : Universitat de Barcelona, 2002, p.27-64.

DELGADO, Manuel. *Elogi al vianant. Del model Barcelona a la Barcelona real*. Barcelona, Ediciones, 2005

HARGREAVES, John, *Freedom for Catalonia*. Cambridge: mbridge University Press, University of Cambridge, 2000.

HOYLE , Brain. Development dynamics at the port-city interface, on Brian Hoyle dir., *Revitalizing the waterfront, International dimensions of dockland redevelopment*. London , New York: Belhaven Press, 1988, p.7.

HOYLE, Brian, 2000. Global and local change on the port city waterfront. *Geographical review*, 2000, n.90, (3), p.395-441.

INGERSOLL, Richard, Arquitecturas de Barcelona olímpica: diario de un critico post colombino. *A&V: Monografies de arquietcura y vivienda*, 1992, n.37, p. 12-17.

KONVITZ, Joseph. Les villes portuaries de 1780 a nous jours: leur evolution spatiale, *Urbi*, 1982, n.6, Ottobre, p.105 –109.

KONVITZ, Joseph. Introduction. *Journal of Urban History*,1993, 19, (2), p.3.

*La Vanguardia*, 1990. Maragall assegura que el Moll de la Fusta se construyó a su debido tempo, 1 Settembre.

*La Vanguardia*, 1990. Criticas por el error que obliga a levantar el Moll de la Fusta, 7 20 Settembre.

*La Vanguardia*, 2000. Caducidad urbanística, 14 Maggio.

MEYER, Han, *City and Port*. Rotterdam: International Book, 1999.

PERON, Françoise. *La maritimité aujourd'hui*. Paris: Harmattan, 1996.

PIZZA, Antonio, *Barcellona Critica*. Gli scenari dell'attualità. *Area*, 2008, n. 90, p. 4-13.

ROWE, Peter. *The Urban Public Space of Barcelona 1981-1987*. Cambridge: Harvard University, 1991.

SOKOLOFF, Beatrice. *Barcelone ou comment refaire une ville*. Montreal: Presses de l'Université de Montreal, 1999.

TUNBRIDGE, John, ASHWORTH Gregory, *European port cities in transition*. London: Belhaven Press, 1992, p.176-200.

UNESCO, Recommendation on the Historic Urban Landscape, including a glossary of definitions, [http://portal.unesco.org/en/ev.phpURL\\_ID=48857&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/en/ev.phpURL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html) (accesso Aprile 25, 2013)

*URbanismo*, numero monografico su "Moll de la Fusta", 1988.

© Copyright Nadia Fava, 2013.

© Copyright *Biblio3W*, 2013.

Ficha bibliográfica:

FAVA, Nadia. La cultura marittima nei progetti di rigenerazione urbana del porto vecchio, Barcellona. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de noviembre de 2013, Vol. XVIII, nº 1049(07). <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-07.htm>>. [ISSN 1138-9796].

---

[Volver al índice de Biblio 3W](#)



[Volver al menú principal](#)