

Vicente Guallart,
Chief Architect, Barcelona City Council (2011-2015), Spain

Barcellona affronta la sfida di inventare la città del futuro, costruire nel presente per il benessere dei suoi cittadini e come fonte di ispirazione per il mondo. Ciò è stato fatto in passato e ora l'obiettivo è quello di farlo nuovamente in futuro.

È per questo motivo che, a seguito dello sviluppo urbanistico della città per tutto il XX Secolo e dopo una riforma molto ben accolta, basata su un nuovo progetto di spazio pubblico, Barcellona sta ora intraprendendo una nuova era, incentrata sulla rigenerazione del tessuto costruito, attingendo all'idea di città autosufficiente e in rete.

In questo progetto, i cittadini costituiscono la vera priorità; la pianificazione urbana è successiva. Ciò richiede una nuova definizione dei meccanismi per trasformare la città, in modo da rispondere alle sfide e alle potenzialità del presente. Ciò comporta anche la necessità di aggiornare la pianificazione urbana – che troppo spesso è trasformata in un astratto processo tecnico-economico – per promuovere l'Habitat Urbano come disciplina di trasformazione strategica, che disciplina le città e i propri cittadini. Questo progetto rappresenta una nuova sfida della città e dell'economia industriale per traghettarsi verso la società dell'informazione.

Habitat Urbano

Habitat Urbano riunisce un insieme di conoscenze, principi, dottrine e norme riguardanti la vita nelle città. Esso include la trasformazione e la gestione di edifici e spazi pubblici, l'ambiente, le infrastrutture e le tecnologie dell'informazione, così come le interazioni tra le persone e il loro rapporto con l'ambiente circostante. Questo nuovo progetto permette una fusione tra ur-

banistica e ambiente, basata su nuovi principi derivati da una società in rete, per aiutare le città a decidere il proprio futuro.

Habitat Urbano opera in modo multi-scalare, caratteristica di un mondo interconnesso, in modo che gli oggetti, le abitazioni, gli edifici, i quartieri, le città, le regioni e il pianeta nel suo complesso siano tutti integrati nello stesso progetto per migliorare l'abitabilità. Se il cambiamento climatico è causato in gran parte dalle nostre città, è in queste stesse città che abbiamo bisogno di promuovere nuovi stili di vita e nuove forme urbane per salvaguardare il futuro delle nostre comunità. In questo senso, Habitat Urbano ci permette di organizzare le informazioni come parti fondamentali del progetto urbano, riunendo persone, processi, dati, oggetti e luoghi in un unico progetto complessivo.

Dal momento che l'economia collegata all'urbanistica tradizionale è organizzata sulla base di un processo di suddivisione che prevede la determinazione degli usi del suolo e la gestione economica per il successivo sviluppo urbano, Habitat Urbano si concentra sulla riqualificazione dell'ambiente costruito esistente e si focalizza su una economia orientata ai servizi urbani. Habitat Urbano non comprende solo il progetto per la città fisica, ma include anche la progettazione e la gestione dei cicli del metabolismo urbano, interiorizzati nella città stessa per renderla più resiliente, come parte essenziale della nuova economia urbana.

Tutto questo avviene in una città che è già abitata, in cui la partecipazione dei cittadini e delle organizzazioni sociali è fondamentale per coordinare le sfide urbane, le aspirazioni sociali e le capacità economiche, sulla base di processi di coinvolgimento pubblico che contribuiscono a definire i criteri di avvicinamento dei progetti per promuovere il bene comune.

From urban planning to Urban Habitat

Barcelona is faced with the challenge of inventing the city of the future and building it in the present for the wellbeing of its citizens and as an inspiration to the world. This has been done in the past, and now the aim is to do it again in the future.

That is why, following the urban development of the city throughout the 20th century and a well-received reform based on a new project for public space, Barcelona is now embarking on a new era, focused on regenerating the built fabric by drawing on the idea of a networked self-sufficient city.

In this project, citizens are the first priority; urban planning follows after. This requires a new definition of the mechanisms for transforming the city, so that it can respond to the challenges and potentials of the present. This also brings up the need for updating urban planning – which is too often turned into

an economic, technical and abstract process – and for promoting the Urban Habitat as a strategic, transformative discipline, which empowers cities and their citizens. This project represents a new era for the city and the industrial economy, toward becoming a city of the information society.

Urban Habitat

Urban Habitat brings together an ensemble of knowledge, principles, doctrines and rules pertaining to life in cities. It includes the transformation and management of buildings and public space, the environment, infrastructures and information technologies, as well as the interactions between people and how they relate to their surroundings. This new project allows for a fusion between urban planning and the environment based on new principles that are derived from a networked society, help-

ing cities to decide their own futures. Urban Habitat approaches the world in a multi-scalar way, characteristic of a connected world, so that objects, dwellings, buildings, neighbourhoods, cities, regions, and the planet as a whole, are all integrated into the same habitability project. If climate change is being caused largely by our cities, it is in these same cities where we need to promote new lifestyles and new urban forms to safeguard the future of our communities. In this sense, the Urban Habitat lets us include information as a fundamental part of the urban project, bringing together people, processes, data, objects and places in a single comprehensive project.

Whereas the economy associated with traditional urban planning is organised based on the subdivision process, which involves determining land-uses and economic management for sub-

La città autosufficiente

In risposta a questa sfida, Barcellona ha messo a punto un mantra: «lavorare alla costruzione di una città autosufficiente, formata da quartieri produttivi, a velocità umana, all'interno di una città intelligente a zero emissioni». Questo paradigma si propone la costruzione di «molte città lente dentro una smart city». Quartieri dove le persone possano vivere e lavorare, con un'alta qualità dello spazio pubblico e una sensazione di vivere in comunità, collegate tra di loro e con il mondo attraverso infrastrutture fisiche e informatiche. Questo progetto propone di apportare modifiche alle nostre città di oggi, prodotto dell'era industriale, che importano beni e generano rifiuti, dove esistono ancora quartieri funzionalmente separati, solo destinati al lavoro o semplicemente in cui risiedere. La città del futuro dovrà ancora essere produttiva. Una città distribuita, costruita in rete, dove i quartieri produrranno le risorse di cui i cittadini hanno bisogno per vivere, sotto forma di energia, merci e talvolta cibo. Un progetto che promuove la reindustrializzazione delle città che utilizzano le nuove tecnologie, l'economia produttiva e il diritto di innovazione come una fondamentale fonte di ricchezza urbana.

La città del futuro non avrà un centro ricco e una periferia povera, ma dovrà essere una metropoli fatta di quartieri collegati. Barcellona sta lavorando al raggiungimento di questo obiettivo come parte del processo di espansione della città, che ha avuto inizio più di 2000 anni fa e ha progredito in una continua evoluzione, dalla città romana, alla città medievale, la città industriale e, infine, alla metropoli contemporanea. Ora stiamo lavorando per costruire la città dell'informazione – Barcellona 5.0 – costruita a una *velocità umana* e collegata al mondo. Una città con un obiettivo duplice, economico e sociale, in cui le persone sono al centro del progetto.

sequent urban development and construction, Urban Habitat focuses on regenerating the built environment that is already inhabited by citizens and centres on an economy oriented toward urban services.

The urban habitat does not only include the project for the physical city; it also encompasses the design and management of the cycles of the urban metabolism, internalised within the city itself to make it more resilient, as an essential part of the new economy of urban innovation.

And all this takes place in a city that is already inhabited, where participation from citizens and social organisations is fundamental to coordinating urban challenges, social aspirations and economic capacities based on public involvement processes which help to define the criteria for approaching projects to promote the common good.

The self-sufficient city

In response to this challenge, Barcelona has come up with a mantra, «working toward building a self-sufficient city, made up of productive neighbourhoods at a *human speed*, within a zero-emissions smart city».

This paradigm proposes building «many slow cities within one smart city». Neighbourhoods where people can live and work, with high-quality public space and a feeling of living in community, connected with one another and with the world through physical infrastructures and information infrastructures.

This project proposes making changes to our current cities, which are the product of the industrial era, that import products and generate waste, where functionally segregated neighbourhoods still exist, just for work or just for living in.

Barcellona nel 2050

Per definire una visione a lungo termine per una città, a 40 anni da oggi, abbiamo bisogno di capire gli elementi culturali, sociali e tecnologici del nostro tempo che potranno definire gli stili di vita del futuro. Sulla base di questa comprensione, dobbiamo sviluppare piani a lungo termine e progetti a breve termine che incorporino tali azioni strategiche legate alla mobilità, allo spazio pubblico, alle tecnologie dell'informazione o alla rinaturalizzazione della città. Abbiamo anche bisogno di definire i nuovi sistemi urbani che contribuiranno a catalizzare la trasformazione della città, sulla base di nuove mappe mentali che tutti dovrebbero condividere. Ciò dovrà accadere a ogni scala urbana – i quartieri, la città, la sua proiezione globale – in modo che la città sia ben dotata con infrastrutture e servizi.

La struttura della città: una metropoli di quartieri

Una città costruita sulla scala umana è una città fatta di quartieri che lavorano a una velocità umana, che sono interconnessi attraverso vie fisiche e collegati al mondo da reti di informazione.

Ci sono città con un unico centro, differenziato dalle loro periferie; ci sono città con più centri e città con strutture distribuite che mirano ad assicurare che le persone possano vivere e lavorare in ogni quartiere. Barcellona è una città fatta di quartieri, costruiti attorno ex città indipendenti nei vari sviluppi urbani, di chiara identità, nel corso del XX Secolo.

Il quartiere è l'unità territoriale che corrisponde alla fisiologia umana e definisce una superficie di circa 500 metri, o 10 minuti a piedi, con baricentro sulla casa di una persona. Quartieri sono le comunità più vicine ai cittadini e dovrebbero comprendere tutti

The city of the future will need to be productive again. A distributed city, built in a network, where neighbourhoods produce the resources that citizens need to live, in the form of energy, goods, and sometimes food. A project that promotes the re-industrialisation of cities using new technologies, the productive economy, and the right to innovation as a fundamental source of urban wealth.

The city of the future will not have a rich centre and a poor periphery; it should be a metropolis made up of connected neighbourhoods. Barcelona is working toward achieving this paradigm, as part of the ongoing process of building the city, which began more than 2,000 years ago and has continued evolving, from the Roman city, to the medieval city, to the industrial city and, finally, to the contemporary metropolis. Now we are working on building

the information city – Barcelona 5.0 – built at a *human speed* and connected to the world. A city with a two-fold goal – economic and social – where people are at the heart of the project.

Barcelona in 2050

To define a long-term vision for a city, for 40 years from now, we need to understand the cultural, social and technological elements of our time, which will define the lifestyles of the future. Based on this understanding, we need to develop long-term plans and short-term projects which incorporate these strategic actions tied in with mobility, public space, information technologies or the re-naturalisation of the city. We also need to define the new urban systems, which will help catalyse the city's transformation, based on new mental maps that everyone should share. And it needs to happen on every urban scale

i servizi di base, sotto forma di strutture, di cui persone di ogni età hanno bisogno per vivere. Se la gente potesse lavorare e avere accesso a tutti i servizi di base nei propri quartieri, la città funzionerebbe in un modo completamente diverso. Sarebbe possibile eliminare la mobilità forzata, che farebbe decadere la necessità di infrastrutture di mobilità e di trasporto.

I servizi possono essere classificati a scala di quartiere, o a quella globale, in relazione ai loro utenti e al loro impatto a livello nazionale. Barcellona, per esempio, ha una vasta rete di biblioteche pubbliche di quartiere, ma non ha una biblioteca di rilevanza globale. Tuttavia, ha una significativa rete di impianti sportivi di zona, a scala cittadina, e alcuni importanti impianti sportivi di livello superiore. La posizione di una struttura o di un'altra in diverse zone della città definisce la struttura dei quartieri e contribuisce all'attrazione sociale che tali zone hanno per gli altri quartieri della città.

Per decenni Barcellona ha fatto lo sforzo di dotare i suoi quartieri di servizi di base per garantire che i residenti possano accedere a piedi ai servizi locali. 42 mercati della città, adottati come simboli di identità dei quartieri, sono una parte sostanziale di questa organizzazione per quartieri. Scuole, centri sanitari, centri sportivi, centri sociali permettono una accessibilità diffusa e locale alle persone di tutte le età.

– neighbourhoods, the city, and the global projection – so that the city is properly structured with facilities and services.

The structure of the city: A metropolis of neighbourhoods

A city built on the human scale is a city made up of neighbourhoods that work at a *human speed*, which are interconnected through civic thoroughfares and connected to the world by information networks.

There are cities with a single centre differentiated from their outskirts; there are cities with multiple centres and cities with distributed structures that aim to ensure that people can live, work, and rest in every neighbourhood. Barcelona is a city made up of neighbourhoods, built up around former independent towns and the various urban developments which were built with a

clear identity during the 20th century. A neighbourhood is the territorial unit that corresponds to human physiology, and it defines an area of around 500 meters, or a 10-minute walk, centered on a person's house. Neighbourhoods are the closest communities to citizens, and they should include all the basic services, in the form of facilities, which people of any age need to live. If people could work and have access to all the basic facilities in their own neighbourhoods, the city would work in a completely different way. It would go a long way toward eliminating forced mobility, which is what collapses mobility and transport infrastructures.

Facilities can be classified on a neighbourhood scale, as country-wide, or as global, depending on their users and their social impact. Barcelona, for example, has a large network of public libraries, by neighbourhood or

Assi civici: una città collegata da autobus, biciclette, spazi verdi e dal business

attraverso gli assi viari – vale a dire strade, viali con sezioni abbastanza larghe per il trasporto pubblico, piste ciclabili, alberi e terziario – si sarà senz'altro in grado di attraversare tutta la città a una *velocità umana*.

Cerdà già immaginava Barcellona attraversata da viali su larga scala, ma questa struttura ha assunto caratteri diversi nel corso del XX Secolo. La Diagonal è l'asse viario per eccellenza, come le altre diagonali rilevanti nelle più importanti città nel mondo. Tuttavia, alla Gran Via è ancora data troppa importanza per quanto riguarda la mobilità e la Meridiana mostra ancora i segni del suo decennale passato di strada statale. Nel nord della città, non strutturato a griglia, ma con strade ben definite, le strade principali non sono vie civiche. I tre assi verticali che strutturano la sezione settentrionale della città, Via Augusta, Avinguda Vallcarca e la connessione Rambla del Carmel-Avinguda de l'Estatut sono ancora in fase di trasformazione e potrebbero raggiungere l'obiettivo di diventare un punto di riferimento per la vita in quei quartieri, se si consoliderà la promozione della qualità urbana, del commercio e della mobilità a una *velocità umana*.

Il paradigma della mancanza di qualità urbana può essere letto sulla Ronda de Dalt, costruita come una risposta a un problema di mobilità urbana. Da questo punto di vista fu un successo, ma ha violato questioni fondamentali relative alla qualità urbana nelle zone settentrionali della città. Infatti, tra i quattro ambiti olimpici progettati nel 1980, quello che ha avuto davvero un im-

Dal momento che i quartieri hanno concentrato i servizi e sono costruiti a misura d'uomo, se siamo stati in grado di collegare tutti i quartieri della città

attraverso gli assi viari – vale a dire strade, viali con sezioni abbastanza larghe per il trasporto pubblico, piste ciclabili, alberi e terziario – si sarà senz'altro in grado di attraversare tutta la città a una *velocità umana*.

Cerdà già immaginava Barcellona attraversata da viali su larga scala, ma questa struttura ha assunto caratteri diversi nel corso del XX Secolo. La Diagonal è l'asse viario per eccellenza, come le altre diagonali rilevanti nelle più importanti città nel mondo. Tuttavia, alla Gran Via è ancora data troppa importanza per quanto riguarda la mobilità e la Meridiana mostra ancora i segni del suo decennale passato di strada statale. Nel nord della città, non strutturato a griglia, ma con strade ben definite, le strade principali non sono vie civiche. I tre assi verticali che strutturano la sezione settentrionale della città, Via Augusta, Avinguda Vallcarca e la connessione Rambla del Carmel-Avinguda de l'Estatut sono ancora in fase di trasformazione e potrebbero raggiungere l'obiettivo di diventare un punto di riferimento per la vita in quei quartieri, se si consoliderà la promozione della qualità urbana, del commercio e della mobilità a una *velocità umana*.

Il paradigma della mancanza di qualità urbana può essere letto sulla Ronda de Dalt, costruita come una risposta a un problema di mobilità urbana. Da questo punto di vista fu un successo, ma ha violato questioni fondamentali relative alla qualità urbana nelle zone settentrionali della città. Infatti, tra i quattro ambiti olimpici progettati nel 1980, quello che ha avuto davvero un im-

of facilities which let people of all ages have access to their local services.

Civic axes: A city that is connected by buses, bicycles, green spaces and businesses

Seeing as neighbourhoods are where facilities are concentrated, and they are built on a human scale, if we were able to connect all the city's neighbourhoods through civic thoroughfares – i.e., streets and avenues with a wide enough section to accommodate public transport, bicycle lanes, trees and businesses – we would be able to cross the city at a *human speed*.

Cerdà already imagined Barcelona being crossed by larger-scale avenues, but they have taken on different characters throughout the course of the 20th century. The Diagonal is the quintessential civic thoroughfare, like other relevant diagonals in major world capitals.

patto fondamentale sulla trasformazione della città è stato il Villaggio Olimpico, che ha dato il via alla trasformazione della costa di Barcellona. L'equivalente nella parte settentrionale della città, la zona olimpica a Vall d'Hebron, ha portato alla trasformazione di un'area molto specifica, quasi un'isola, ma non ha innescato la rigenerazione di quartieri quali la Teixonera, o la Clota, o il gran numero di quartieri dove, ancora oggi, sono in corso importanti azioni di rigenerazione urbana.

Analogamente, la Ronda de Dalt, intesa come progetto moderno di rigenerazione infrastrutturale di una parte importante della città, è simile ad altri progetti significativi di riordino stradale nella storia urbanistica della città, come Via Laietana o la Meridiana. Tutti questi progetti si basavano sull'idea di definire una facciata pubblica per ogni viale urbano. Tuttavia, sulla scia di quella nuova facciata pubblica è apparsa una città a una diversa scala – che fortunatamente persiste – decenni dopo il taglio netto del progetto moderno e che oggi possiamo ancora riconnettere attraverso un "progetto trasversale".

Il progetto a Collserola promuove questa visione di connessione e taglio trasversale della città su entrambi i lati della Ronda de Dalt, diventata letteralmente una faglia geologica in città. Le vie che dovranno essere rigenerate nei prossimi anni: la Meridiana, i tre assi verticali nella parte nord della città e la Ronda de Dalt, trasformata in una "Gran Via de Dalt", dovrebbero garantire la continuità dell'anima di Barcellona, attraverso uno spazio pubblico abitabile, con l'inclusione di una quantità rilevante di verde, con la continuità del commercio di zona e con percorsi idonei per il trasporto pubblico.

However, the Gran Via is still given too much importance with regard to mobility, and the Meridiana still shows the signs of its decades-long past as a national highway. In the north of the city, which was not built according to a grid structure, but which does have well-defined roadways, the major avenues are not civic thoroughfares. The three vertical axes which structure the northern section of the city, Via Augusta, Avinguda Vallcarca, and the connection Rambla del Carmel-Avinguda de l'Estatut, are still under transformation and they could achieve the goal of becoming a focal point for life in those districts, if a reform is finally consolidated to promote urban quality, commerce, and mobility at a *human speed*. The paradigm of a lack of urban quality can be seen on the Ronda de Dalt, which was built as a response to a problem of mobility in the city.

From this point of view it has been a success, but it did disregard fundamental issues relating to urban quality in the northern areas of the city. In fact, of the four Olympic areas designed in the 1980s, we could say that the one that really had a fundamental impact on the transformation of the city was the Olympic Village, which kicked off the transformation of Barcelona's coastline. The equivalent in the northern part of the city, the Olympic area in Vall d'Hebron, led to the transformation of a very specific area, almost like an island, but it did not spark the reform of neighbourhoods like La Teixonera, or La Clota or the mountain neighbourhoods which are still pending major urban reforms today.

Likewise, the Ronda de Dalt, understood as a modern project which structures and reforms an important part of the city in terms of roadways, is similar

to other significant road reform projects in the urban history of the city, such as Via Laietana or the Meridiana. All of those projects were based on working to define an urban facade on the scale of each avenue. However, in the wake of that new facade a city on another scale existed, which fortunately still persists, decades after the clean cut of the modern project and which, through a "transversal project", we can still reconnect today.

The gates to Collserola project promotes this cross-cutting and connecting vision of the city located on either side of the Ronda de Dalt. It has become a literal geological fault in the city.

The civic thoroughfares to be reformed in the coming years: the Meridiana, the three vertical axes in the northern section of the city, and the Ronda de Dalt, turned into a "Gran Via de Dalt",

should ensure the continuity of Barcelona's soul, through a habitable public space, with the inclusion of a significant amount of vegetation, with continuity for local commerce and routes for public transport.