

METROPOLITANE NO FRILLS

**BARCELONA,
TRE STAZIONI DELLA LINEA L9
GARCÉS DE SETA BONET ARQUITECTOS**

**UDAPEST,
DUE STAZIONI DELLA LINEA M4
SPORAARCHITECTS**

Discesa agli inferi e ritorno

Massimo Ferrari

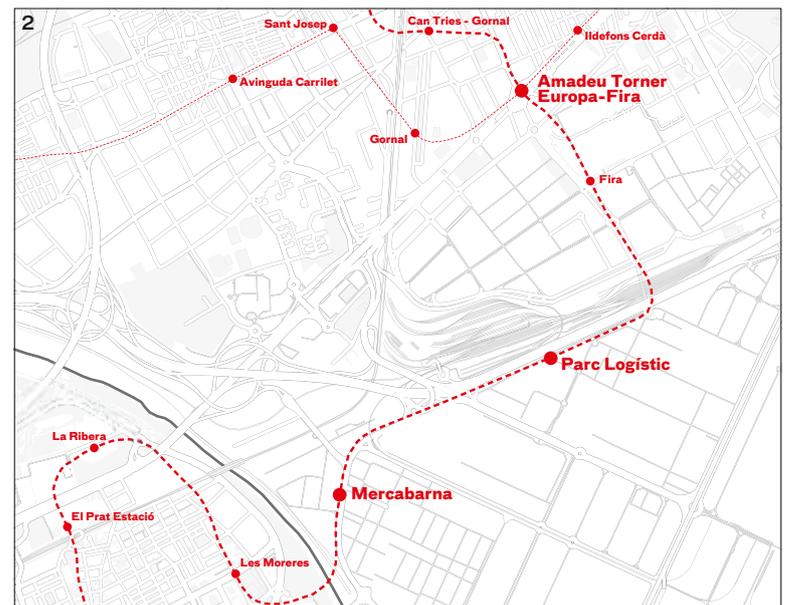
Combattere la convenzione è da sempre un atteggiamento anacronistico, perdente il più delle volte, antistorico, rivoluzionario e libertario nella portata ottimistica del rinnovamento, ricco di grandissime idealità, ma da sempre carico di altrettante solide reticenze, incomprensioni, strumentalizzazioni. Per di più –spesso– il discrimine tra la possibilità, tanto inaspettata quanto coraggiosa ed efficace, di reinterpretazione delle condizioni note e costanti e una moda temporanea, effimera, solamente diversa dal consueto, è sempre più sottile, soprattutto nel nostro tempo presente, davvero sgualcito da una società che brucia senza sapere le differenze sul rogo delle diversità. È naturale, molti l'hanno già sottolineato, come solo una prospettiva lunga riesca a cogliere le caratteristiche di un mutamento, la riscrittura consapevole di un modo di procedere acquisito oramai in maniera acritica; l'accettazione disillusa della consuetudine è forse la più grossa schiavitù presente nel conformismo. Aldo Rossi sosteneva spesso come ci vogliano almeno cinquant'anni per capire se i contenuti critici di un'architettura, nei confronti di ciò che l'ha preceduta, siano davvero capaci di diventare modello per i tempi futuri; una riflessione sull'idea di modello, la ripetizione ogni volta inattesa di un ricorrente modo di interpretare un tema che si conferma nel tempo, è comunque lontana dalla discussione proposta che vuole solamente dimostrare un atteggiamento progettuale, come postulato in apertura, un punto di vista differente nelle forme e nei contenuti.

Non è, infatti, una vera e propria rivoluzione quella descritta dalle cinque stazioni metropolitane costruite, a breve distanza di tempo, al nord e al sud dell'Europa da due capaci studi di progettazione, ma l'interpretazione disillusa di uno dei caratteri più propri dell'idea di metropolitana, del ruolo che l'infrastruttura sotterranea riveste nella società di oggi, del suo valore sociale, della sua sostenibilità economica non commerciale o quantomeno –questa attenzione– racconta una posizione decisa e coerente che, con le dovute differenze geografiche e compositive, riflette sul tema dell'adeguatezza delle forme dell'architettura nell'interpretazione di contenuti riconoscibili, dei valori, delle epoche.

Le stazioni della Linea 9 a Barcellona saranno 52 alla fine del 2016, dopo

una previsione iniziale –poi disattesa– di 40 accessi in 49 km; questo lungo tunnel sotterraneo, con i 57,8 km di lunghezza completati, si qualificherà come la metropolitana automatica più lunga d'Europa, a soli 17 anni dall'inizio del progetto, collegando attraverso cinque comuni i principali centri della città: dall'aeroporto al porto, dal mercato all'università. I dati indicano, oltre alla previsione dimostrata della convenienza di un sistema automatico per le lunghe linee metropolitane delle grandi città, la centralità del tema dell'identificazione dei luoghi d'accesso, del ruolo che le stazioni hanno nel dare identità e orientamento ai 90 milioni di utenti annui all'interno della maglia complessa e sovrapposta dei due livelli della città.

«[...] Quivi sospiri, pianti ed altri guai / risonavano per l'aere senza stelle, / per ch'io al cominciar ne lagrimai. / Diverse lingue, orribili favelle, / parole di dolore, accenti



d'ira, / voci alte e fioche, e suon di man con elle / facevano un tumulto, il qual s'aggira / sempre in quell'aura senza tempo tinta, / come la rena quando turbo spira [...]»¹.

Le parole della *Divina Commedia* sembrano descrivere con precisione l'ambiente immaginato da Jordi Garcés, Daria de Seta, Anna Bonet dopo la vittoria del concorso per le stazioni di Amadeu Torner / Europa-Fira, Parc Logistic, Mercabarna accomunate in un unico disegno; i rumori, i suoni, i colori, l'immagine di un luogo sotterraneo lasciato alla sua identità di scavo geologico, di antro, di grotta naturale che plasticamente



1

AMEDEU
TORNER

DATI DEL PROGETTO

-PROGETTO
Jordi Garcés, Daria De Seta,
Anna Bonet

-COLLABORATORI
Jordi Calvet (Garcés de Seta
Bonet), Antonio Santiago
(TEC 4)

-INGEGNERIA STRUTTURALE
TEC 4

-INGEGNERIA IMPIANTISTICA
TD&T S.L.

-DIRETTORE CANTIERI
David Morentin i Farré
(TEC 4)

-COMMITTENTE
Gisa, Gestió de Infraestructu-
ras S.A.

-IMPRESE
Grupo Empresarial Copisa,
S.L.
Fomento de Construcciones
y Contratas, S.A.
Obrascón Huarte Lain, S.A.

-DATI DIMENSIONALI
14.766 mq area di progetto

-CRONOLOGIA
2008: progetto
2010-12: costruzione

-LOCALIZZAZIONE
Amadeu Torner, Mercabarna
e Parc Logístic, Línea 9,
Metro Barcelona, Barcellona,
Spagna



Note

1 Dante Alighieri, *La Divina Commedia*, Inferno, Canto III, vv. 22-30

2 Dante Alighieri, *La Divina Commedia*, Inferno, Canto XXXIV, vv. 133-139

1

-Celine Ramoni, *Skymetro*, Zürich Airport, 2009
-Celine Ramoni, *Skymetro*, Zürich Airport, 2009

2

-planimetria del sistema metropolitano della Linea 9 di Barcellona con le tre nuove stazioni

-map of the metro system of Line 9 in Barcelona with the three new stations

3

-il grande varco di discesa alla stazione metropolitana Amedeu Torner

-the large descent passage of the Amedeu Torner subway station

4, 5

-Amedeu Torner, discesa e risalita

-Amedeu Torner, descent and ascent

6

-schizzi di studio della sezione, collegamenti tra città e metropolitana

-study sketches of the section, connections between the city and the subway

7, 8

-schizzi di studio delle piante, il sistema di risalita e la banchina di accesso ai treni

-study sketches of the plans, the vertical access system and the platform for access to the trains

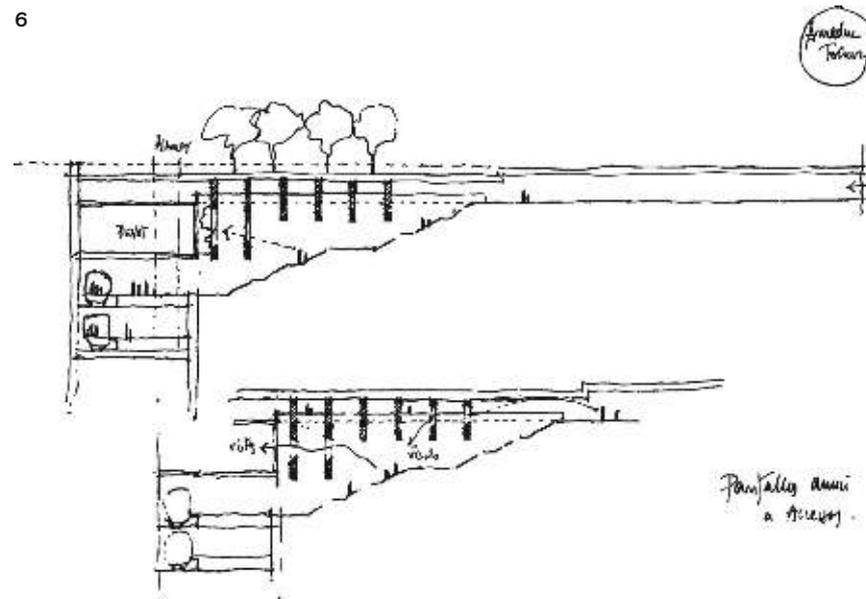
ha ricavato vuoti e cavità all'interno di un terreno ricco di memorie stratificate. Austera e anticonvenzionale questa interpretazione del tema elimina ogni diaframma tra la forma derivata dalle necessità volumetriche degli spazi ipogei e qualsiasi superfetazione decorativa, neppure ipotizzata per allontanare gli echi danteschi, né per accompagnare fintamente il passeggero attraverso una realtà immaginaria, costruendo viceversa, per sottrazione, una fortissima identità.

Questa assoluta povertà di segni, calcolata e disegnata con precisione, senza sconti al lavoro di progetto, ha costruito, come per un modello esportabile, un chiaro rapporto tra lo spazio tecnico necessario e le strutture meccaniche, illuminotecniche, acustiche, impiantistiche che ne permettono l'attraversamento nella discesa fino ai binari. Un rapporto dialettico non mediato, capace di confrontare, in uno scontro alla pari, povere tecniche e ricche tecnologie, movimento veloce e affacci quieti, lucidi riflessi e ottuse opacità, silenzi e rumori in uno scontro sincero che sembra eleggere il contrasto stridente come vincitore. In realtà, ogni materiale utilizzato corrisponde a un comfort necessario, a una illuminazione ottimale, a un movimento sincronizzato dei passeggeri, a una qualità essenziale che, senza maschere, si mostra in una scena occupata da puntoni da costruzione, rivestimenti in lamiera, lastre in cemento, pareti protette dall'azione dei graffiti, gres di ceramica, illuminazione industriale; un ambiente che non fa rimpiangere i *segni della colla* che anche Heinrich Tessenow temeva. Lo sguardo lontano è rivolto all'aria industriale nell'uso disinvolto dei materiali che, per primo, Lluís Domènech i Montaner, nella modernità spagnola, imprese alla caffetteria, al ristorante Castell dels Tres Dragons progettato senza fronzoli per l'Esposizione Universale di Barcellona nel 1888.

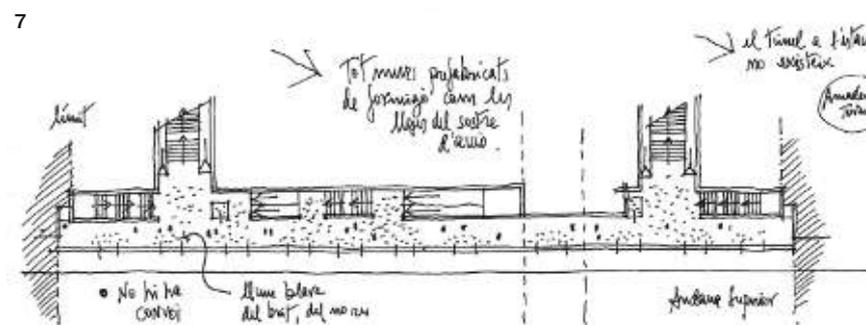
Alla stazione Europa-Fira, le travi in cemento, inizialmente installate per la stabilizzazione temporanea dei diaframmi durante la costruzione, sono rimaste al loro posto, alla stazione Mercabarna i grandi vuoti approfonditi per consentire ai macchinari lo scavo sotterraneo sono stati lasciati a vista, utilizzati come cavedi rendono questa nuova stazione l'unica a essere illuminata dalla luce del giorno e così via. Piccoli congegni che ogni giorno traghettano dal buio della terra a rivedere il cielo. Andata e ritorno.

«[...] Lo duca e io per quel cammino ascoso / intrammo a ritornar nel chiaro mondo; / e senza cura aver d'alcun riposo / salimmo sú, el primo e io secondo, / tanto ch'i' vidi de le cose belle / che porta 'l ciel, per un pertugio tondo; / e quindi uscimmo a riveder le stelle [...]»². MF

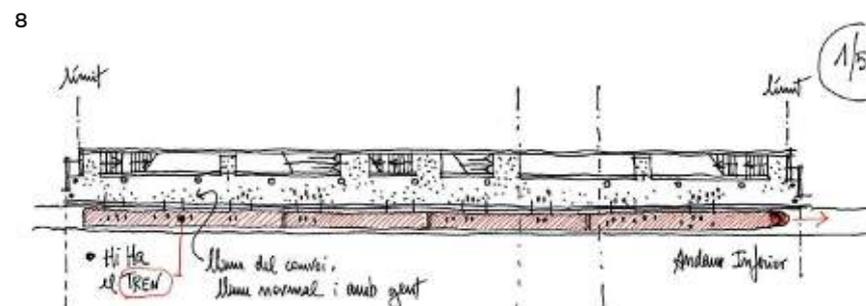
6

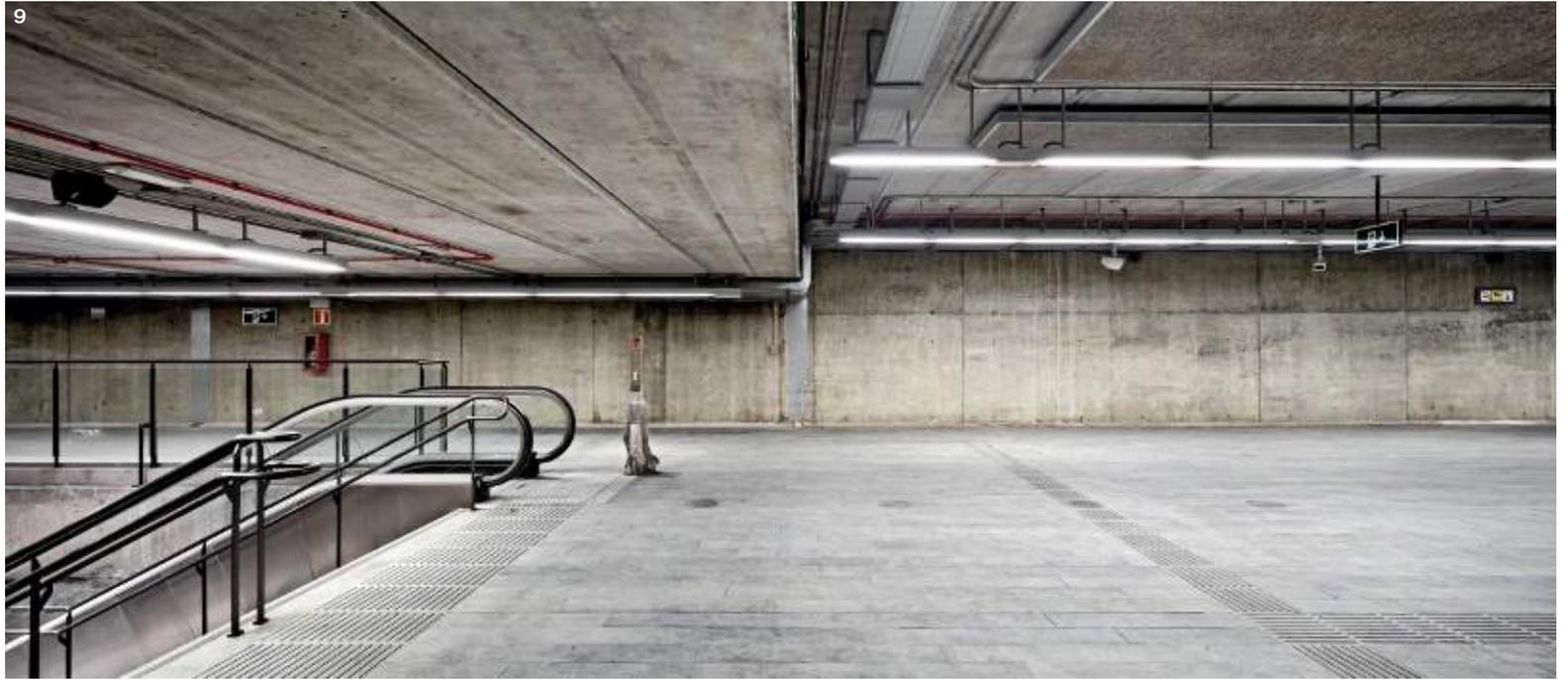


7



8

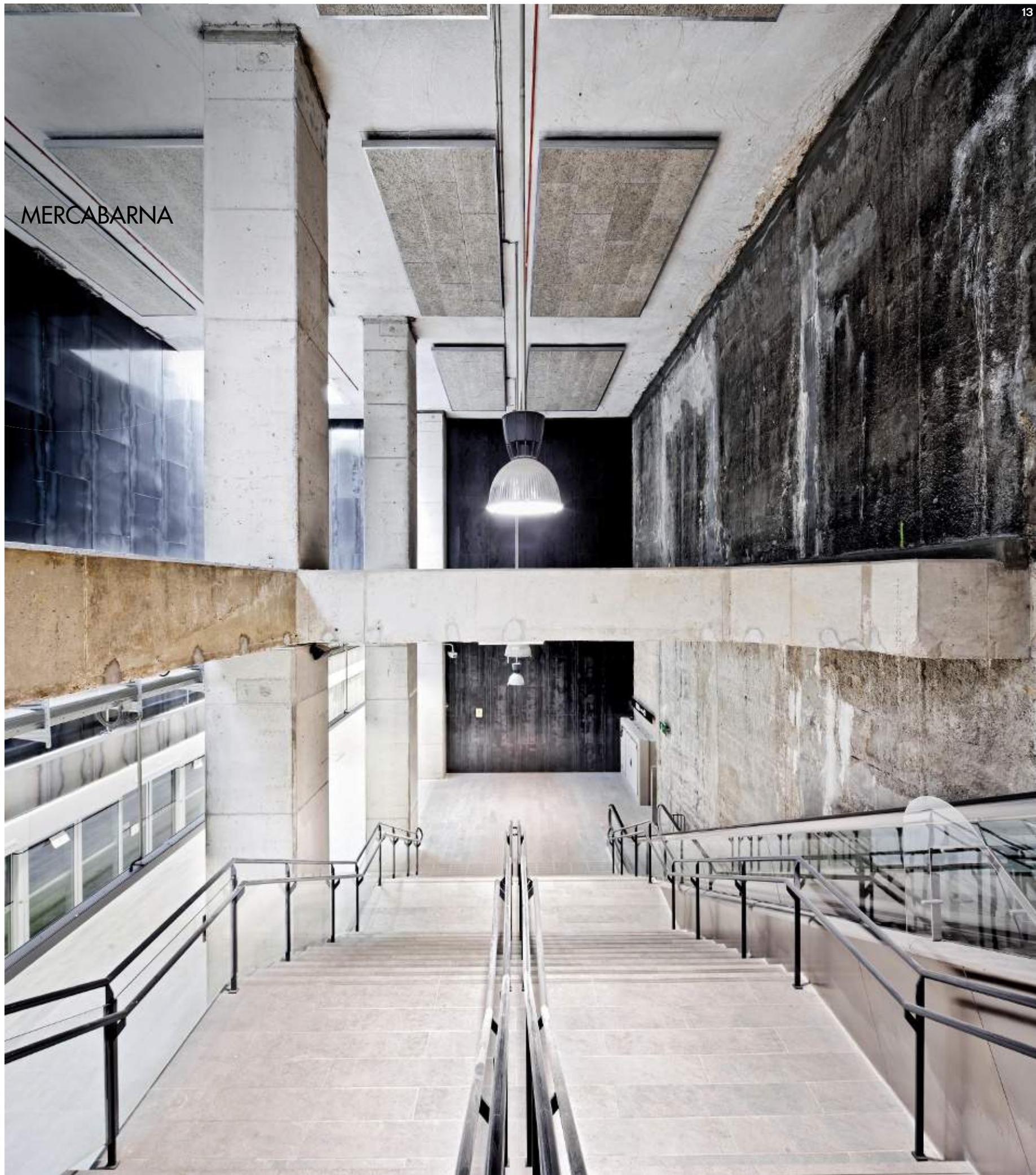


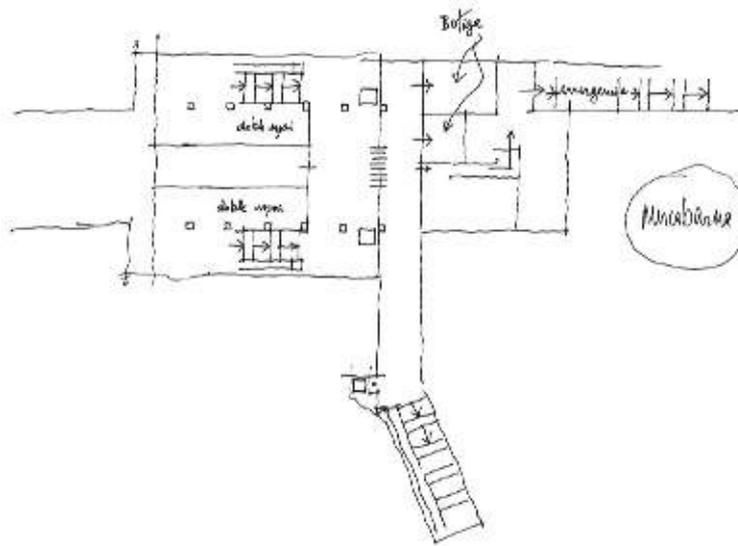
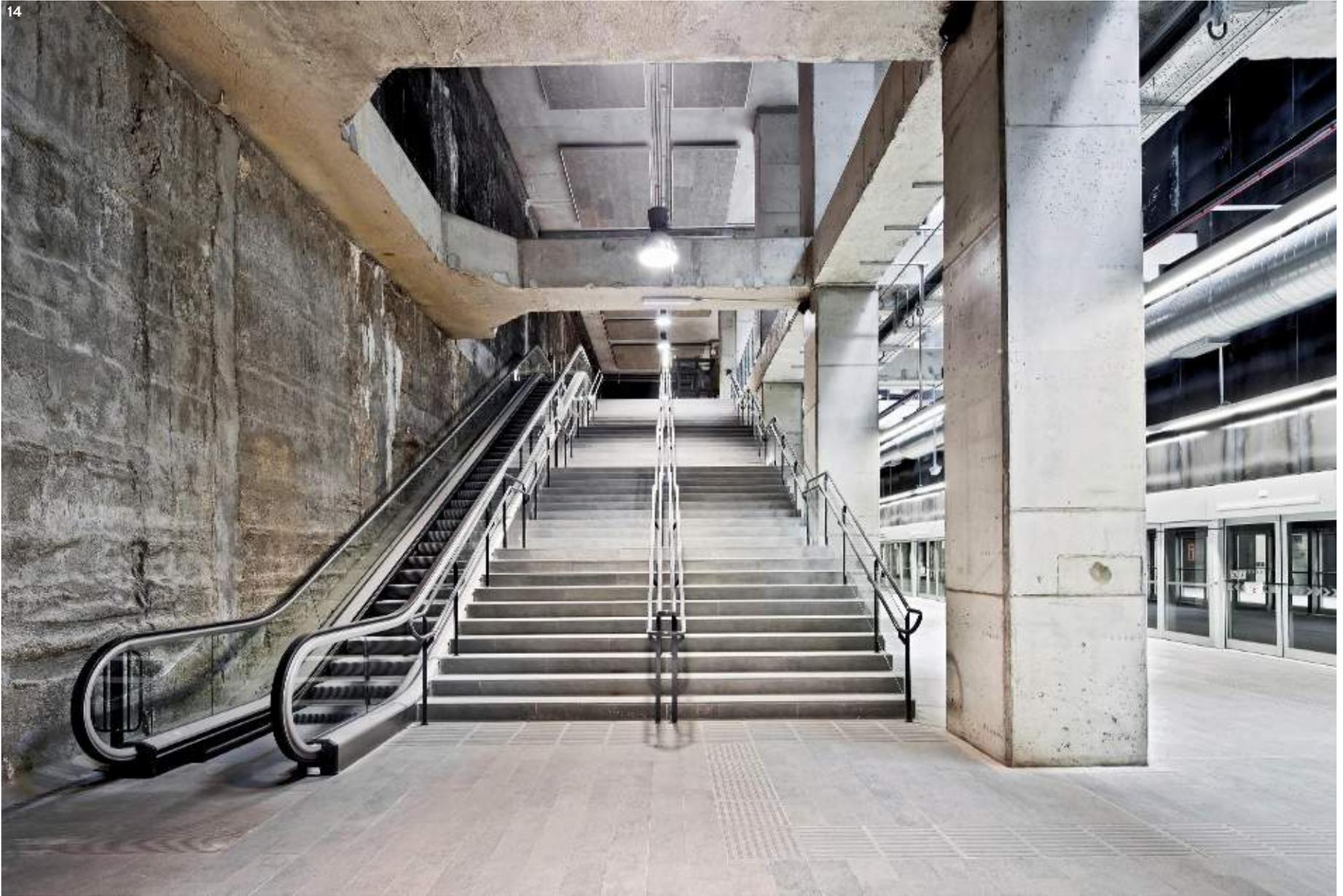


- 9
-lo spazio d'ingresso alla
stazione metropolitana
-entrance space of the sub-
way station
- 10
-scale e scale mobili
-staircases and escalators
- 11
-le travi in cemento che
attraversano lo spazio di
discesa ai treni
-the concrete beams crossing
the space leading to the trains
- 12
-la banchina di accesso
ai treni
-subway platform

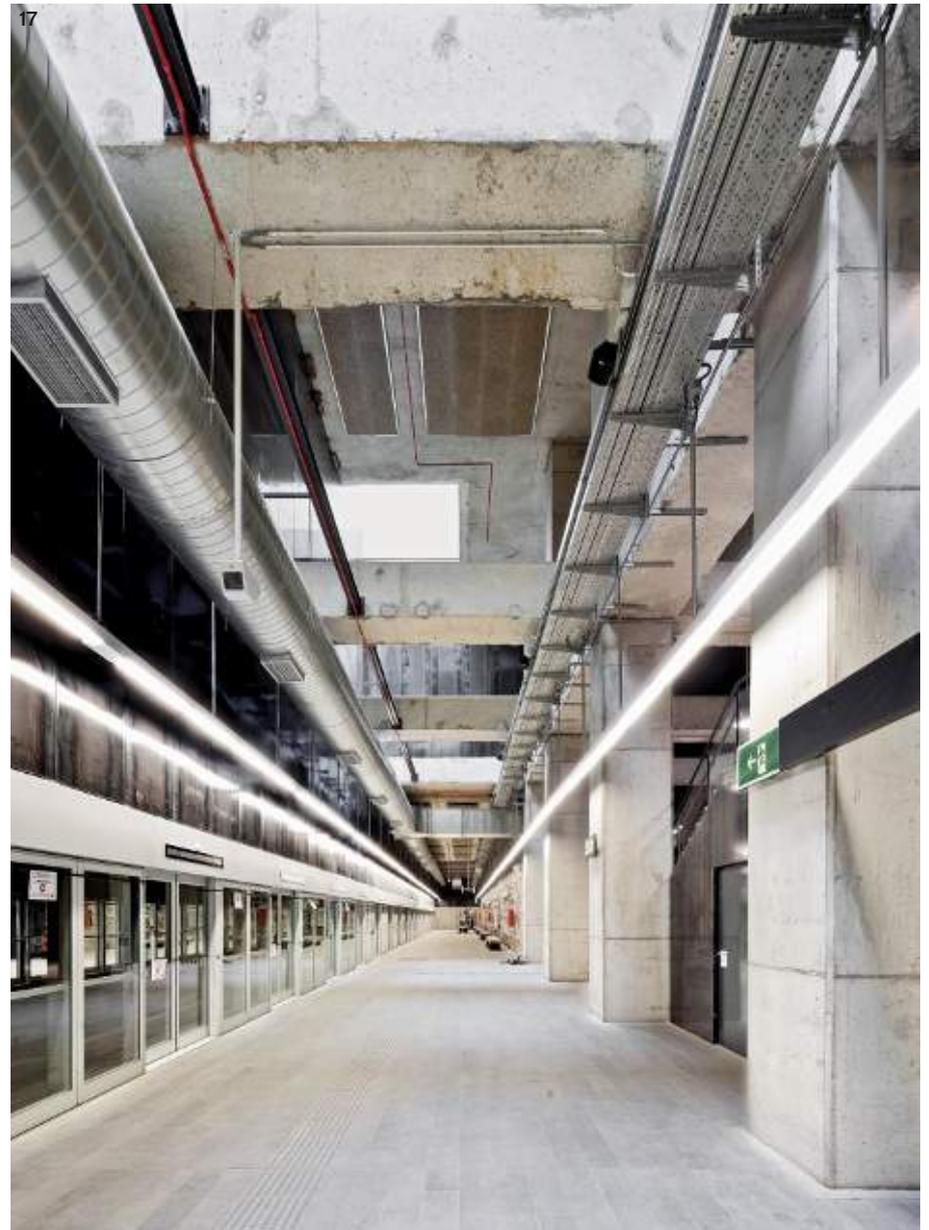


MERCABARNA





- 13
-discesa alla banchina
della nuova fermata Mer-
cabarna
-descent to the platform
of the new Mercabarna stop
- 14
-il sistema di risalita: scale
e scale mobili
-vertical access: staircases
and escalators
- 15
-studi della pianta:
ingressi, discese e risalite
-plan studies: entrances,
descent, ascent



16, 17
-la struttura in calcestruzzo e gli impianti a vista nello spazio della stazione
-the concrete structure and the exposed physical plant systems in the space of the station
18
-banchina di accesso ai treni nella nuova stazione Parc Logistic
-subway platform of the new Parc Logistic station



PARC
LOGISTIC

19

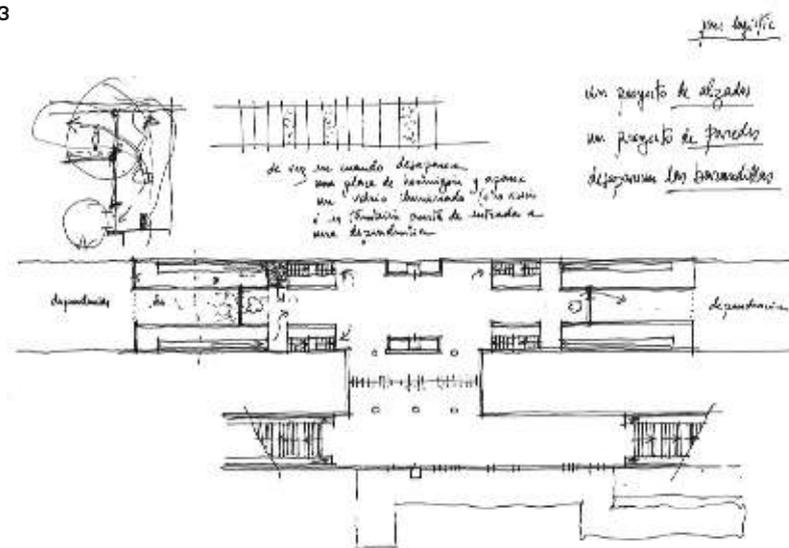


20





23



- 19
- i corpi di servizio agli spazi di ingresso alla metropolitana
- service volumes for the entrance spaces of the subway
- 20
- sala di controllo della stazione metropolitana Parc Logistic
- control room of the Parc Logistic subway station
- 21
- la barriera d'ingresso alla metropolitana
- subway entrance barrier
- 22
- lo spazio di collegamento tra le risalite e la banchina di accesso ai treni
- connection space between ascents and subway platform
- 23
- disegni di studio della pianta
- study drawings of the plan