

Il porto come struttura e significato

Dei numerosi aspetti in cui è possibile valutare l'evoluzione dei fatti urbani che interessano l'interfaccia città-porto, quella che più interessa questo intervento riguarda il rapporto che il complesso di strutture portuali realizzate durante il XIX secolo e nei primi decenni del XX secolo hanno instaurato con la città consolidata.

Il particolare interesse proviene dal fatto che gli interventi di riqualificazione progettati e realizzati in Europa a partire dal 1980 investono proprio questo particolare e sensibile ambito urbano-portuale, invariabilmente disposto a ridosso della città storica, coinvolgendo quest'ultima nei processi di trasformazione urbana che vengono attivati.

Il porto ottocentesco, nato con lo sviluppo economico che segue alla seconda rivoluzione industriale, è quindi il soggetto di questa analisi, obiettivo della quale è comprendere meglio il significato degli ampi spazi portuali in relazione alla morfologia della città cui afferiscono.

Per far questo occorre chiarire tre questioni relative al progetto urbano del waterfront, al fine di inquadrarne la problematica in termini di rapporto tra forma dello spazio urbano e struttura portuale nel ristretto ambito dell'interfaccia città-porto:

1. quali siano gli elementi costitutivi del waterfront moderno, intendendo con questo termine la struttura spaziale dell'interfaccia città-porto che si è formata a valle della rivoluzione industriale e soprattutto durante il XIX secolo;
2. quali siano le variazioni dell'interfaccia che il processo di formazione ha introdotto rispetto alla struttura del waterfront precedente, in termini di permanenze e trasformazioni dei fatti urbani e se vi si ravveda un processo evolutivo in qualche misura omogeneo e generalizzabile;
3. se possa, infine, rintracciarsi una particolare condizione dello spazio del waterfront che permanga costante nel tempo a pre-

The Port as Structure and Meaning

Of the many factors that may serve to evaluate the evolution of urban issues involving the interface between cities and ports, this paper will deal primarily with the relationships that the complex of port structures built during the 19th and early 20th centuries have created with the consolidated city.

This specific interest derives from the fact that the requalification projects designed and built in Europe since 1980 concern this particular and sensitive urban-port environment, invariably located adjacent to the historic city, involving it in the processes of urban transformation activated by them.

The 19th century port, founded during the period of economic development that followed the second industrial revolution, thus becomes the subject of this analysis, the objective that allows a better understanding of the significance of ample port spaces in relation to the morphology of the city they pertain to.

To do so, it is necessary to clarify three questions in regard to the urban waterfront project, in order to define the problem in terms of the relationship between the shape of the urban space and the port structure within the limited sphere of the city-port interface:

1. what are the constituent elements of the modern waterfront, where this term is used to mean the spatial structure of the city-port interface formed as a result of the industrial revolution especially during the 19th century?
2. what are the variations of the interface introduced by the process of formation in relation to the structure of the preceding waterfront, in the sense which

urban factors remained and which were transformed, and whether it is possible to define an evolutionary process that is in some way homogeneous and generalized; 3. lastly, is it possible to trace a specific condition of waterfront space that remains constant through time independently of its physical configuration, thus constituting an unvarying factor?

Constituent Elements of the Modern Waterfront

The 'suburban' condition of the 19th century port space in relation to the heart of the city, so severely stigmatized by Quatremère de Quincy as early as the mid-19th century, is caused by the awareness of an initial breach in the balance between the coastal city and the port environment, provoked by the rapid growth of docking and warehousing structures that took place in the great European ports in the mid-19th century. During this period, a profound change took place in the use of the land enclosed in the interface between city and port that has no precedent in the history of the port city: the increase in traffic on the sea and through navigable canals and rivers, in addition to the progress registered in the field of transportation with the invention of steam boats and railroad transportation, is released onto the waterfront, creating an incredible proliferation of wharves, docks and coastal railroad lines, whose tracks extend to the very edges of the port docks.

The original configuration of the 18th century urban port edge, a restricted space overlooked majestically by the city, where various civic activities, with their



L'area di Porto Antico a Genova
Genoa, the Porto Antico area

scindere dalla trasformazione del suo assetto fisico, costituendosi perciò come un fattore invariante.

Elementi costitutivi del waterfront moderno

La condizione "periferica" dello spazio portuale ottocentesco rispetto al cuore della città, così stigmatizzata da Quatremère de Quincy già alla metà del XIX secolo, è dovuta alla presa di coscienza di una prima rottura dell'equilibrio tra città costiera e ambito portuale, provocata dal rapido espandersi delle strutture per lo scalo e lo stoccaggio delle merci avvenuto nei grandi porti europei alla metà dell'Ottocento. In questo periodo avviene una profonda modificazione dell'uso del suolo nell'interfaccia tra città e porto che non ha precedenti nella storia della città portuale: l'aumento dei traffici via mare e attraverso i canali e i fiumi navigabili unito al progresso nel settore dei trasporti con l'introduzione delle navi a vapore e del trasporto terrestre su ferro si scarica sul waterfront producendo una enorme proliferazione di moli, darsene e linee ferrate costiere, i cui binari si allungano fino alle estremità delle banchine portuali.

L'originale assetto del margine urbano portuale settecentesco, sul cui ristretto spazio si affaccia con magniloquenza la città e dove convivono sia le attività civiche, con le loro istanze di rappresentatività, che quelle commerciali legate ai traffici marittimi o fluviali, viene strutturalmente modificato dalla creazione di un nuovo suolo artificiale, cui è presto associato un proprio statuto amministrativo, destinato immediatamente ad attività sempre più specialistiche, la cui necessità di spazio organizzato e rappresentativo è minima prevalendo invece la necessità di spazi utilitaristici, monofunzionali e residenziali a basso costo.

La grande estensione del suolo artificiale, in molti casi pari a decine di ettari, configura la nascita di un nuovo territorio che si innesta sul margine costiero della città consolidata assumendo una

institutional representations, coexisted with the commercial activities involving maritime or river traffic, was structurally modified by the creation of a new artificial terrain, which soon acquired its own administrative status, destined from the very start to host increasingly specialized activities, whose need for an organized and representative space was minimal compared to the need for utilitarian, single function and low cost residential spaces.

The great extension of artificial terrain, in many cases reaching dozens of hectares, led to the creation of a new territory grafted onto the coastal edge of the consolidated city that acquired a distinctive shape, following totally different rules of formation that had nothing to do with the rules and traditions of urban construction.

In planning port basins, the design categories of street, square, route and street alignment, height-width relationship were no longer pertinent, and the rules of composition referring to visual perspectives, archetypal figures and metaphorical or allegorical development lost all meaning; the new port territory generated and developed throughout the nineteenth century in Europe was conceptually closer to a support mechanism than to a district of the city.

The shape of this support was designed in a strictly functional relationship with the dynamics of movement – a term we will use to signify both the transportation of men and cargo and the hydrodynamic action of water – that bind ships, cranes, barges, locomotives, train cars, men, tidal excursions, currents, winds and

waves into a single dynamic system.

The large number of independent variables in the system does not prohibit a well-founded conception and design, but this usually takes place far from the action – and the interest – of architects who no longer possess the scientific and technical know-how which has become the legacy of French and English engineers.

The new territory that is created next to the historic city is therefore a highly specialized space, that concentrates prevalently utilitarian functions whose dynamic and mechanical connotation contrasts violently with the static, spatial and celebratory nature of the consolidated city. While the urban morphology may be described by the structure of the plans, the fabric, the enclosed and static spaces of living, on the contrary the new port territory is defined by perimeters, interfaces, open spaces and the dynamics of movement.

In this new dimension of the relationship between city and port, water itself as a vehicle modifies its own connotation as a natural element to become an infrastructural surface.

The transportation of cargo and passengers along water courses is organized in space and time, the commercial trade creates and consolidates relationships between the shores of geographically distant places that are brought together by the water: the seafront represents this relationship, which is a physical one as well, given that the surface of the water, though quite vast, may still be crossed in intervals of time that it is possible to establish, program, and define as routes. The urban-port waterfront thus acquires a double connotation that defines the very roots of the meaning of its physical components and its spatial nature: it is an organism that belongs simultaneously to the sea and to the mainland, it is part of an earthbound territorial system and at the same time it is a fundamental component of the naval transportation system; it is formed by land and water, though the specific connotations of each have been profoundly altered because one is totally artificial and the other is totally confined and devoid of motion.

The 19th century port waterfront is thus a dual organism that belongs both to the realm of land and to the maritime or river realm; it is not however a piece of coastal city that has become specialized, because it is formed from the very beginning on the basis of rules that are not urban.

As an organism it is thus totally new from a physical point of view and as such its relationships with the urban context, as well as the reciprocal interferences and influences, should be the object of study.

The Evolution of Urban Factors in the Port-City Relationship

The shared elements in the evolution of urban factors found in many case studies similar to the one mentioned above lead us to ask the following question: within



6

topics

forma distinta, la cui regola di formazione è totalmente diversa e indipendente dalle regole e consuetudini della costruzione urbana. Per il disegno dei bacini portuali non hanno più valore le categorie progettuali di strada, piazza, tracciato, allineamento stradale, rapporto altezza-larghezza, così come perdono di significato regole compositive legate alle visuali prospettiche, alle figure archetipiche, alle scritte metaforiche ed allegoriche; il nuovo territorio portuale che nasce e si sviluppa durante tutto l'Ottocento in Europa è concettualmente più vicino al supporto di un meccanismo piuttosto che a una parte di città.

La forma di tale supporto è progettata in relazione strettamente funzionale alla dinamica del movimento – intendendo con tale termine sia l'operazione di trasferimento di uomini e merci sia l'azione idrodinamica dell'acqua – che coinvolge in un unico sistema dinamico navi, gru, chiatte, locomotive, vagoni ferroviari, uomini, escursioni mareali, correnti di traversia, venti e ondate.

Il grande numero di variabili indipendenti del sistema non ne impedisce la corretta ideazione e progettazione, ma questa avviene completamente al di fuori del campo di intervento – e di interesse – degli architetti, che ormai non detengono più il know-how tecnico-scientifico adatto essendo divenuto patrimonio degli ingegneri francesi e inglesi.

Il nuovo territorio che nasce in contiguità con la città storica è perciò uno spazio altamente specializzato, che concentra funzioni prevalentemente utilitaristiche la cui connotazione dinamica e macchinista contrasta violentemente con la spazialità statica e celebrativa della città consolidata.

Mentre la morfologia urbana è descrivibile attraverso la struttura dei tracciati, dei tessuti, degli spazi recintati e dalla statica dell'abitare, diversamente il nuovo territorio portuale è definito dai perimetri, dalle interfacce, dagli spazi aperti e dalla dinamica del movimento.

the European context, are the scenarios involving the relationship between port and city homogeneous? And again, is it possible to identify an evolutionary process in these scenarios, understood as a tendential and selective transformation in space and time of the urban factors concerning the waterfront?

To answer these questions, we will refer to the studies of eminent maritime geographers such as Brian Hoyle, André Vigarié and Adalberto Vallega. They confirm the existence of a rather homogeneous evolutionary scenario, especially when referred to European urban organisms; the same was recently confirmed and developed by the Dutch city planner Han Meyer who updated the final phases of the conceptual model elaborated by Hoyle, Vigarié and Vallega to apply to the various conditions of the great European city-ports.

In synthesis these studies identify five distinct recurring phases in the physical evolution of the city-port interface.

1. The first phase is called the *nuclear city-port*; it includes the period that runs from the origins to the end of the 18th century. During this initial period, the urban context and the port infrastructure remain strongly interdependent in spatial and functional terms.

The port morphology was related to the principle of inhabitation adopted on the waterfront, whose typological base unit was constituted by the mercantile house. The port wharves were also the town squares and streets. Goods were stocked and marketed in the city.

2. The second phase is identified with the *modern port-city*; it includes the

entire 19th century. During this period the *transit port* was founded.

The rapid commercial and industrial expansion forced the port to develop along the edges of the urban center.

A new artificial territory was formed that stood between the city and its coastal border, and profoundly modified the original configuration of the waterfront.

The port became a link in the transportation chain; it built linear docks and was home to primary transformation industries. The movement of goods and people occurred along the waterfront; this was the beginning of the division between city and port.

3. The third phase is identified by the *industrial port-city*; it includes the period that runs from the end of the 19th century to the second half of the 20th. Industrial expansion, especially refineries, and later the introduction of containers and Ro-Ro ships, requiring large open spaces and deep waters, were responsible for the rapid obsolescence of the urban port structure.

Totally renovated, the port structure moved to locations farther away from the center of the city and settled close to important infrastructural hubs.

Industrial port and city developed as two autonomous phenomena, each specializing their spaces and structures independently. Goods were distributed within the port area.

4. The fourth phase was characterized by what was called "abandoning the threshold", and by the requalification of the 19th century waterfront; this process began in the '70s and is still in progress. When port structures moved to locations outside or far from the city, most of the obsolete equipment on the old wharves was left behind and they turned into abandoned areas. A process of urban renewal began in the historic nucleus of the port, where the open spaces and existing volumes were reclaimed, renovated and designated for new urban functions.

5. The fifth phase witnessed the rise of the distribution port and the diffused city; this constitutes the current situation and the near future of the great international ports. The separation and subdivision of responsibilities between the port and the city lead to the evolution of the larger ports into distribution ports.

They no longer retain the linear structure of transit ports but consist in a series of specialized distribution centers that as a whole form a network.

The city itself has lost its compact form and its orientation towards the historic center and has acquired the appearance of a network where most of the components derive their quality from a specific relationship with the landscape.

Port and city are subdivided into specialized fragments distributed throughout the territory. Both establish relationships with the landscape and with each other, creating a new urban landscape as a

In questa nuova dimensione del rapporto tra città e porto, lo stesso mezzo acquatico modifica la propria connotazione di elemento naturale per assumere quella di superficie infrastrutturale.

Il trasporto di merci e persone sulle vie d'acqua si organizza nello spazio e nel tempo, le società commerciali instaurano e consolidano rapporti tra sponde appartenenti a luoghi geograficamente distanti che il mezzo acquatico unisce tra loro: l'avanmare rappresenta questo rapporto che è anche fisico, dal momento che la superficie d'acqua, per quanto estesa sia, è pur sempre percorribile in intervalli di tempo prestabiliti, programmabili e secondo rotte determinate.

Il waterfront urbano-portuale viene ad assumere perciò una duplice connotazione che informa alla radice il significato dei suoi componenti fisici e della sua spazialità: esso è un organismo che appartiene a un tempo al mare e alla terraferma, è parte del sistema territoriale terrestre e contemporaneamente è componente fondamentale del sistema del trasporto navale; è formato da suolo e acqua, i cui connotati specifici sono però profondamente alterati essendo l'uno del tutto artificiale e l'altra assolutamente confinata e privata del movimento.

Il waterfront portuale ottocentesco è perciò un organismo duplice, appartenente sia al mondo terrestre che a quello marittimo o fluviale; non è però un pezzo di città costiera che si è specializzato, in quanto la sua formazione avviene fin dall'inizio in base a regole che non sono urbane.

È perciò un organismo del tutto nuovo dal punto di vista fisico e come tale ne vanno studiati i rapporti con l'ambito urbano e le reciproche interferenze e influenze.

Evoluzione di fatti urbani nella relazione porto-città

Gli elementi comuni dal punto di vista dell'evoluzione dei fatti urbani rintracciabili in molti casi di studio analoghi a quello sopra citato conducono naturalmente a porci una domanda: esiste una omogeneità di scenari nel campo delle relazioni porto-città in ambito europeo? E ancora, è possibile riconoscere per tali scenari l'esistenza di un processo evolutivo, inteso come modificazione tendenziale e selettiva nello spazio e nel tempo, dei fatti urbani che interessano il waterfront?

Per rispondere a queste domande dobbiamo richiamare gli studi di autorevoli geografi marittimisti come Brian Hoyle, André Vigarié e Adalberto Vallega; essi ci confermano l'esistenza di uno scenario evolutivo piuttosto omogeneo specialmente se riferito a organismi urbani europei; il medesimo è stato confermato e approfondito di recente anche dall'urbanista olandese Han Meyer che propone un aggiornamento delle ultime fasi del modello concettuale elaborato da Hoyle, Vigarié e Vallega cui riferire le differenti vicende delle grandi città-porto europee.

In sintesi tali studi individuano il ricorrere di cinque fasi distinte nella evoluzione fisica dell'interfaccia città-porto:

1. La prima fase è detta della *città-porto nucleare*; essa comprende il periodo che va dalle origini fino al termine del XVIII secolo.

In questo primo periodo permane una stretta interdipendenza spaziale e funzionale tra ambito urbano e infrastruttura portuale.

La morfologia portuale è legata al principio insediativo adottato sul waterfront, la cui unità tipologica base è costituita dalla casa

whole. This tendency that the development of the modern contemporary waterfront has to converge into the identification of given diachronic phases gives rise to two different yet complementary considerations.

In the first place, the processes involving the displacement of port activities from the urban waterfront undoubtedly act within the spatial dimension but do not always imply a total functional displacement of the port from the city. It sometimes happens that certain port functions are revealed to be compatible with urban functions, and thus remain on the waterfront, increasing the complexity of the port-city relationship in a positive sense. When, instead, there is a separation between port and urban functions, there is a progressive segregation between the two contexts pertaining one to the port and the other to the city, and they become increasingly independent of one other. In this case the waterfront, devoid of its port functions, is conceived as a territory to be re-urbanized, where the original connotation as a port is often alienated in favor of a recreational connotation that is new to both the port and the urban contexts.

In the second place, the five phases into which the geographers subdivided the evolution of urban factors in the port waterfront, not only correspond effectively to the temporal nature of the major spatial and non-spatial (functional, legislative, statutory) events, but also effectively identify a succession of physical changes that are significant in terms of the relationship between form and structure in the waterfront context.

Basically, there seems to be a correspondence between the succession of diachronic events and the succession of spatial modifications in the urban-port structure.

Unchanging Condition of the Waterfront

If, finally, we analyze the totality of the urban factors that influence the waterfront as far as the relationship between the form of the open space and its structure is concerned, we will note that the changes in the functional and statutory configuration through time do in fact produce a physical transformation in the port-city relationship that can be traced to the one unchanging condition of waterfront space: its hybrid condition. Though this issue lies beyond the boundaries of the present argument, I will now sketch out the primary content of this singular condition.

The City as a Port

In the pre-industrial port-city, the port area coincides with the spaces of the city and this occurs for two distinct but converging reasons: first of all, the architectural culture still perceives the port as a building or as a part of the city, and thus on a theoretical level it does not make

any distinction between the two organisms. Second, the concept of a morphotopological unity translates into constructions that have no specialized spaces for port activities, but use the same buildings and coastal spaces as the city, though they are often quite limited, creating a complex hybrid condition that does however display great civic significance.

The Port as a City

The nineteenth century waterfront physically appears as a new artificial soil whose perimeters, interfaces and open spaces for mobility constitute a new and different syntax for composing space. This new reality generates and develops both the city of warehouses and the city of sailors; the port buildings, which remain utilitarian, the low-cost housing and the navigation services are built contextually with the port and infrastructure spaces, often creating architecturally defined building complexes.

The new nineteenth century port looks like a city though it is very different, it is reminiscent of its spatial nature yet does not achieve its form, it recalls its circulation but does not have town squares; it gathers many activities but within a mono-functional context and is thus devoid of internal complexity.

It is thus a second hybrid condition that characterizes the nineteenth century waterfront, that of a port with the likeness of a city.

Mutations of the infrastructure

The third factor in the structural modification of the waterfront is the result of the change that occurs in the role of spaces for mechanized movement in the modern port, compared to what they express in a purely urban environment.

The street in the consolidated city is in fact perceived as a negative three dimensional space, a void limited by edified curtains whose esthetic quality is entrusted to the coherence of the relationship they create with the structure of the public space – given by the principle of inhabitation – and the architecture of the buildings through which it is substantiated.

"...the character (of the urban space) is determined, as in all public architecture, by a twin necessity: to be recognized simultaneously as an essential component of the urban structure (...) and to constitute a significant and recognizable urban episode.

This twin connotation of structure and significance in urban space represents a constant factor in European city planning culture, from the Agora in classical Greece to Haussmann's Boulevard."¹

Thus conceived, the space of the street element in the consolidated city becomes an important component in the composition of the urban topography and the esthetic percepts of the architecture there reverberate across it like echoes.

From a gestalt point of view, the street

mercantile. Le banchine portuali sono anche le piazze e le strade della città. I beni sono stoccati e commercializzati in città.

2. La seconda fase si identifica con la *città-porto moderna*; vi si comprende l'intero secolo XIX. Questo periodo vede la nascita del *porto di transito*. La rapida espansione commerciale e industriale spinge il porto a svilupparsi lungo i bordi del centro urbano.

Si forma un nuovo territorio artificiale che si frappone tra la città e il suo margine costiero, modificando profondamente gli originali assetti del waterfront. Il porto diviene un anello della catena del trasporto ed è provvisto di banchine lineari e industrie di prima trasformazione. I flussi di merci e persone scorrono lungo il waterfront; inizia la divisione tra città e porto.

3. La terza fase è individuata dalla *città-porto industriale*; essa comprende il periodo che va dalla fine del XIX secolo fino alla seconda metà del XX. L'espansione industriale, specialmente quella della raffinazione e successivamente, l'introduzione dei container e delle navi Ro-Ro, per la loro esigenza di ampi spazi liberi e bacini profondi, causano la rapida obsolescenza della struttura portuale urbana. Essa, completamente rinnovata, migra in luoghi lontani dal centro della città e si dispone in corrispondenza di importanti nodi infrastrutturali. Porto industriale e città si sviluppano come due fenomeni insediativi autonomi, specializzando indipendentemente l'uno dall'altra i propri spazi e la propria struttura. Le merci sono smistate all'interno dell'area portuale.

4. La quarta fase è caratterizzata dal cosiddetto "abbandono della soglia" e dalla riqualificazione del waterfront ottocentesco; essa avviene a partire dagli anni '70 ed è tuttora in corso.

Lo spostamento della struttura portuale in luoghi esterni o lontani dalla città determina l'abbandono di gran parte delle attrezzature obsolete sulle vecchie banchine che così si trasformano in aree dismesse. Si attiva un processo di rinnovamento urbano del nucleo storico del porto, con ampio recupero degli spazi aperti e dei volumi esistenti che vengono restaurati e destinati a nuove funzioni urbane.

5. La quinta fase vede la nascita del *porto distributivo* e della *città diffusa*; è la situazione attuale e del prossimo futuro dei grandi porti internazionali. L'isolamento e la suddivisione dei compiti tra porto e città conducono allo sviluppo dei porti più grandi in porti distributivi. Essi non posseggono più la struttura lineare del porto di transito ma consistono in vari centri distributivi specializzati che insieme formano un network. Anche la città ha perduto la forma compatta e l'orientamento verso il centro storico e ha assunto l'aspetto di un network in cui gran parte dei componenti derivano la loro qualità da una specifica relazione con il paesaggio.

Porto e città sono suddivisi in frammenti specializzati dispersi nel territorio. Entrambi stabiliscono relazioni con il paesaggio e tra di loro, creando nel loro insieme un nuovo paesaggio urbano.

Questa tendenza dello sviluppo del waterfront moderno e contemporaneo a convergere nella identificazione di determinate fasi diacroniche si offre a due differenti ma complementari considerazioni. In primo luogo, i processi di ritiro delle attività portuali dal waterfront urbano agiscono senza dubbio nella dimensione spaziale ma non sempre implicano un completo ritiro funzionale del porto dalla città. Accade talvolta che alcune funzioni portuali si rivelino compatibili con le funzioni urbane e perciò permangano sul waterfront

accrescendo, anche positivamente, la complessità delle relazioni porto-città.

Quando, invece, avviene il distacco tra funzioni portuali e funzioni urbane, inizia una segregazione progressiva tra i due ambiti, quelli di pertinenza del porto e quelli di pertinenza della città, che diventano sempre più indipendenti l'uno dall'altro. In tal caso il waterfront liberato da tutte le funzioni portuali viene concepito come un territorio da riurbanizzare, in cui la originaria connotazione portuale viene alienata spesso a vantaggio di una connotazione ludica del tutto nuova sia per l'ambito portuale sia per quello urbano.

In secondo luogo, le cinque fasi nelle quali i geografi suddividono l'evoluzione dei fatti urbani che interessano il waterfront portuale, non solo risultano corrispondere efficacemente ad una temporalità degli eventi principali sia spaziali che a-spaziali (funzionali, legislativi, statutari), ma individuano altrettanto efficacemente una successione di modificazioni fisiche significative dei rapporti forma-struttura nell'ambito del waterfront.

In sostanza appare sussistere una corrispondenza tra la successione degli eventi diacronici e la successione delle modificazioni spaziali della struttura urbano-portuale.

Condizione invariante del waterfront

Infine, se analizziamo il complesso dei fatti urbani che insistono sul waterfront dal punto di vista del rapporto tra la forma dello spazio aperto e la sua struttura, possiamo notare che il cambiamento degli assetti funzionali e statutari che si succedono nel tempo produce in effetti una modificazione fisica delle relazioni porto-città riconducibile comunque ad una unica condizione invariante dello spazio del waterfront: la condizione ibrida.

Anche se tale tema esula dai limiti della presente trattazione, in questa sede tratterò a grandi linee i contenuti principali di tale singolare condizione.

La città come porto

Nella città-porto preindustriale l'area portuale coincide con gli spazi della città e questo avviene per due ragioni distinte ma convergenti: innanzi tutto la cultura architettonica concepisce ancora il porto come un edificio o come una parte della città e perciò sul piano teorico non disgiunge i due organismi. Secondariamente, il concetto di unità morfo-tipologica si traduce in realizzazioni nelle quali alle attività portuali non è fatto corrispondere uno spazio specializzato; esse si svolgono, perciò, utilizzando gli stessi edifici e spazi costieri della città, spesso estremamente limitati, creando una condizione ibrida complessa ed allo stesso tempo di grande significato civico.

Il porto come città

Il waterfront ottocentesco si manifesta fisicamente come nuovo suolo artificiale i cui perimetri, le interfacce, gli spazi aperti della mobilità costituiscono una nuova e differente sintassi nella scrittura dello spazio. In questa nuova realtà nasce e si sviluppa sia la città dei magazzini sia la città del marinaio; gli edifici portuali, ancorché utilitaristici, le residenze a basso costo e i servizi alla navigazione sono realizzati insieme agli spazi portuali e infrastrutturali, spesso dando luogo a complessi edilizi architettonicamente definiti.

Il nuovo porto ottocentesco assomiglia a una città pur essendone molto diversa, ne ricorda la spazialità senza tuttavia raggiungerne la forma, ne richiama i percorsi ma non possiede piazze; raccoglie molte attività ma in un ambito monofunzionale e perciò privo di complessità interna.

È quindi una seconda condizione ibrida che caratterizza il waterfront ottocentesco, quella del porto a somiglianza di città.

Mutazioni infrastrutturali

Il terzo fattore di modificazione strutturale del waterfront è dato dal cambiamento di ruolo che gli spazi del movimento meccanizzato vengono ad assumere nell'ambito del porto moderno rispetto a quanto espresso in ambito prettamente urbano.

La strada della città consolidata è infatti percepibile come uno spazio negativo tridimensionale, un vuoto delimitato da cortine edificate, la cui qualità estetica è affidata alla coerenza del rapporto che si instaura tra la struttura dello spazio pubblico – data dal principio insediativo – e la architettura degli edifici che lo sostanziano.

“... il carattere (dello spazio urbano) è determinato, come in tutta la architettura pubblica, da una duplice esigenza: riconoscersi contemporaneamente come componente essenziale della struttura urbana (...) e costituirsi come episodio urbano significativo e riconoscibile.

*Questa duplice connotazione di struttura e significato dello spazio urbano rappresenta una costante della cultura urbanistica europea, dalla Agorà della Grecia classica sino al Boulevard di Haussmann.”*¹

Così concepito lo spazio del vano stradale della città consolidata è quindi componente sostanziale della scrittura della topografia urbana e su di esso si riverberano come echi i percetti estetici delle architetture presenti.

Da un punto di vista gestaltico, infatti, il vano stradale è fisicamente vuoto ma percettivamente saturo, e l'alta densità dei percetti estetici che emanano dall'osservatore misura l'ordine di grandezza dei significati architettonici espressi dalla strada nel suo insieme e nella strada dalle componenti tipologiche che vi afferiscono. In tal senso il vano stradale è una architettura degli interni, uno spazio dell'abitare civico, pubblico e in sostanza uno spazio statico. La modificazione fisica che trasforma profondamente lo spazio del movimento nel waterfront moderno è quindi ascrivibile a un cambiamento di significato spazio-temporale prima ancora che di forma. La strada acquista una tridimensionalità fisica sua propria che la sostanzia come manufatto appositamente dedicato al transito. Essa si moltiplica in altezza, si srotola sospesa da terra o si dispone su un rilevato, si svincola dall'obbligo di essere delimitata da edifici e assume una totale indipendenza dal tessuto morfologico della città, condizionandolo, però, sia sul piano formale che su quello funzionale.

Il nuovo organismo viario nasce perciò da una inversione concettuale del rapporto morfologia-tipologia; la strada non è più un negativo urbano, luogo della manifestazione del senso civico dell'abitare, ma si trasforma in un nuovo suolo artificiale specializzato che diviene spazio dell'attraversamento.

La strada muta da una condizione attiva di spazio significativa alla condizione passiva di struttura condizionante, tramite una trasformazione di stato che è anche, in tutta evidenza, una mutazione di

senso. Ciò che cambia sostanzialmente sul waterfront è allora il significato stesso dell'interfaccia città-porto: esso diviene un *gateway*, un portale attraverso il quale transitano merci e persone che non sono destinate alla città ma che la oltrepassano senza fermarsi; esse non arrivano, ma semplicemente transitano.

Il porto moderno non condivide più lo spazio del waterfront con la città ma con il territorio extraurbano e le nuove infrastrutture stradali (insieme a quelle ferroviarie) ne costituiscono la struttura di connessione; quando ciò si verifica sul piano strettamente funzionale ed in termini spaziali permane una continuità sia morfologica che percettiva con la città si crea un singolare spazio ibrido, luogo non più urbano e non-luogo urbano ad un tempo, la cui decifrabilità e progettabilità è il difficile compito che ci affidiamo.

“Hermes ha vinto su Hestia; il movimento, soprattutto casuale, soprattutto l'andirivieni frattale o pieghevole, fa premio sulla stabilità, sulla possibilità di centrare cartesianamente il luogo.” (L. Thermes)².

Note

1. Acebillo Josep Antonio, *AU Arredo Urbano* n°23, Ed. IN/ASA Roma, 1987
2. Thermes Laura, *Scritti teorici*, Ed. Diagonale, Roma, 2000

unit is physically empty but perceptively saturated, and the high density of esthetic percepts that emanate from the observer provide the measure of the architectural significance expressed by the street as a whole and in the street by the typological components that attain to it.

In this sense the street element is an interior architecture, a space for civic living, a public and substantially static space. The physical transformation that profoundly modifies the space for movement in the modern waterfront may thus be ascribed to a change in spatial and temporal meaning rather than a change in form.

The street acquires its own physical three-dimensionality that substantiates it as an object dedicated specifically to transiting.

It multiplies vertically, unrolls suspended over the ground or extends over a mapped area, it breaks free of the need to be circumscribed by buildings and becomes totally independent of the morphological fabric of the city, which it affects however both formally and functionally.

The new organism for circulation thus arises from a conceptual reversal of the relationship between morphology and typology; the street is no longer an urban negative, a place that reveals the civic meaning of living, but is transformed into a new specialized artificial soil that becomes a space for crossing.

What changes substantially on the waterfront is thus the meaning itself of the interface between port and city: it becomes a *gateway*, a portal through which goods and people may transit, even though they are not intended for the city

and travel beyond it without stopping; they no longer arrive, but simply transit.

The modern port no longer shares the waterfront space with the city but with the extra-urban territory: the new highway infrastructure (as well as the railway infrastructure) constitutes its connecting structure; when this occurs on a strictly functional level and in spatial terms, there remains both a morphological and perceptive continuity with the city and a singular hybrid space is created, a place that is no longer urban yet is an urban non-place at the same time, and to decipher and design it is the difficult task we assign ourselves.

“Hermes has won over Hestia; the movement, especially the casual movement, especially the fractal or folding back and forth movement wins over stability, over the possibility of centering the place in a Cartesian sense.” (L. Thermes)²

Notes

1. Acebillo Josep Antonio, *AU Arredo Urbano* n°23, Ed. IN/ASA Roma, 1987
2. Thermes Laura, *Scritti teorici*, Ed. Diagonale, Roma, 2000