

Un itinerario di archeologia industriale: le cattedrali del mare

Per comprendere appieno il valore del patrimonio culturale del waterfront occorre analizzare, oltre alle complesse relazioni tra porto e città, le interazioni tra le attività e le forme della città con quelle radicate nel territorio che l'avvolge.

“Archeologia industriale tra terra e mare, per una rete di ecomusei” è il titolo di una ricerca triennale, finanziata dal programma comunitario Cultura 2000, e di una mostra itinerante che descrivere ciascun territorio attraverso l'evoluzione storica delle interazioni lungo le sue coste, per arrivare a valutare la consistenza attuale del patrimonio di archeologia industriale e tracciare il percorso della sua valorizzazione in un ecomuseo. La mostra è stata allestita a Turku in Finlanda, Hyères in Francia, Salonicco in Grecia, Sulina in Romania, Iglesias e Venezia in Italia, affrontando le loro diverse tipologie di costa, dalla falesia all'arcipelago, dalla rada alla laguna, dalla foce al delta e al golfo. Attori di questa ricerca sono state diverse tipologie di istituzioni culturali, dalla associazione no-profit alla rete di musei, dalle amministrazioni locali a quelle statali, dalle università alle soprintendenze.

Dalle attività portuali agli arsenali militari, dalle industrie periurbane a quelle isolate, dalle protoindustrie estrattive alle bonifiche, il territorio e la città sono stati trasformati per adeguarsi alle tecnologie ed alle produzioni. Oggi le testimonianze di questi processi spesso attendono di divenire strumenti per una nuova appropriazione culturale dell'ambiente. Così come attendono di essere interpretati e reinventati le reti di collegamento locale, nazionale ed internazionale che sostanziano le ragioni industriali di ciascun sito. Infatti ciascun manufatto va anche compreso nel sistema complesso che legava le infrastrutture ai luoghi di produzione di materie prime, tecnologie e macchinari, nonché ai luoghi di destinazione del prodotto lavorato.

In questo senso alle riflessioni sulla rete europea di ecomusei qui

An Itinerary through Industrial Heritage: The Cathedrals on the Sea

To fully understand the value of the cultural heritage represented by the waterfront, it is important to analyze not only the complex relationships between port and city, but also the interaction between the activities and forms of the city and those rooted in the surrounding territory. “Industrial archaeology between land and sea, for a network of eco-museums” is the title of a three-year research study, financed by the European community program Cultura 2000, and of a traveling exhibition that describes each territory through the historical evolution of the interactions that took place along its coasts, to come up with an evaluation of the current consistency of its heritage of industrial archaeology and to trace the path of its development into an eco-museum. The exhibition was held in Turku in Finland, Hyères in France, Thessaloniki in Greece, Sulina in Romania, Iglesias and Venice in Italy, covering the different typologies of coastline, from cliff to archipelago, from bay to lagoon, from estuary to delta to gulf. The actors of this research study were various typologies of cultural institutions, from non-profit associations to museum networks, from the local administrations to the national government, from universities to landmarks commissions.

From port activities to military arsenals, from suburban to isolated industries, from mining proto-industries to landfills, the territory and the city have been transformed to adapt to technology and production. Today the relics of these processes await to become tools for a new cultural repossession of the environment. Just as the local, national and

international systems of connection that supported the industrial requirements of each site wait to be interpreted and reinvented. In fact each building must be understood as part of a complex system that tied the infrastructures to the places where raw materials, technology and equipment were produced, as well as to the places where the processed products were to be sent.

In this sense, the thoughts on the European network of eco-museums are complemented by a research study on the Italian national heritage, promoted by the Provincial Government of Venice, on the basis of an investigation into particularly significant buildings unknown to the larger public, because of their state of isolation or decay or because they are located in contexts that continue to be productive. This research study has led to a publication (*Cattedrali dell'archeologia industriale costiera*, Editgraf Venice 2006) and a journey along the entire coast of Italy to diffuse and further develop its findings.

The anthropological structure of the Italian coastal landscape has ancient roots, first Roman then late Medieval, yet it underwent its most profound transformations in more recent times, with the processes of industrialization and urban growth. The heritage of industrial archaeology is a tool to understand the evolution of the process of territorial sedimentation over time. Where horographic conditions allowed, a widespread urbanization has saturated the landscape of the coast, enveloping cities and burghs, military as well as industrial infrastructures.

A sprawl that has often swallowed up the



L'Arsenale di Herceg Novi, Montenegro.
© F. Calzolaio

The Arsenal of Herceg Novi, Montenegro.

5

temas

si affianca una ricerca sul patrimonio nazionale italiano, promossa dalla Provincia di Venezia, a partire da un'indagine su dei manufatti particolarmente significativi ma sottratti alla percezione del pubblico vasto, perché isolati o fatiscenti o perché inseriti in contesti ancora produttivi. Questa ricerca va a produrre una pubblicazione (*Cattedrali dell'archeologia industriale costiera*, Editgraf Venezia 2006) ed un viaggio di disseminazione ed approfondimento lungo il periplo dello stivale.

La struttura antropica del paesaggio costiero italiano ha una radice antica, romana e poi tardomedievale, che ha subito le principali trasformazioni in tempi recenti, con l'industrialissimo e la crescita urbana. Il patrimonio di archeologia industriale è uno strumento di comprensione diacronica del sedime territoriale. Laddove le condizioni orografiche lo consentivano, un conurbamento diffuso ha saturato il paesaggio costiero, sovrapponendosi alle città ed ai borghi, come alle infrastrutture militari ed industriali. Una crescita che ha spesso inglobato il patrimonio storico annullandone il valore contestuale, dove il patrimonio di archeologia industriale ha avuto destini assai diversificati: alle volte è stato trasformato per accogliere nuove attività o all'opposto cancellato con un colpo di spugna. Altre volte giace in un isolamento autoreferenziale sia perché inserito in complessi ancora in attività, sia perché le contraddizioni tra recupero e disfacimento non hanno prodotto altro che un devastante abbandono.

Il patrimonio di archeologia industriale costiero urbano ha subito una pressione immobiliare tale da produrne una trasformazione immediata, mentre ancora in degrado è spesso il patrimonio isolato. Da un lato la qualità del recupero dipende dalla chiarezza del programma che imprenditori e amministrazioni propongono, d'altro lato essa dipende dalla capacità del progettista di reinventare spazi, che rispettino le vocazioni spaziali e le tecnologie originarie

historical heritage destroying its contextual value, whereas the industrial archaeology heritage has had a more differentiated fate: at times it has been transformed to house new activities or on the contrary wiped away. Other times it lies in self-referential isolation either because it is located within complexes that remain active, or because the contradictions between renovation and deterioration have produced nothing more than a devastating state of abandon.

The heritage of urban coastal industrial archaeology has suffered such pressure from the real estate market as to bring about its immediate transformation, whereas the isolated heritage often remains abandoned. On the one hand the quality of the requalification depends on how clear the program presented by the business community and the local administrations is, on the other it depends on the capability of the designer to reinvent spaces that respect the original spatial vocations and technologies, without sacrificing innovation and functionality for new uses, like industrial architecture did in its day. The delicate balance that must be built relies on the full expression of the difference in materials and uses. This involves overwriting a palimpsest, without totally erasing the earlier script but on the contrary highlighting the diachronic sequence. Especially in the case of the coastal heritage, the quality of the project lies in the richness of experiences that allow the multiplicity of relationships between land and sea to be understood. The border between land and sea is rather complex and designing places around it may be summarized in the way

one looks at it. Renzo Piano, in his introduction to the recent exhibition dedicated to Giancarlo De Carlo, summarizes their relationship with the waterfront in Genoa in the words "Giancarlo sees it from land, I see it from the sea". De Carlo and Piano shared professional experience and Genoese origins. De Carlo is a lamented *maître à penser*, who dedicated a large part of his life to the restoration of the architectural heritage that came down to us through history. In this sense he seems to be particularly inspired in the competition project for Ponte Parodi in Genoa, which is a project to renovate the industrial heritage on the placid waters of the Ancient Port. Whereas all the other projects destroy the silos,

De Carlo does not leave them as they are, but reinterprets them. The project incorporates the chimneys of the silos like the pipes of an organ, each characterized by spaces that differ in function and in height. The winning project in the competition was by Ben Van Berkel, who erased any reference to the existing industrial heritage. It is a project that is totally internal to the process of the architect who conceived it, who is very talented and thus capable of building a complex of spaces with strong ties to the city and to the serene waters of the Ancient Port. A little further away Renzo Piano did in fact demonstrate the capacity and possibility of working on the water, of building on top of the water. The Bigo is an elevator suspended over the Ancient Port that offers visitors a magnificent view of the entire waterfront, both new and ancient at the same time. From a modern structure of pilings and steel cables one can

e che allo stesso tempo siano innovativi e funzionali ai nuovi usi, esattamente come quelle architetture industriali lo erano a suo tempo. Il delicato equilibrio che va costruito ha il proprio fulcro nella piena espressione delle differenze di materiali e di usi. Si tratta di scrivere su di un palinsesto, senza cancellare del tutto le scritte precedenti ma al contrario palesandone la sequenza dia-cronica. Soprattutto nel caso del patrimonio costiero la qualità del progetto risiede nella ricchezza di esperienze che lascino comprendere la molteplicità degli intrecci tra terra e mare.

Il confine tra terra e mare è assai complesso e il progettare luoghi attorno ad esso può essere riassunto nel modo dal quale lo si guarda. Renzo Piano, nell'introduzione della recente mostra dedicata a Giancarlo De Carlo, riassume così il loro rapporto con il waterfront di Genova, "Giancarlo la guarda da terra, io dal mare". De Carlo e Piano hanno in comune la sapienza del mestiere e l'origine genovese. De Carlo è un compianto *maître à penser*, che ha dedicato gran parte della sua vita al recupero del patrimonio architettonico ereditato dalla storia. In questo senso sembra particolarmente ispirato nel progetto di concorso per il ponte Parodi a Genova, che è un progetto di recupero del patrimonio industriale sulle tranquille acque del Porto Antico. Tutti i progetti demoliscono i silos, De Carlo non lo lascia così come è, ma lo reinterpretava.

Il progetto incorpora le canne dei silos come canne di un organo, ciascuna caratterizzando degli ambienti differenti per funzioni ed altezza. Il progetto vincitore del concorso è di Ben Van Berkel che cancella qualsiasi riferimento al patrimonio industriale preesistente. È un progetto totalmente interno al percorso dell'architetto che l'ha pensato, che è molto dotato e dunque capace di costruire un insieme di spazi fortemente legati alla città e le acque calme del Porto Antico. Poco più in là Renzo Piano, in effetti, ha avuto la capacità e la possibilità di lavorare sull'acqua, di costruire addirittura al di sopra dell'acqua. Il Bigo è un ascensore sospeso sul Porto Antico che offre ai visitatori una magnifica immagine dell'insieme del waterfront, nuova e antica a un tempo. Da una moderna struttura di puntoni e cavi di acciaio si sale e si guarda la città, come dalla cima di un pennone di una nave ormeggiata nell'antico porto. Certo Renzo Piano non interpreta in questo modo alcunché di archeologia industriale, ma propone una sorta di archeologia del contemporaneo.

In questi anni si è molto discusso del concetto di "tra terra e mare", ed è stato utile per caratterizzare il tema della ricerca triennale (2003-2006) sul patrimonio industriale e su di una rete europea di ecomuseo costieri (Cultura 2000), ma occorre ora ricordare come essa sia una definizione complessa e ambigua: "tra





La Fornace Penna a Sampieri (Ragusa).
© N. Kurtagic Granulo

Il Bigo di Renzo Piano a Genova.
© F. Calzolaio

The Penna Brickworks in Sampieri (Ragusa).
The Bigo, the work of Renzo Piano in Genova.

terra e mare” implica infatti una serie di luoghi, non una singola linea, il confine. Questa linea di waterfront è essa stessa un fascio di linee e i due componenti, la terra e il mare, non sono due entità astratte ma sono due luoghi complessi essi stessi. Possiamo cioè stare sopra la terra, al di sotto la terra, sul filo della terra, così come possiamo stare sul filo dell’acqua, al di sopra o al di sotto. Dobbiamo anche pensare il mare come un legame tra terra e terra, come suggerisce Braudel alle volte il mare costituisce una relazione, ed è il caso del Mediterraneo che non è più confine, ma una possibile congiunzione fra lembi di terra, un rete di scambi. Le acque interne sono acque che legano e connettono.

Dunque di affacciamo sull’acque fino ad immergersi come nelle caso dei trabocchi, ponti gettati verso un mare pescoso, o le piattaforme off shore, vere ed ineguagliabili cattedrali del mare, che dopo essere state sperimentate nel nostro alto adriatico ora alle volte sono in attesa di rifunzionalizzazione. Oppure superiamo le mura antiche dei principali arsenali italiani, questi grandi conventi urbani che, laddove si riducono e/o si dislocano le attività della Marina Militare possono, grazie proprio al suo contributi, divenire strumenti di una nuova saldatura tra ragioni della cultura, della produzione e della difesa. E poi attraversiamo i recinti di tanti opifici dimessi e pericolanti che spesso possono anch’essi divenire capisaldi per una nuova infrastrutturazione di territori preziosi e fragili.

Vale soffermarci sulle diverse condizioni del rapporto tra le attività pregresse, quelle potenziali ed gli attori in gioco. La costa del Mediterraneo è disseminata di luoghi che rappresentano, come in un caleidoscopio, lo straordinario intreccio tra il territorio, l’uomo e le tecnologie di produzione e di costruzione. Questi paesaggi preziosi e fragili, oggi spesso abbandonati e sottratti alla percezione comune, sono qui presentatati in un viaggio affascinante,

climb up and view the city, like from the top of the highest mast on a ship anchored in the ancient port. Of course Renzo Piano does not provide any sort of reinterpretation of industrial archaeology this way, but suggests a sort of archaeology of the present.

In recent years there has been widespread discussion over the concept of “between land and sea”, and it has been useful to characterize the theme of the three-year research study (2003-2006) on the industrial heritage and on a European network of coastal eco-museums (Cultura 2000), but it is important to remember that the definition is a complex and ambiguous one: “between land and sea” in fact implies a series of places, not a single line, the border. This waterfront line is itself a bundle of lines and the two components, land and sea, are not two abstract entities but two complex places in and of themselves. That is to say we can be above the land, below land, on land, just as we can be at water level, above or below it. We must also think of the sea as a relationship between land and land, as Braudel suggests, at times the sea constitutes a relationship, and this is the case of the Mediterranean which is no longer a border, but a possible union between strips of land, a network of exchanges. The inner waters are waters that bind and connect.

Thus we look over the waters to immerse ourselves in them as in the case of the *trabocchi*, the small wooden shelters built by fishermen on the water, bridges onto a plentiful sea, or off-shore platforms, veritable unrivaled cathedrals of the sea, which are waiting to be readapt-

ed for use after having been experimented in the upper Adriatic Sea. Or shall we leap over the ancient walls of the major Italian arsenals, these great urban convents which, should Navy activity within them be decreased or relocated, could give their contribution by becoming the tools for a new merger between the needs for culture, production and defense. Or let us enter the yards of the many abandoned and crumbling factories that can also become the core elements for a new infrastructure in valuable and fragile territories.

It is worth taking a moment to consider the various conditions in the relationship between former and potential uses and the actors involved. The Mediterranean coast is full of places that, like in a kaleidoscope, represent the extraordinarily intricate relationship between the territory, man and production and construction technologies. These valuable and fragile landscapes, which at present are often abandoned and hidden from public view, are represented here in a fascinating journey along the fragile and precious border between earth and water, between the works of nature and of man. An emblematic example of this relationship has been chosen for each Italian region, one that was little known to the public, in a fragile balance between adaptive reuse and implosion. An exception was made for the major Italian arsenals that are still dedicated to industrial or military use, to tell about these remarkable enclosures and the possibility of using them selectively for cultural purposes. Another exception are two examples of excellent practices in the adaptive reuse

lungo il fragile e prezioso confine tra terra ed acqua, tra opere della natura e dell'uomo.

Per ogni regione italiana si è scelto un esempio emblematico di questo intreccio, che fosse poco noto al pubblico, in un fragile equilibrio tra riconversione e implosione. Fanno eccezione la rete dei principali arsenali italiani che sono ancora in uso produttivo e militare, per raccontare di questi mirabili recinti e della una loro possibile fruizione culturale selettiva.

Fanno anche eccezione due esempi di ottime pratiche nel recupero del patrimonio industriale costiero, la Città della Scienza a Bagnoli e la Manifattura delle Anguille a Comacchio. Entrambi i casi sono due esempi di percorsi istituzionali assai interessanti, laddove il Parco del delta del Po, da un lato, e la Fondazione Idis, dall'altro, hanno gradatamente costruito degli straordinari contenuti operativi per le ipotesi di recupero. Alcuni esempi sono sul waterfront adiacente alla città storica, come gli arsenali appunto, ma anche come Trieste e Comacchio, altri erano del tutto periferici ma ora sono stati avvolti dalla pressione urbana, come nei casi di Follonica, Piombino, Portorecanati e Vibo Valenzia. Altri casi trattati sono isolati sulla linea di costa e raccontano delle tante interazioni possibili tra terra mare ed architetture industriali: dai manufatti lanciati nel mare, come le Piattaforme offshore o i Tra-

bocchi, alle borgate incastrate sulla falesia come a Buggerru, Furore e all'Argentiera. Infine, pochi casi rimangono ancora in splendida solitudine sulla battigia, come il Pisciotto e l'ex-FIM, o addirittura sovrastano il mare come l'ex Hangar di Augusta.

Sono perlopiù monumenti in disfacimento ma non per questo bisogna lasciarci incantare dal fascino indiscusso delle rovine, piuttosto vorremmo innescare e confortare il processo di consapevole recupero. Consci che le difficoltà che hanno impedito o lastricato il cammino verso il recupero non si superano elidendo ciascuno dei fattori ma vanno integrate in un processo complesso.

Queste cattedrali sono oggi rovine spesso perché non è stato possibile trovare per loro una soluzione semplicemente monofunzionale. Di fronte alle dimensioni di questi "pachidermi" alle volte non sono bastate le destinazioni esclusive ad attività produttive, culturali o residenziali. Il futuro di questi manufatti dipende da come il progetto possa tenere assieme le questioni del rispetto morfologico, del disinquinamento, della rendita urbana e dell'integrazione con il contesto. Sta proprio al progetto la capacità di rigenerare il patrimonio e di costruirne il futuro, un progetto che è complesso ed interdisciplinare e dunque si costruisce in un intreccio, tanto difficile quanto necessario, tra recupero ed innovazione, profitto e cultura, pubblico e privato.

8

topics



of the industrial heritage along the coast, the Città della Scienza at Bagnoli and the Manifattura delle Anguille at Comacchio. Both cases represent examples of rather interesting institutional processes, where the Parco del Delta del Po, on the one hand, and the Fondazione Idis, on the other, have gradually built extraordinary operational contents for their proposals for reuse. Some examples lie on the waterfront adjacent to the historic city centers, such as the arsenals, but also like Trieste and Comacchio, others were in a suburban location but have now been swallowed up by urban sprawl, as in the case of Follonica, Piombino, Portorecanati and Vibo Valentia. Other cases under consideration were isolated along the coastline and tell the tale of the many possible interactions between land sea and industrial architecture: from the object thrown into the sea, such as the off-shore Platforms or the 'Trabocchi', to the towns tucked into the cliffs such as Buggerru, Furore and the Argenteria. And finally, a few cases stand in splendid solitude on the beach, such as the Pisciotto or the former-FIM buildings, or even dominate the sea such as the for-

mer Augusta Hangar. Most of them are monuments in decay but this is no reason to allow the fascination of ruins to take the upper hand, on the contrary we would prefer to spark and to pursue a process of conscious restoration. Well aware that the problems that have prevented and bestrewn the path towards restoration may not be overcome by eluding each factor but must be integrated into a complex process. These cathedrals are often in ruins today because it has not been possible to come up with a simple single-function solution for them. The size of these "pachyderms" has at times precluded their designation for exclusively productive, cultural or residential use. The future of these buildings depends on how the project can hold together the issues of morphological respect, environmental clean-up, urban asset value and integration with the context. The project must demonstrate the capacity to regenerate the heritage and to build its future, a complex and interdisciplinary project which must build an intricate relationship, as difficult as it is necessary, between restoration and innovation, profit and culture, public and private.

La ex-FIM di Porto Sant'Elpidio.
© F. Calzolaio
Una rovina dell'Argenteria.
© F. Calzolaio
The ex-FIM in Porto Sant'Elpidio.
A ruin in Argenteria.

