

Site-specific Approaches from Landscape Architecture in contemporary European Harbour Transformation

Enfoques sobre sitios específicos desde la arquitectura de paisajes en la transformación contemporánea del puerto europeo

Lisa Diedrich

If port cities vary tremendously in size, geography, climate, culture and other contexts, why does the majority of their harbour transformation projects look very much the same, why do they translate the same kind of programmes into the same kind of newly built spaces as if there were a globally applicable answer to the global question of how to turn port ashes into urban gold? This global approach often starts from a *tabula rasa* and results in a complete make-over. However, today there is an interest, especially from the discipline of landscape architecture, to put forward alternative – and more site-specific – answers to this question, challenging the assumption that each site be qualified as ashes, and each make-over as gold, regardless of local particularities.

Site and site-specificity

The US American architecture scholars Carol Burns and Andrea Kahn have elaborated on the basic question of what constitutes a site in design. If in popular language a site is the ground on which something takes place, a site in a design context is first of all the area a designer receives from a client in order to shape it. In this respect, it is given and has clear boundaries. However, when starting to explore a site, the designer's interest generally shifts to aspects that connect the delimited area of intervention with larger systems, and the designer's creative act often introduces elements that have an influence beyond the site itself. Kahn and Burns therefore speak of three distinct areas of site. The first, the most obvious one, is the *area of control* – it corresponds to the site within its property lines. The second is called the *area of influence* – it comprises systems and forces that act upon the given site even if they do not take place within its boundaries. The third finally is the *area of effect* – defining the domains beyond the given site that are impacted by design (Burns/Kahn 2005). In the context of harbour transformation, the area of control depicts the proper project area, the area of influence comprehends larger zones beyond the project area such as a catchment area, a tidal zone, a geological or urban structure, finally the area of effect also involves broader realms such as the population of a district, the infrastructure of a city, the ecosystem of a metropolitan region (Fig 1). In this understanding, a site is far from being something clearly defined, it is a dynamic relational construct and by any means transscalar.

Fig. 1. Site as area of control, influence, effect (drawing: Lisa Diedrich)
Sitio como área de control, influencia y efecto (dibujo: Lisa Diedrich)

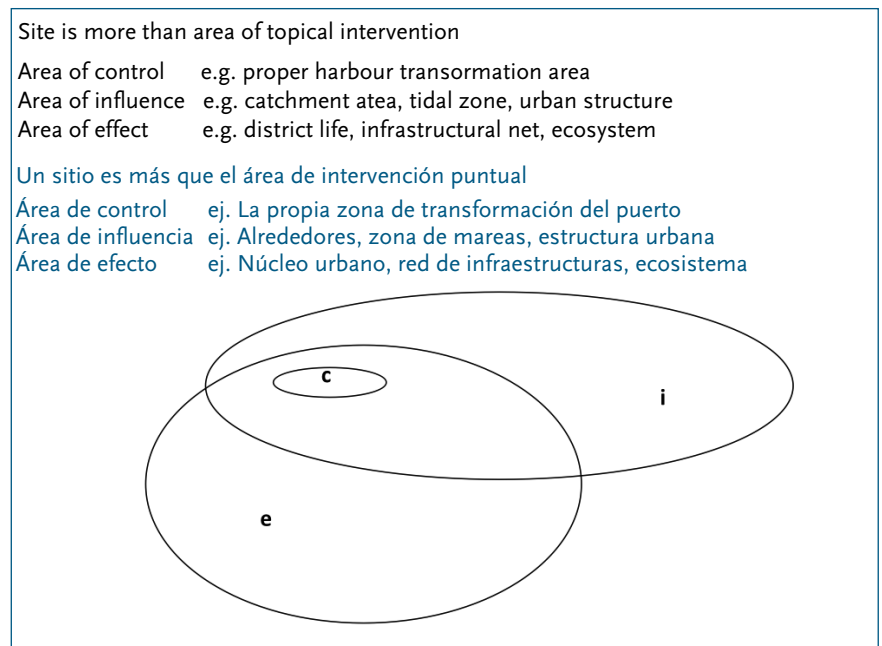


Fig. 1

Fig. 2. Ile de Nantes: Plan-guide, project 2008
(drawing: Alexandre Chemetoff/Atelier de l'Île
de Nantes)

Isla de Nantes: Plan director, proyecto 2008
(dibujo: Alexandre Chemetoff/Atelier de l'Île de
Nantes)



Fig. 2

Si las ciudades portuarias varían mucho en tamaño, geografía, clima, cultura u otros contextos, ¿por qué la mayoría de sus proyectos de transformación de puertos se parecen mucho entre sí? ¿Por qué replican el mismo tipo de programas en el mismo tipo de espacios de nueva construcción como si fueran respuestas de aplicación global a la pregunta de cómo transformar las cenizas de un puerto en oro urbano? Este enfoque global comienza a menudo haciendo tabla rasa y termina con un completo cambio de imagen. Sin embargo, en nuestros días hay un interés, especialmente desde la disciplina de la arquitectura del paisaje, por presentar alternativas específicas para sitios concretos que respondan a estas cuestiones, desafiando al supuesto de clasificar cada lugar como cenizas, y cada cambio de imagen como oro, sin tener en cuenta las particularidades locales.

Emplazamiento o emplazamiento específico

Los estadounidenses estudiosos de la arquitectura Carol Burns y Andrea Kahn han teorizado sobre la cuestión básica de lo que constituye un emplazamiento o sitio para el diseño. Si en lenguaje popular un sitio es el terreno en el que algo tiene lugar, un sitio o emplazamiento en un contexto de diseño es ante todo el área que un diseñador recibe de un cliente con el fin de darle forma. A este respecto, éste viene dado y posee límites claros. Sin embargo, cuando se empieza

a explorar un sitio el interés del diseñador, en general, se desplaza hacia aquellos aspectos que ponen en conexión la zona delimitada de la intervención con sistemas más grandes, y el acto creativo del diseñador a menudo introduce elementos que tienen una influencia más allá del sitio en sí.

Khan y Burns hablan, al respecto, de tres tipos distintos de sitio. El primero, el más obvio, es el área de control – se corresponde con el sitio dentro de sus líneas de propiedad. El segundo recibe el nombre de área de influencia – que comprende los sistemas y las fuerzas que actúan sobre el terreno dado, incluso si no se llevan a cabo dentro de sus fronteras. Finalmente, el tercero es el área de efecto – definiendo los dominios más allá del sitio que va a verse afectado por el diseño (Burns/Khan 2005).

En el contexto de la transformación del puerto, la zona de control representa el área misma del proyecto, el área de influencia abarca zonas más amplias más allá del área del proyecto como los alrededores del emplazamiento, una zona de mareas, una estructura geológica o urbana y finalmente el área de efecto que también implica otros ámbitos como la población de un distrito, la infraestructura de una ciudad o el ecosistema de un área metropolitana (Fig. 1). Bajo esta interpretación, un sitio o emplazamiento se encuentra muy lejos de ser algo claramente definido. Es una construcción dinámica relacional y de cualquier forma transescalar.

The term site-specificity was first coined in the arts in the 1960s and '70s, as evolving from a phenomenological-experiential understanding (site as an agglomeration of physical attributes as in land art, Kwon 2002). Over the following decennia its meaning shifted towards an idea of site-specificity from which the physical site properties were almost abandoned in favour of societal, discursive, community or market characteristics. The US American art historian Miwon Kwon therefore invites for a redefinition of site-specificity while thinking together seemingly opposed ideas: the nostalgic desire of a retrieval of rooted, place-bound identities, and the anti-nostalgic embrace of a nomadic fluidity of subjectivity, identity and spatiality. She proposes to bridge the gap in relying on a pragmatic, constructivist idea of site being construed and constructed by the artist from relational sensibility. It seems therefore appropriate to consider site-specific transformation of harbour areas according to a multifaceted set of parameters, reaching from static place-bound aspects on the one hand – materials and structures – to dynamic and transient ones on the other – natural processes and people's practices – and immaterial ones in between, namely memories and atmospheres (Braae/Diedrich 2012).



Design as transformation

Especially in landscape architecture, designers start their projects from a close observation of all the existing elements found on site in order to transform rather than to design the site anew. In this respect, the Danish landscape architectural scholar Ellen Braae introduces the notion of transformation instead of design, pointing at a process in the course of which something is changed from one state into another, relating the former something with the new something else while knowing that neither before nor after is static. The art of transformation is basically hermeneutical and closely linked to the existing, hence indirectly involves theories of preservation as well as the discussion about the relation of past, present and future (Braae/Diedrich 2012). Understanding design as transformation can be particularly useful in the debate of how to reintegrate derelict port areas, once belonging to the realm of industrial production, into the urban fabric and life world as this requires not only shifts in spatial terms but also changes in terms of programme and connectivity. The traditional urban planning practice of defining a programme which is applied to a site can therefore be complemented by another approach aiming at developing a programme from site and stemming from landscape architectural theory (Marot 2003, Meyer 2005).



Fig. 3. Ile de Nantes: Quai des Antilles before/after transformation (photos: Arnauld Duboys-Fresney (top), Vincent Jacques/SAMOA (bottom)). This project is part of a long term urban renovation enterprise of the industrialised island in river Loire, of 330 hectares, situated to the South of Nantes' historic centre. The masterplan for the transformation of the Ile de Nantes has been defined through a competition held in 1999, won by the team of landscape architects and architects Alexandre Chemetoff/Jean-Louis Berthomieu. Instead of a classical masterplan, Alexandre Chemetoff and his Atelier de l'Ile de Nantes have been proposing an evolutive "plan guide", which they have been carrying out from 2000 to 2010. The project area is meticulously surveyed in order to accurately position acupuncture-like interventions, a pointillism of transformative action. The strategy consists in considering the site as a steadily transforming environment whose stages of change are monitored regularly in order to define the next set of acupunctural interventions based on the results of the previous ones. The transformation process does not aim at reaching a predefined image but is conceived as an open-ended dialogue between the site, the designer and various other actors, over a long time span.

Isla de Nantes: Muelle de las Antillas después/ antes de la transformación (fotografías: arriba, Arnauld Duboys-Fresney; abajo, Vincent Jacques/SAMOA). Este proyecto es parte de una iniciativa de renovación urbana a largo plazo de la isla industrializada en el río Loira. Tiene una extensión de 330 hectáreas y está situada en el centro histórico del sur de Nantes. El plan maestro para la transformación de la isla de Nantes se ha definido a través de un concurso realizado en 1999, ganado por el equipo de arquitectos paisajistas y arquitectos Alexandre Chemetoff/Berthomieu Jean-Louis. En lugar de un plan maestro clásico, Chemetoff Alexandre y su estudio de Isla de Nantes han propuesto un plan-guía evolutivo que se ha implementado desde 2000 hasta 2010. El área del proyecto está meticulosamente encuestada con el fin de posicionar con una precisión de acupuntura las intervenciones que constituyan la acción transformadora. La estrategia consiste en considerar el sitio como un entorno en constante transformación cuyas etapas de cambio sean supervisadas regularmente con el fin de definir el siguiente conjunto de intervenciones en base a los resultados de los anteriores. El proceso de transformación no tiene por objeto llegar a una imagen predefinida sino que se concibe como un diálogo en un marco temporal abierto entre el sitio, el diseñador y varios otros actores.

Case studies

Let us have a look at four contemporary European harbour transformation projects, involving landscape architects, and investigate about their site-specificity. Two of them rather defeat a classical *tabula rasa* approach because of their sheer size and complex property conditions that do not allow for a complete new design – in the case of Nantes-Ile de Nantes 330 hectares (Fig. 2, 3), in the case of Marseille-Euromediterranée 2 (Fig. 4) 169 hectares of urban-industrial fabric. Two other projects simply have to make do with starting from scratch – when the designers were commissioned the port grounds were already cleared or the decision inevitable because of soil contamination or flood protection. These smaller project areas would rather allow for a complete make-over, 63 000 square metres in the case of Basel-Novartis Campus Park (Fig. 5, 6) and 23 000 square metres in the case of Antwerp Scheldt Quays (Fig. 7, 9). However, these two cases show how designers detect and work, in



Fig. 4

Fig. 4. Marseille/Euromediterranée 2 (drawing: L'APTOP for the team Leclercq, Agence Ter, Rémy Marciano, Jacques Sbriglio, SETEC). This project is the second phase of the large scale urban transformation project Euromediterranée, initiated in the late 90s by the French state in order to revitalize the port city of Marseille. The first phase, Euromediterranée 1, is under construction since 2000, renovating and restructuring the northern part of the city centre situated behind the active port and composed of run-down areas of formerly port-related industries and settlements. Euromediterranée 2 comprises the terrain to the north of Euromediterranée 1, 169 hectares that are similarly stretching out from the coast occupied by the port towards the valley of a water course, Aygalades river, which is covered and occupied by a derelict railyard. The urban development plan for Euromediterranée 2 stems from a competition held in 2009, won by the team of architects and landscape architects Leclercq, Agence Ter, Rémy Marciano, Jacques Sbriglio and SETEC. The design team brackets this extensive site in between two bold linear interventions of renewal, a seaside promenade

as continuation of Marseille's historic urban axis coastwise and a floodable river park as a revival of the former pastoral Mediterranean landscape landwise, part of the catchment area of the Aygalades river. Attentive to structural issues, the designers recreate two strings of a once existing, but today inoperative urban ladder structure, while also installing a hydraulic feature. Attentive to atmospheric issues at the same time, they provide for sensuous experiences both on the promenade and in the park.

Marsella/Euromediterranée 2 (dibujo: Imagen por ordenador de Leclercq, Agence Ter, Rémy Marciano, Jacques Sbriglio, SETEC). Este proyecto es la segunda fase del proyecto urbano de transformación Euromediterranée a gran escala, iniciado a finales de los 90 por el Estado francés con el objetivo de revitalizar la ciudad portuaria de Marsella. La primera fase, Euromediterranée 1 está en construcción desde 2000, renovando y reestructurando la parte norte del centro de la ciudad situada detrás del puerto activo y formada por zonas degradadas que corresponden a antiguas áreas de actividad portuarias industriales y

asentamientos. Euromediterranée 2 comprende el terreno de la zona norte de Euromediterranée 1, 169 hectáreas que se extienden de manera similar desde la costa ocupada por el puerto hacia el valle de un curso de agua, el río Aygalades, que está cubierto y ocupado por una terminal ferroviaria abandonada. El plan de desarrollo urbano para Euromediterranée 2 es el resultado de un concurso realizado en 2009 cuyo premio recayó en el equipo de arquitectos y arquitectos paisajistas Leclercq, Agence Ter, Marciano Rémy, Sbriglio Jacques y SETEC. Los pilares del diseño del sitio se apoyan en dos líneas maestras de trabajo: un paseo marítimo como continuación del histórico eje de cabotaje urbano de Marsella y un parque fluvial inundable como una reproducción del antiguo paisaje natural mediterráneo que forma parte de la cuenca del río Aygalades. Atentos a los problemas estructurales, los diseñadores recrearon dos bandas en vez de la banda existente, pero hoy no funciona la estructura de escalera urbana, a la vez que instalaron una función hidráulica. Al mismo tiempo, atentos a los temas de ambientes, proporcionaron experiencias sensoriales tanto en el paseo marítimo como en el parque.



Fig. 5

Fig. 5. Basel: Construction site of Novartis Campus Park at the former St. Johann Harbour (Photo: Lisa Diedrich 2011)

Basel: Construcción del lugar Novartis Campus Park en el antiguo puerto de St. Johann (Foto: Lisa Diedrich 2011)

El término especificidad de sitio fue acuñado por primera vez en el mundo de las artes en la década de 1960 y 70, como la evolución de una comprensión fenomenológica-experiencial (sitio como una aglomeración de atributos físicos como en el arte de la tierra) (Kwon, 2002). En el siguiente decenio su significado cambió hacia una idea de la especificidad del establecimiento desde la que las propiedades físicas del sitio fueron casi abandonada en favor de las características sociales, del clima de opinión, del discurso del momento, o del mercado. Por todo ello, el historiador del arte estadounidense Miwon Kwon invita a una redefinición de la especificidad del sitio, pensando juntos las ideas aparentemente opuestas: el deseo nostálgico de un sistema de recuperación de las raíces, los ligados a las identidades del lugar y el abrazo antinostálgico de una fluidez nómada de la subjetividad, la identidad y la espacialidad.

Ella propone cerrar la brecha en el hecho de confiar en una idea pragmática, constructivista del sitio que está siendo interpretado y construido por el artista desde la sensibilidad relacional. Por tanto, parece apropiado considerar el sitio específico de la transformación de las zonas portuarias de acuerdo a un conjunto multifacético de parámetros, yendo desde aspectos estáticos, por un lado – los materiales y estructuras – a otros dinámicos y transitorios – los procesos naturales y humanos de los diferentes pueblos

– prácticas y seres inmateriales en el medio, es decir, recuerdos y atmósferas (Braae/Diedrich 2012).

Diseño como transformación

Especialmente en la arquitectura del paisaje, los diseñadores inician sus proyectos a partir de una observación minuciosa de todos los elementos existentes que se encuentran en el sitio con el fin de transformar, en lugar de diseñar, el sitio de nuevo. En este sentido, la experta danesa especializada en paisaje arquitectónico, Ellen Braae, introduce la noción de transformación en lugar de diseño. Apunta a un proceso en el curso del cual algo se cambia de un estado a otro, algo que relaciona la anterior con la otra persona, algo nuevo a sabiendas de que ni antes ni después es estático.

El arte de la transformación es, básicamente, hermenéutica y se encuentra estrechamente vinculado a lo existente, por lo tanto, indirectamente, involucra las teorías de la conservación así como la discusión sobre la relación entre pasado, presente y futuro (Braae/Diedrich 2012). Entender el diseño como transformación puede ser particularmente útil en el debate de cómo reintegrar a las zonas abandonadas del puerto, una vez que pertenece a la esfera de la producción industrial, en el tejido urbano y la vida cotidiana, y como ésto requiere no sólo cambios en términos espaciales sino también cambios en términos de programa y conectividad. La práctica

Fig. 6. Basel: Novartis Campus Park (Photo: Lisa Diedrich 2011). The former industrial St Johann Harbour, on the left banks of river Rhine, is abandoned and in the process of being completely cleared (soil decontamination). Here Novartis Pharma is developing its new headquarters, a kind of private city within the city, according to a masterplan drawn up by Vittorio Magnago Lampugnani. Except for a small fringe along the Rhine that will remain public, the port grounds have been incorporated into the Novartis campus. The campus park, commissioned directly from Vogt landscape architects in 2007, occupies 63 000 square metres in the southern part of the site around the main entrance and is mainly situated on top of an underground parking garage. Even if the park is separated from its underlying natural geo-

logy the designers identify the site as part of a larger geological formation, reaching far out of the area of control, including the whole monumental Jura terraces sloping down to River Rhine, with their typical shapes of erosion. Accordingly, the site is recomposed as a fragment of this bigger erosion landscape, reinstalling its geomorphologic structure, processes and atmospheres.

Basel: Novartis Campus Park (Foto: Lisa Diedrich 2011). La antigua fábrica del Puerto St. Johann en la orilla izquierda del río Rin está abandonada y en proceso de regeneración del suelo contaminado. Novartis Pharma está desarrollando aquí su nueva sede; una especie de ciudad privada dentro de la ciudad, según un plan maestro elaborado por Vittorio Magnago Lampugnani. A excepción de una pequeña franja a lo largo del Rin, que

seguirá siendo público, los terrenos portuarios se han incorporado al campus de Novartis. El parque del campus, encargado directamente a los arquitectos paisajistas Vogt en 2007, ocupa 63.000 metros cuadrados en la parte sur del sitio, alrededor de la entrada principal y se sitúa principalmente en la parte superior de un aparcamiento subterráneo. Aunque el parque está separado de su entorno geológico subyacente, los diseñadores identificaron el sitio como parte de una formación geológica más grande, de gran alcance fuera de la zona de control, incluyendo el conjunto monumental de las terrazas del Jura que bajan al río Rin, con sus formas típicas de erosión. En consecuencia, el sitio se recompone como un fragmento de este paisaje de erosión más grande, volviendo a instalar sus estructuras geomorfológicas, procesos y ambientes.



Fig. 6

tradicional de la planificación urbana a la hora de la definición del programa a aplicar en un sitio, puede por lo tanto, ser complementado con otro enfoque cuyo objetivo sea el de desarrollar un programa desde el sitio a partir de la teoría de la arquitectura del paisaje (Marot 2003, Meyer 2005).

Estudios de caso

Vamos a echar un vistazo a cuatro proyectos europeos contemporáneos de transformación del puerto que implican la participación de arquitectos de paisaje que investigan acerca de la especificidad de sitio. Dos de ellos rechazan un enfoque clásico de tabla rasa, debido a su enorme tamaño y las condiciones complejas de propiedad que no permiten un diseño completamente nuevo – en el caso de Isla de Nantes (Nantes) de 330 hectáreas (Fig. 2, 3), en el caso de Marsella-Euromediterrané 2 (Fig. 4) 169 hectáreas de tejido urbano-industrial. Otros dos proyectos tienen que conformarse con empezar

desde cero – cuando los diseñadores se encargaron del recinto portuario era ya inevitable la decisión debido a la contaminación del suelo o la necesidad de protección contra las inundaciones. Estas áreas de proyectos más pequeños permitirían un completo cambio de imagen, 63 000 metros cuadrados en el caso de Basilea, Novartis Campus Parque (Fig. 5, 6) y 23 000 metros cuadrados en el caso de los muelles de Escalda en Amberes (Fig. 7, 9). Sin embargo, estos dos casos muestran cómo los diseñadores detectan y trabajan, en el caso de una material tabla rasa, con los demás parámetros de especificidad de sitio, es decir, estructuras, procesos, prácticas, memorias y ambientes a fin de transformar el sitio en lugar de su rediseño.

Al observar más de cerca los métodos que ayudaron a los diseñadores para intervenir de una manera específica en el sitio, se reconoce la definición de sitio como algo mucho más complejo que el área que se les ha dado como el

the case a material tabula rasa, with the other parameters of site-specificity, namely structures, processes, practices, memories and atmospheres in order to transform site instead of redesigning it.

When looking closer into the methods that helped the designers intervening in a site-specific way, one recognizes their definition of site as something much more complex than the area that has been given to them as the proper project site, the area of control. If the area of control is immense (as in Nantes and Marseille), the designers “make it smaller” by selecting within the overwhelming area smaller sectors of intervention. In Nantes punctual interventions are scattered over the whole of the Ile de Nantes, whereas in Marseille two linear interventions are bracketing the extended Euromediterranée2 site. The project site, originally the area of control, is mutating into a kind of area of influence, whereas the points or strips of intervention turn into more manageable areas of control. If the project area is represented as a big circle, the designers would add a small dot inside it in order to define their area of intervention (Fig. 8).

If the area of control is little (as in Basel and Antwerp) and refutes any kind of relational design because of its barrenness, the designers “make it bigger” by broadening their view onto the greater surrounds and selecting a less restricted frame enabling them to extract their design concept from it. In Basel the St. Johann harbour area on the left bank of River Rhine is opened up onto the geomorphology of the Jura terraces, whereas in Antwerp the Scheldt Quays are extended into the contexts of the river with its flood levels, of the city with its structures and history, and of the people with their practices and wishes. The project site, originally the area of control, is extended into a kind of richer area of control, including the original area(s) of influence in which

Fig. 7. Antwerp Scheldt Quays (Drawing: Proap)
Astilleros Escalda en Amberes (Dibujo: Proap)



Fig. 7

something to relate to can be found. If the project area is depicted as a small dot, the designers would draw a big circle around it in order to define the site from which they extract their design concept (Fig. 8). This figure corresponds exactly to the one described above, which means that regardless of the area of control being small or big, cleared or built-up, the designers always consider their sites in need of all scales, zooming in or out of the material and immaterial boundaries of the proper project area. Therefore, when proposing site-specific design as an alternative to the global uniform answer to harbour transformation, it seems appropriate to promote its *conditio sine qua non*: an understanding of site in all its complexity as a transscalar figure and design as transformation.

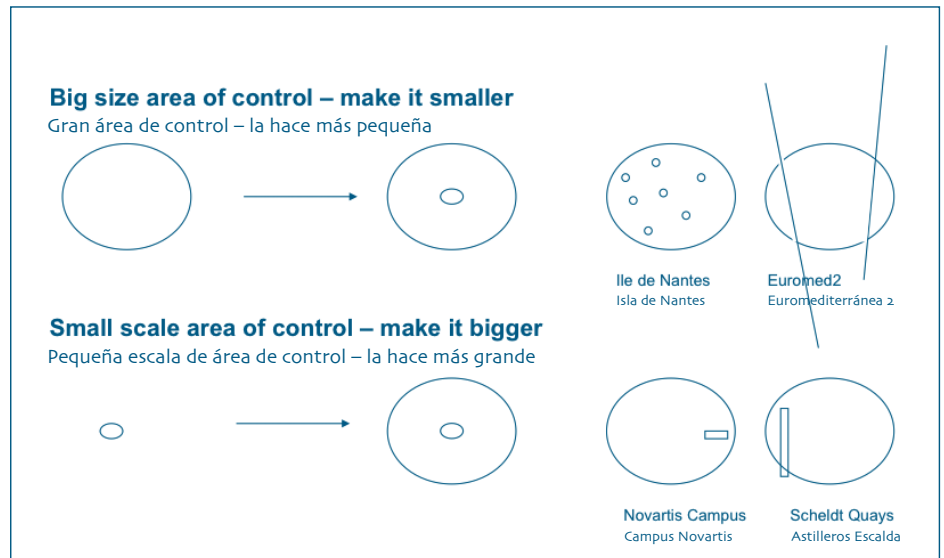


Fig. 8

Fig. 8. Site-specific design: site as a transscalar figure (drawing: Lisa Diedrich)
Diseño de sitio específico: sitio como una figura transescalar (dibujo: Lisa Diedrich)

Fig. 9. Antwerp Scheldt Quays (Drawing: Proap). The Antwerp quays, situated in front of the historic city, have to be adapted to prescriptions of the updated national flood protection and a new dyke has to be installed, rising up to 9,25m above sea level, which means to a height of 2,25m above the ground level of the city. This intervention will not only obstruct views from the city to its river and make relationships difficult but also require the removal of today's strip of quays, a 23 000 square metre port wasteland with lots of traces and memories of its industrial past, complete with improvised uses and a slowly establishing urbanity. In order to reconquer this waterfront while making it flood resistant, the city of Antwerp commissioned a multidisciplinary team led by Proap landscape architects with WIT and D-RECTA on a competition entry that, instead of a definitive design scheme, proposes a toolkit of possible quay modules that can be combined to form the new waterfront profile. From an "embryo of a syntax", synthesized from observations of an extended site, the landscape architects developed a keyboard game out of a set of quay typologies featuring different sections with different uses, always negotiating between water and humans while including the varying flood levels of the river.

Astilleros Escalda en Amberes (Dibujo: Proap). Los astilleros Escalda, situados delante de la ciudad histórica, tienen que adaptarse a las prescripciones de la protección nacional actual contra las inundaciones y debe ser instalado un nuevo dique, alcanzando hasta 9,25 m sobre el nivel del mar, lo que supone una altura de 2,25 m por encima del nivel del suelo de la ciudad. Esta intervención no solo será un obstáculo para las vistas de diferentes puntos de la ciudad y del río y para dificultar sus relaciones sino que también se requiere la eliminación de la actual banda que ocupan los muelles, un puerto convertido en un erial de 23.000 m cuadrados con una gran cantidad de huellas y recuerdos de su pasado industrial, con usos improvisados y con el establecimiento del urbanismo. Con el fin de reconquistar este litoral, al tiempo que se convierte en un espacio resistente a las inundaciones, la ciudad de Amberes comisionó a un equipo multidisciplinar dirigido por PROAP arquitectos paisajistas con WIT y D-RECTA que, en lugar de un esquema de diseño definitivo, propone un conjunto de herramientas de un posible muelle-módulos que se pueden combinar para formar el perfil de nueva línea de costa. Desde el "embrión de una sintaxis", sintetizado a partir de observaciones de un sitio extenso, los arquitectos paisajistas han desarrollado un conjunto de tipologías de muelle que ofrecen las diferentes secciones con diferentes usos, siempre negociando entre el agua y los seres humanos, incluyendo al mismo tiempo los niveles de inundación que varían del río.

Notes

1. PhD project "Site-specific development of harbour transformation areas in European port cities", by Lisa Diedrich, Copenhagen University. Starting from a critical review of Copenhagen's current harbour transformation projects, this PhD thesis opens up the view onto contemporary port transformation projects in Europe. It focuses on those featuring landscape architectural approaches and aims at finding out how the design teams perceive and shape these extensive, often built-up derelict areas not from scratch but with regard to existing components. The objective is to unravel theories and methods for site-specific design proposed by landscape architecture.

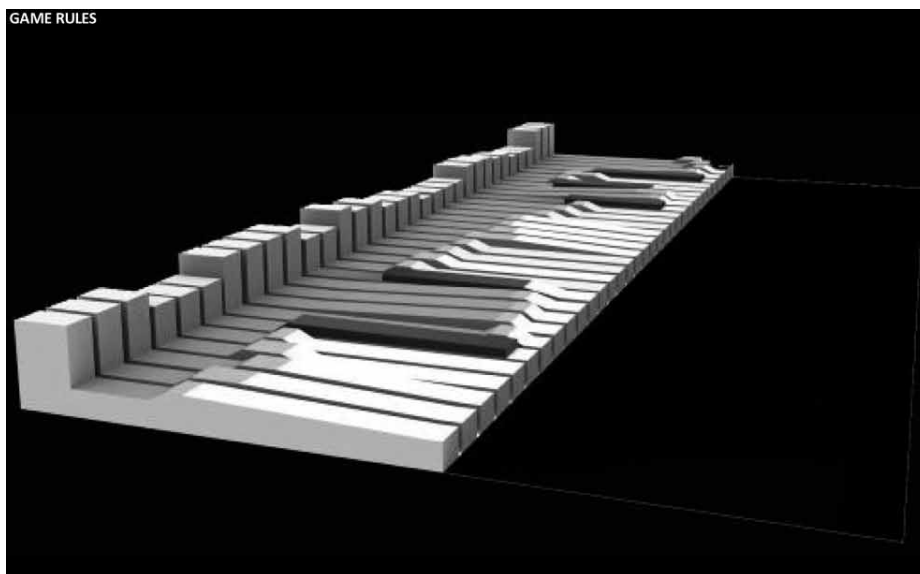


Fig. 9

sitio adecuado del proyecto, el área de control. Si el área de control es enorme (como en Nantes y Marsella), los diseñadores “hacen esto más pequeño” mediante la selección, dentro de la inmensa zona, de pequeños sectores de intervención. En Nantes, las intervenciones puntuales se encuentran dispersas en el conjunto de la isla de Nantes, mientras que en Marsella dos intervenciones son lineales y se sitúan como entre un paréntesis en el extenso sitio Euromediterranée 2. El emplazamiento del proyecto, originalmente la zona de control, está mutando en una especie de área de influencia, mientras que los puntos o franjas de intervención se convierten en las zonas más manejables de control. Si el área del proyecto se presenta como un gran círculo, los diseñadores añaden un pequeño punto en su interior con el fin de definir su ámbito de intervención (Fig. 8).

Si el área de control es pequeña (como en el caso de Basilea y Amberes) y rechaza cualquier tipo de diseño relacional, debido a su esterilidad, los diseñadores del “hazlo más grande”, mediante la ampliación de su punto de vista sobre los alrededores y la selección de un marco menos restrictivo, permiten extraer su concepto de diseño de la misma. En Basilea, la zona del puerto de San Juan en la margen izquierda del río Rin, se abre en la geomorfología de las terrazas del

Jura, mientras que en los muelles de Escalda en Amberes se extendió por el contexto del río con sus niveles de inundación, por la ciudad, sus estructuras y su historia, así como por las personas, con sus prácticas y deseos. El sitio del proyecto, originalmente la zona de control, se extiende por un área de control que pertenece a una zona mucho más rica, que incluye el área de influencia original en la que se pueden encontrar constantes relaciones. Si el área del proyecto se presenta como un pequeño punto, los diseñadores dibujarían un gran círculo a su alrededor con el fin de definir el sitio del cual se extrae su concepto de diseño (Fig. 8). Esta cifra se corresponde exactamente con lo descrito anteriormente, lo que significa que, independientemente del tamaño del área de control, de encontrarse despejada o urbanizada, los diseñadores siempre tienen en cuenta en sus sitios la necesidad de todas las escalas, un acercamiento o alejamiento de los aspectos materiales e inmateriales que limitan de forma adecuada la zona del proyecto. Por lo tanto, al proponer el diseño específico del sitio como una alternativa a la respuesta global uniforme a la transformación del puerto, parece apropiado promover su *conditio sine qua non*: la comprensión de sitio en toda su complejidad como una figura transescalar y el diseño como transformación.

Bibliografía / Bibliography

- Braae, E. and Diedrich L. 2012. *Site-specificity in contemporary large-scale harbour transformation projects*. JoLA Journal of Landscape Architecture. London: Routledge (forthcoming).
- Burns, C. and A. Kahn, (eds.) 2005. *Site Matters: Design Concepts, histories and strategies*. London and New York: Routledge.
- Chemetoff, A. and P. Henry. 2009. *Visits. Town and Territory – Architecture in Dialogue*. Basel: Birkhäuser.
- Diedrich L. 2009. *Territories. From Landscape to City*. Agence Ter. Basel: Birkhäuser.
- Diedrich, L. et al. 2009. *On Site. Landscape Architecture Europe*. Basel: Birkhäuser
- EPAEM. 2010. *Euroméditerranée Marseille. Le coeur d'une grande métropole méditerranéenne*. Marseille: EPAEM .
- EPAEM. 2010. *Marseille, le temps de la métropole. Euroméd 2*. Francois Leclercq avec Agence Ter, Rémy Marciano, Jacques Sbriglio, SETEC. Marseille: EPAEM.
- Foxley, A. 2010. *Distance and Engagement. Walking, Thinking and Making Landscape*. Vogt Landscape Architects. Baden: Lars Müller.
- Gravelaine, F. de. 2009. *Le temps du projet. Place Publique*. Les Chroniques de l'île de Nantes #1. Nantes: Place Publique.
- Gravelaine, F. De. 2009. *La Loire au Centre. Place Publique*. Les Chroniques de l'île de Nantes #2. Nantes: Place Publique.
- Gravelaine, F. De. 2010. *A Nantes, la mutation d'une île. Place Publique*. Les Chroniques de l'île de Nantes #3. Nantes: Place Publique.
- Jehle-Schulte Strathaus, J. (ed.) 2008. *Novartis Campus-Fabrikstrasse 2*. Basel: Merian.
- Kwon M. 2002. *One Place after Another. Site-specific art and locational identity*. Cambridge/London: MITpress.
- Marot, S. 2003. *Sub-Urbanism and the Art of Memory*. London: AA Publications.
- Meyer E. 2005. *Site Citations: the Grounds of Modern Landscape Architecture*. (eds.) Burns C. and A. Kahn. Site Matters. New York: Routledge, pp. 92-129.
- Novartis International (ed.) 2009. *Novartis Campus*. Munich: Hatje Cantz.
- Nunes, J. A. Ferreira 2011. *Masterplan for the Scheldt Quays*. Portusplus 1/2011. Venice: RETE.
- SAMOA. 2007. *Île de Nantes. Un grand projet pour une métropole européenne*. Exposition du projet Île de Nantes. Nantes: SAMOA.
- Secchi, B. and Paola Viganò 2009. *Antwerp, territory of a new modernity*. Amsterdam: SUN.
- Silva, B. 2010. *Proap Landscape Architecture*. Lisbon: Note.

Notas

1. Proyecto de doctorado “Desarrollo de sitio específico de las zonas de transformación del puerto en las ciudades portuarias europeas”, por Lisa Diedrich, Universidad de Copenhague. A partir de una revisión crítica de los actuales proyectos de transformación del puerto de Copenhague, esta tesis doctoral pone el énfasis en los proyectos contemporáneos de transformación del puerto en Europa. Se centra en

los enfoques de arquitectura paisajística y su objetivo es descubrir cómo trabajan los equipos de diseño, de percibir y dar forma a estas extensas y a menudo ruinosas zonas edificadas, no desde cero, sino en lo que se refiere a los componentes ya existentes. El objetivo es desentrañar las teorías y métodos para el diseño del sitio específico propuesto por la arquitectura del paisaje.