

Marta Moretti

Aree portuali tra conservazione e trasformazione

4 Nel complesso sistema di relazioni esistenti tra il porto e la città, il patrimonio storico rappresentato dai porti storici, protagonisti oggi di un processo di cambiamento radicale, è al centro dell'attenzione di questo numero: da luoghi della produzione e dello scambio, di merci ma anche di culture diverse, poi perlopiù abbandonati dalle attività produttive in senso stretto, sono ora "abitati" da attività "altre", legate ad usi urbani – tempo libero, commercio, a volte residenza. In uno scenario così trasformato da correre il rischio di non essere più riconoscibile, vale la pena quindi di interrogarsi su quale sarà – o quale dovrebbe essere – il ruolo di una testimonianza, fatta di manufatti e di attrezzature ma fatta anche di un valore più immateriale: un'incredibile insieme di competenze e saperi. La soluzione deve tenere conto di esigenze diverse e, a volte, contrastanti: il desiderio di conservazione dell'identità di un sito e di ciò che rappresenta e, al tempo stesso, la necessità di "intervenire" e modificare per poter dare spazio a nuove attività ed esigenze, soprattutto alla luce dell'interesse generalizzato per gli investimenti nelle aree di waterfront. L'approfondimento di questo particolare aspetto delle città storiche portuali – la tutela del patrimonio portuale, della sua complessità, della sua storia, dei suoi scambi e delle sue attività –, introdotto e delineato nella riflessione di Louis Bergeron, si avvale di alcuni esempi specifici: le diverse soluzioni intraprese

da alcune città portuali francesi – Dunkerque, Le Havre e Brest – pesantemente distrutte durante la seconda guerra mondiale ed ora alle prese con il recupero della propria immagine marittima; le iniziative a favore della valorizzazione del porto cileno di Valparaiso, conosciuto un tempo come il "gioiello del Pacifico"; il piano di recupero per la Isla Verde, al largo della baia di Algeciras, con le sue strutture storiche disponibili ad attività legate al mondo navale e portuale oltre che preziosa area sull'acqua da riconnettere alla città; l'area portuale di Tarragona dove alcuni edifici novecenteschi sono stati convertiti, per iniziativa della stessa Autorità portuale, in aree espositive aperte al pubblico. Interessante è il caso dei fari spagnoli e della strategia messa a punto per la loro conservazione. Infatti, se non è messa oggi in discussione la loro funzione di segnalazione per naviganti e imbarcazioni, l'avvento dell'automazione e delle nuove tecnologie ha reso obsolete le infrastrutture, in particolare quelle abitative, annesse al faro, rendendole disponibili ad usi "complementari", che possono diventare ulteriori punti di contatto e interfaccia tra la città e il porto.

Più rivolto invece alle trasformazioni degli equilibri nella relazione porto-città, è l'intervento che analizza la centralità urbana delle infrastrutture portuali nell'area del mediterraneo andaluso con particolare riferimento alle città di Algeciras, Malaga e Almeria.

Per quanto riguarda la parte relativa ai saggi introduttivi, *Portus* prosegue con l'analisi e la valutazione relativa all'applicazione della legge di riforma portuale: dopo il caso spagnolo, si affronta quello italiano con un contributo a due voci, l'uno riferito ai problemi e alle prospettive di questi – quasi – dieci anni di pianificazione delle aree portuali in Italia, l'altro invece relativo alle metodologie per la redazione dei piani portuali stessi.

Infine, un contributo che viene dall'Oriente, legato alla complessa ricostruzione del porto di Kobe gravemente danneggiato dal terremoto del 1995 e ora in via di avanzata ripresa.

Conservation and Transformation in Port Areas

Marta Moretti

In the complex system of relationships between port and city, the heritage represented by historical ports, currently at the center of a process of radical change, is the focus of this issue: from places of production and exchange of goods and of different cultures too, mostly abandoned later by industry in the stricter sense, they are now “settled” by “other” activities with more urban functions: leisure, commerce, even residences. In a scenario so deeply transformed as to be almost unrecognizable, it is worthwhile reflecting on what will be – or what should be – the role of this heritage, composed not only of buildings and equipment but also of a more immaterial value: an incredible accumulation of skills and knowledge. The solution must take into account different and at times contrasting requirements: the desire to preserve the identity of a site and what it represents, and simultaneously the need to “intervene” and modify to make way for new activities and requirements, especially in the light of a generalized interest in investing in waterfront areas. Our exploration of this particular aspect of historic port cities – the preservation of the port heritage, its complexity, its history, its trade and its activities – introduced and defined in the essay by Louis Bergeron, rests on specific case studies: the different solutions developed by the French port cities of Dunquerque, Le Havre and Brest, heavily damaged during World War II and currently in the process of reconstructing their maritime image; the move to requalify the Chilean port of Valparaiso, once known as the “jewel of the Pacific”; the redevelopment plan for Isla Verde, off the bay of Algeciras, with historical structures available for naval and port operations and a precious area on the water to reconnect to the city; the port area of Tarragona where the Port Authority was responsible for the adaptive re-use of exhibition spaces open to the public. The Spanish lighthouses and the policy

developed for their preservation constitute an interesting case. Though their function as signals for sailors and ships are not in question, the advent of automation and new technologies have made their infrastructures obsolete, especially the living units adjacent to the lighthouse, leaving them available for “complementary” uses which could become new points of contact and interface between the city and the port. More concerned about the transformation of the balance in port-city relationships is the article which analyses the urban centrality of port infrastructures in the area of the Andalusian Mediterranean, particularly in regards to the cities of Algeciras, Malaga and Almeria. As for our introductory essay,

Portus continues its analysis and evaluation of the application of the new law for port reform: after Spain, we now address the case of Italy with a twin contribution, the first regarding the problems and perspectives of almost ten years of urban planning in Italian port areas, the second regarding the methodology involved in designing the plans themselves. Finally, a report from the Orient, about the complex reconstruction of the port of Kobe, severely damaged by the 1995 earthquake and now in an advanced stage of reconstruction.

