

# portusplus

## Palingenesis of the harbour areas in historical cities, the rebirth of the *water squares*

**Natalina Carrà**

Dipartimento Architettura e Analisi della Città  
Mediterranea, Facoltà di Architettura, Università  
Mediterranea di Reggio Calabria, Italia  
ncarra@unirc.it

The harbour areas are places rich in potential and often – in the ancient cities – they represent the cultural heritage and main reference of the inhabitants. They are key places of the urban structure and crucial areas with regards to their potential, in reference to the contemporary re-shaping of the urban spaces. In these contexts the harbour is the organising element, and it is the pole of the urban pattern that is made of water and the fabric of the city.

Shaped in functional sectors that define the limits and relations with the pre-existent docks and the urban patterns, in a organic and integrated unicum; the docks (the historical harbours) are truly places of connection, water squares. The concept of water squares is particularly challenging, in a moment in which many historical cities are redesigning their harbour areas, and may suggest trasformations that include the functional and rebirth of these areas, that are often the last ones actually available for an updating of the city, but are above all a very modern totality of centralities.

### **Keywords**

**Port; historic city; square; transformations; models**

# Palingenesi delle aree portuali nelle città storiche, la rinascita delle *piazze d'acqua*

## Introduzione

Nel corso dei secoli le città si sono evolute secondo una logica di sovrapposizione e stratificazione, in cui la morfologia urbana e la gerarchia dei luoghi si definivano in base al mutare dei fenomeni sociali ed economici, secondo relazionalità dipendenti dalle qualità fisiche e identitarie del luogo. Questo modello evolutivo, ha prodotto contesti urbani particolarmente interessanti e ricchi di quel patrimonio che le stratificazioni intercorse hanno contribuito ad accumulare. Leggere le diverse componenti del modello urbano contemporaneo è il modo più idoneo per comprendere i fenomeni in atto e capire la molteplicità dei linguaggi, attraverso i quali si manifestano le configurazioni fisiche attuali. Tra le componenti dello spazio urbano, le aree portuali sono certamente luoghi molto ricchi di potenzialità e spesso nelle città di antica formazione, rappresentano il patrimonio culturale di riferimento delle comunità insediate. Inoltre, *nella forma urbis delle città storiche si è sedimentata non solo una struttura fisica dello spazio sociale costruito, ma anche una costellazione immateriale di valori culturali e di simboli collettivi che orienta la civile convivenza. Pertanto, nella prefigurazione del futuro sarebbe insensato sottovalutare la valenza simbolica racchiusa nella "seduzione del luogo" (Rykwert, New York 2000; Torino 2005). Dalla memoria del passato può essere distillata se non altro l'aspirazione alla qualità diffusa, vale a dire la capacità di edificare con equilibrio le parti urbane (Gravagnuolo, 2011).*

Questo equilibrio delle parti nelle città portuali storiche è presente fino ai primi decenni del XIX secolo; l'area portuale fungeva da centro della vita cittadina, rappresentava il luogo in cui risiedevano diverse attività; la sua struttura organizzativa era dotata di spazi e funzioni che la qualificavano: promenades, portici, edifici pubblici e luoghi per le attività commerciali. Nei decenni successivi la crescita delle città dovuta allo sviluppo industriale e l'industrializzazione delle attività portuali, hanno portato alla rottura di questo equilibrio, con la perdita della stabilità fisica e funzionale di cui queste parti urbane avevano goduto per diversi secoli; si separano così le sorti del porto da quelle della città.

Le profonde trasformazioni che subiscono queste aree, hanno prodotto una nuova redistribuzione delle funzioni e delle attività e una riorganizzazione infrastrutturale interna modificata completamente, e, sono soprattutto le relazioni con la città di appartenenza -che dal canto suo cresce autonomamente oltre il perimetro portuale, isolandosi sia dal porto che dal mare antistante- a risentirne maggiormente.

Si passa, quindi, da una struttura urbana che con le aree portuali era un *unicum*, ad una struttura che nei decenni successivi, cresce e si sviluppa in modo disgiunto e separato; il tessuto urbano e il tessuto portuale si articolano secondo direzioni divergenti, manifestando una esigenza di diversificazione e di specializzazione di funzionalità e di spazi. Questa netta separazione e differenziazione tra queste componenti della struttura urbana, non è riuscita negli anni a raggiungere nessun livello di equilibrio, né un grado di maturità di impianto e/o di ruolo, sufficiente a costruire relazioni e spazi per le nuove pratiche, sociali ed economiche della moderna conformazione.

La mancanza di equilibrio tra spazialità e cambiamenti del tessuto produttivo e sociale, caratterizza ancora oggi molte città portuali, ma quelle che risentono maggiormente di tale

instabilità e che risultano essere maggiormente fragili sono le città portuali storiche. Nella conformazione degli spazi urbani le aree portuali, in questi contesti, possiedono ancora un ruolo centrale, dovuto alla loro posizione geografica, oltre che al loro valore storico-identitario. Essi sono luoghi di mediazione e sono costituiti da quelle parti che ancora conservano sia la presenza del porto che di tessuti edilizi storici, il cui ruolo/posizione storica continua a permanere nonostante il loro degrado fisico e funzionale.

Così oggi, queste città ci appaiono sospese tra la loro immagine storica di dipendenza dall'acqua, dal mare, di vivacità commerciale, di multiculturalità, e la loro immagine moderna, che riguarda soprattutto il porto nuovo, industriale, attorniato da aree complesse dal punto di vista fisico e spaziale, all'interno delle quali sono presenti conflitti e processi di esclusione sociale.

Figura 1. Veduta di Barcellona al 1572



Figura 2. Barcellona vista dell'area del porto vecchio dopo le trasformazioni degli ultimi anni



## L'equilibrio tra le parti, il rapporto tra morfologia e ruolo

Alcune città senza la presenza dell'acqua non sarebbero nate, l'elemento acqua è capace di strutturare il tessuto urbano, ne sono esempi eminenti alcune tra le più belle e importanti città storiche. Il porto, poi, rappresenta un elemento strutturante della città, caratterizza la sua forma ed è una importante centralità nell'impianto complessivo. Esso, in queste città ha condizionato il loro ruolo ed il loro sviluppo nel tempo, un ruolo fondativo e strutturante al punto che alcune città, dotate oggi di grandi aree portuali, per esempio Barcellona, non sono nate con il porto, ma lo hanno sviluppato in un secondo momento, ed

esso è divenuto con gli anni una componente fondamentale della struttura socio-economica e dell'organizzazione dei tessuti urbani.

L'assetto spaziale, la localizzazione e il rapporto con il sito sono gli elementi di riferimento per una lettura morfologica che fornisca spunti interpretativi della complessità di tali contesti, con lo scopo di descrivere il reale valore dei luoghi. In molti casi, il ruolo morfologico e la posizione chiave del porto originario è determinante nel definire il nucleo, nonché il polo generatore, l'origine dell'intero fronte a mare e dell'organismo urbano nella sua totalità. Inoltre, in questi contesti, a forte valenza storico-identitaria, il porto rappresenta spesso l'essenza morfologica del rapporto tra forma della città e ambiente naturale, intendendo per ambiente naturale il contesto territoriale di riferimento, nonché la conformazione fisica dei luoghi.

Le aree portuali nei contesti storici hanno, quindi, dato origine a tessuti edilizi stratificati, densi di caratteri fisico-morfologico-identitari, risultato di un processo di accumulazione storico-culturale combinato con la situazione geografica, e, che offrono un vasto repertorio di forme, oltre ad un vasto repertorio di funzioni sia portuali che urbane.

Il rapporto tra le *altre* parti della città e il porto configura gerarchie e un ordine spaziale più o meno evidente; con proporzioni tra le parti misurabili e descrivibili e con un assetto equilibrato di spazi e usi, facilmente rintracciabile nelle letture dell'evoluzione urbanistica delle due parti. L'organizzazione morfologica e la leggibilità dimensionale di questo organismo pre-moderno, danno vita ad un rapporto città-porto controllato e proporzionato, fornendo all'impianto l'adeguato equilibrio e delineando una modalità di convivenza tra le parti, che non respinge l'opportunità di esercitare e differenziare numerose funzioni. Tali funzioni, quindi, si disperdono nella città integrando il porto nel suo contesto urbano di riferimento, creando però realtà particolarmente complesse integrate o di transito con margini variabili, ma sempre sufficientemente definite dall'equilibrio, che questo organismo pre-moderno possiede.

Il nucleo delle città portuali storiche è quindi costituito dall'insieme degli specchi d'acqua e del tessuto edilizio, conformato attraverso ripartizioni funzionali che definiscono limiti e relazioni con il sistema delle acque preesistente e i tessuti stessi. Ecco, che allora sia gli specchi d'acqua che le parti edificate sono un *unicum* organico e integrato con ruoli e funzioni determinati, gli specchi d'acqua (i porti storici) simbolicamente, ma non solo, rappresentano dei veri e propri luoghi di relazioni, delle *piazze d'acqua*<sup>1</sup>. Accezione quasi poetica, che rende l'idea della coerenza formale e dimensionale, nonché della proporzione equilibrata tra le parti urbane acquatiche e terrestri e le loro connessioni e relazioni funzionali e sociali.

## **Da piazza d'acqua a spazio multidimensionale**

L'idea di *piazza d'acqua* risulta sufficientemente chiara quando è ben visibile e presente l'equilibrio tra le parti urbane (città e porto) di cui si è parlato in precedenza. Il concetto di piazza nella geografia della cultura mediterranea ha rappresentato, dall'agorà ai giorni nostri, il simbolo dello spazio antropico, il momento in cui gli uomini, che abitano un

---

<sup>1</sup> Giuseppe Samonà definisce il bacino di San Marco a Venezia *piazza d'acqua*, ovvero uno spazio d'acqua animato, che col tempo, però, ha perso queste sue caratteristiche in quanto da luogo di sosta è diventato luogo di passaggio. Samonà G., *Caratteri Morfologici del sistema architettonico di Piazza San Marco*, in AA. VV., *Piazza San Marco. L'architettura, la storia, le funzioni*, Venezia 1970.

aggregato urbano, si mutano in comunità, diventano cioè abitanti di quel determinato contesto urbano, acquistando identità di gruppo sociale. Essa, quindi, è sempre stata una componente fondamentale di strutturazione dello spazio, inteso come spazio socialmente aggregante, in grado di stimolare la partecipazione della comunità alle attività, rappresentando, inoltre, un momento di piena qualificazione degli spazi stessi, per le funzioni a cui assolve. Esattamente le funzioni e il ruolo che il porto (la *piazza d'acqua*) nelle città storiche possedeva nei secoli in cui esisteva un equilibrio stabile tra le diverse parti che componevano la città.

Figura 3. Livorno: il disegno del porto e della città (1421)



Figura 4. Livorno: il porto oggi



L'idea di *piazze d'acqua* per tali luoghi sembra essere molto interessante, in un momento, quale quello attuale, in cui molte città storiche stanno ridefinendo le loro aree portuali, e può far pensare a tipologie di trasformazioni, per questi particolari contesti, che prendano in considerazione il loro rilancio funzionale e relazionale, come luoghi cospicui urbani: *piazze d'acqua*. Naturalmente il concetto è molto più complesso e ampio di quello di partenza, ovvero l'idea di piazza d'acqua della città portuale pre-moderna, si arricchisce di una complessità sia formale che funzionale dovuta ai cambiamenti avvenuti e a quelli ancora in atto. Oggi, infatti, il rapporto città-porto è molto problematico, le attività portuali negli ultimi decenni sono aumentate notevolmente, restando, però, confinate in uno spazio rimasto invariato, così come invariate sono rimaste le connessioni tra il porto e le infrastrutture primarie; inoltre, la crescita delle attività legate al porto, fattore trainante per il progresso economico della città e del territorio, ha avuto ricadute ambientali negative sulla città in termini di traffico, inquinamento ed altre disfunzioni.

Da questo composito quadro di riferimento, emerge un nuovo elemento/carattere che accomuna le città portuali, cioè la *multidimensionalità* delle aree nella loro totalità, che si manifesta nella eterogeneità dei tipi di utilizzo e di rapporto con la città, e con la riconoscibilità delle differenze tra i diversi luoghi marini e terrestri. Il porto presenta, cioè, in un unico luogo o sistema di luoghi, un carattere multidimensionale, in quanto spazialità risultante complessa, articolata e complessiva di diverse funzioni; esso è luogo dell'economia, delle forze sociali e lavorative, della cultura, può, quindi, essere qualificato come spazio multidimensionale poiché vi convivono spazi di natura diversa, più o meno differenziati e specializzati, ma comunque articolabili in zone e attività, che riguardano ora l'ambito urbano, ora l'ambiente portuale. Ciò è molto eloquente, se si considerano le fratture avvenute nella città portuale, nell'ultimo secolo, fratture che hanno provocato la perdita di centralità dei luoghi portuali storici e consolidati, ricchi dal punto di vista

formale e culturale; il trasferimento delle attività, in aree più idonee (porto industriale), divenute centro economico, ma luogo marginale dal punto di vista localizzativo e spesso non inserito nella struttura morfologica e funzionale della città.

In questo senso, gli orientamenti in atto tentano di porre rimedio alle carenze e ai problemi verificatesi, e favoriscono e potenziano il carattere multidimensionale delle aree portuali. Una multidimensionalità che si manifesta a livello di relazione città-porto e che tenta di ristabilire il carattere di luogo di relazione, *piazza d'acqua*, poiché luogo di flussi per eccellenza per la presenza di molteplici attività sincroniche. Le aree portuali sono aree urbane meritevoli di grande attenzione, e, non solo perché rappresentano spesso le ultime aree disponibili per la modernizzazione della città, ma soprattutto perché sono un complesso di condizioni di centralità straordinariamente moderni.

Figura 5. Il porto di Genova al 1859

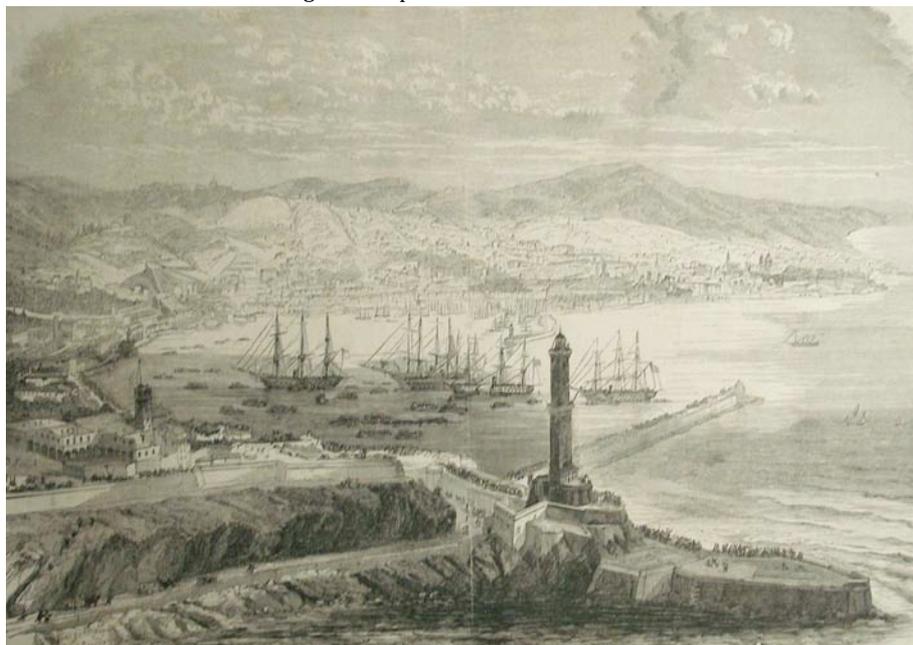
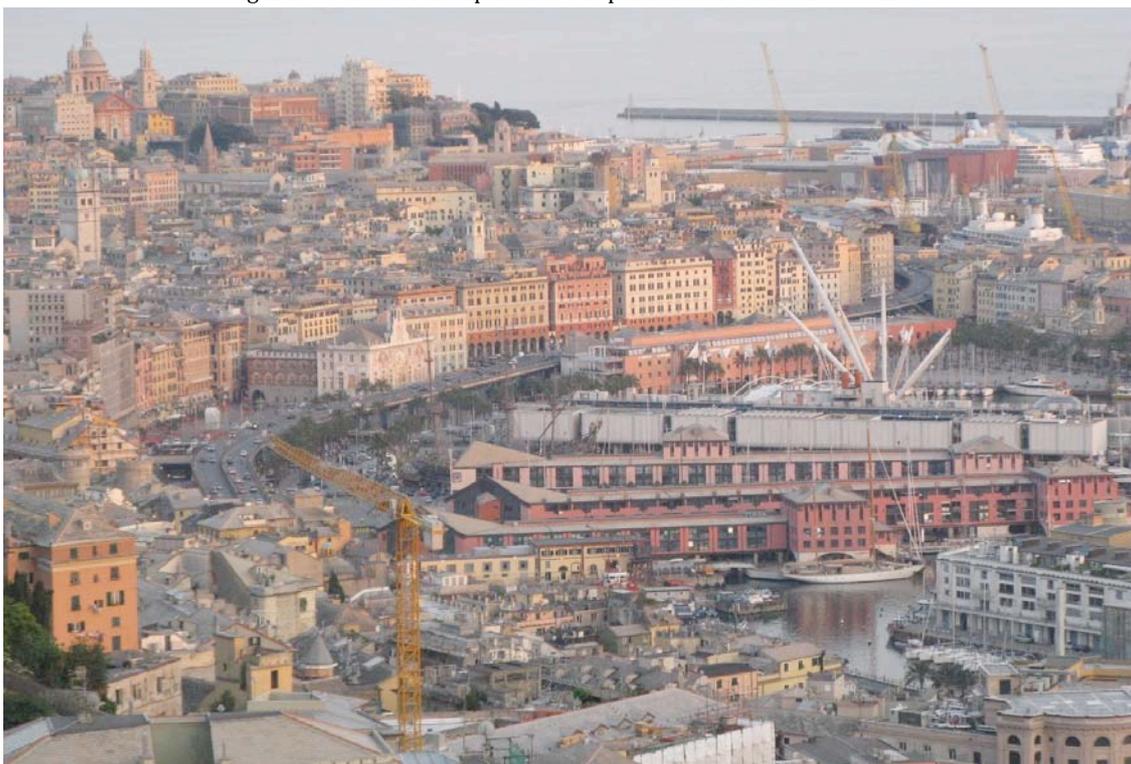


Figura 6. Il porto di Genova oggi



Figura 7. Genova: l'area portuale e le parti urbane della città storica



## Nuovi modelli. Progetti e sperimentazioni

In queste città, o parti di esse, sono in atto, negli ultimi decenni, dinamiche e fenomeni di trasformazione dovuti sia ai cambiamenti che si sono avuti nella società e nelle sue esigenze, sia all'insediamento di nuove funzioni caratterizzate da nuove culture dell'abitare e nuovi bisogni, che lasciano segni e incidono in modo dinamico e profondo sulla struttura e sulla forma dell'organismo *equilibrato* pre-moderno della città-porto.

Queste problematiche si sovrappongono, spesso, a realtà complesse sia dal punto di vista sociale ed economico che fisico, rendendo ancora più difficile la gestione dei conflitti, soprattutto nelle parti più antiche e/o di pregio (il patrimonio che queste città possiedono), le quali hanno lungamente goduto dell'organicità e dell'equilibrio con la struttura portuale originaria.

Negli ultimi due decenni le tematiche inerenti al recupero delle aree portuali delle città, hanno avuto un rinnovato impulso progettuale volto, oltre che all'evidente necessità di ridisegnare gli spazi, anche e soprattutto al tentativo di ricomporre il sistema dei margini permeabili tra l'area portuale e il tessuto edilizio urbano attiguo, con lo scopo di recuperare le relazioni tra le parti e il contatto con il mare, centro propulsore di quelle città nelle varie epoche della loro storia.

In Italia tra città e porto, malgrado i cambiamenti avviatisi con la Legge 84/94, esiste ancora una sostanziale separazione, connessa alle problematiche della delocalizzazione delle attività portuali in aree esterne al nucleo urbano. Non sono numerosi i casi che possono essere citati, Genova è quello più emblematico, ma molte altre città sono in ritardo nella valorizzazione e integrazione del loro *patrimonio portuale*, inoltre *se per questo non si intende esclusivamente il recupero di magazzini o di attrezzature portuali e industriali che comunque rappresentano un bene da recuperare. Spesso gli strumenti urbanistici di controllo della crescita portuale (peraltro assolutamente in numero esiguo se*

ci si riferisce ai piani regolatori portuali) tendono ad occuparsi in particolare della pianificazione delle opere, dedicando poca attenzione ad un recupero intelligente del "vecchio", perché la "filosofia" di questi strumenti (le famose "varianti") è poco incline alle visioni strategiche e complesse. Basti pensare alla lentezza con cui Trieste sta affrontando, e da molti anni, il problema del recupero del suo straordinario patrimonio di magazzini portuali a Porto Vecchio, nonostante i grandi progetti e le grandi firme internazionali che si sono occupate di quest'area (Bruttomesso, 2006).

Ulteriori esempi possono essere quello di Civitavecchia in cui il recupero delle strutture ripropone e rafforza nella cinta fortificata l'immagine del porto storico secondo la versione pre-moderna, nella riattribuzione di qualità e funzioni al contesto. Il progetto per la riqualificazione del porto storico prevede il riuso degli edifici storici per attività socio-culturali; il ripristino dell'antico molo, la realizzazione di un Centro Oceanografico del Mediterraneo al posto degli attuali silos per il grano. Il restauro e la valorizzazione dell'antica Darsena Romana. Un progetto complesso che unisce il recupero e la riqualificazione del patrimonio storico con la rifunzionalizzazione degli spazi con il sistema economico e produttivo della città.

A Palermo, con la presenza e l'attività di *Officina di architettura del Porto*, si stanno programmando iniziative significative per la rivitalizzazione delle aree portuali. Le azioni strategiche del Nuovo Piano Regolatore Portuale mirano alla riorganizzazione dell'ampio perimetro del porto, con l'obiettivo di rilanciarlo quale infrastruttura leader nel miglioramento dei servizi offerti a tutte le categorie di utenti, ma soprattutto di integrare e rendere pienamente sinergico il piano di rilancio del porto con il piano di riqualificazione della città. Questo processo intende definire ed armonizzare le scelte progettuali delle aree funzionali del porto tradizionale, le quali posseggono un elevato livello di autonomia e flessibilità di trasformazione, con quelle aree di margine le cui attività sono più prettamente urbane e comunque hanno un diverso modo di interagire con l'identità e la vita della città.

A Napoli l'intento è ricucire progettualmente la zona di intervento, il porto, con la restante area urbana, a partire dalle esigenze, dalle problematiche della città, e, introdurre con l'architettura elementi di connessione interni ed esterni al porto, sfruttando la risorsa più importante: il mare. L'idea è di riappropriarsi di alcune porzioni di aree portuali, quelle di confine tra città e porto, da sempre aree conflittuali e di discontinuità; rendendo questa linea di separazione un'area di scambio, di filtro che consenta l'operatività del porto e nello stesso tempo restituisca alla città il fronte marino. Questa *filtering line* che riorganizza i flussi della mobilità separando quelli urbani da quelli portuali; predispone i percorsi pedonali e gli innesti tra città e porto; razionalizza i varchi portuali, realizza attrezzature di servizio trasformando il confine portuale in una grande risorsa per la città e il porto.

## **Considerazioni conclusive**

Ciò che emerge è la diffusa e rafforzata idea del ruolo strategico di queste aree nello sviluppo dell'intera città, esse permettono la modernizzazione dell'assetto urbano, con effetti che si ripercuotono su tutta la vita dell'organismo. L'idea di partenza del ritorno ad un porto che sia una *piazza d'acqua* è rintracciabile in molti approcci progettuali e in alcune iniziative già realizzate. Elemento che appare determinante è, dunque, la *centralità dello spazio pubblico: la piazza d'acqua*. La presenza dell'acqua viene sfruttata per creare

nuovi luoghi di aggregazione/relazione, organizzando, così, nuove funzioni attrattive attorno a piazze, percorsi pedonali sull'acqua, spiagge e spazi verdi restituiti alla fruizione.

Figura 8. Il porto di Napoli



La dimensione *pubblica* (intesa come utilizzo collettivo) degli spazi risulta così essere una strategia vincente e riuscita, poiché determina un reale cambiamento nell'uso di queste aree. Altro elemento importante per il buon esito di questi processi di trasformazione, risulta essere la *polifunzionalità attrattiva*, se queste aree devono essere delle nuove centralità urbane, agli interventi sull'accessibilità e al ridisegno degli spazi di uso collettivo si deve accompagnare l'introduzione di funzioni attrattive capaci di creare flussi ed attivare nuovi circuiti economici.

Si arriva così, come dimostrano gli interventi di rigenerazione più riusciti, a modificare radicalmente l'immagine delle città, dando loro una visibilità e una rinomanza anche a scala internazionale. *La città-porto, in questa nuova versione, si trasforma da semplice scalo marittimo in autentica "porta" collegata verso il mondo intero e, conseguentemente, al suo mercato globale* (Bruttomesso, 2006). Strategie ben congeunate ed equilibrate sono, perciò, gli elementi fondamentali per far sì che questi nuovi spazi siano i motori nell'accelerazione dei processi di trasformazione in atto nella città contemporanea.

### Riferimenti Bibliografici

Bruttomesso R., *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Centro Internazionale Città D'acqua, Venezia, 1993

Bruttomesso R., *Città-Porto City-Port, Catalogue of the section of the 10th International Architecture Exhibition, La Biennale di Venezia*, Palermo, 2006-2007, Venezia, 2006

Carta M., *Waterfront Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa*, in R. Bruttomesso (a cura di), *Città-Porto. Catalogo della X Mostra Internazionale di Architettura*, Venezia, 2006

Gravagnuolo B., *Metamorfosi delle città europee. All'alba del XXI secolo*, ed. CLEAN, 2011

Marchetta M., *La progettazione della città portuale. Sperimentazioni didattiche per una nuova Livorno*, Firenze University Press, 2007

Marchisiello M., *La città portuale. Città, porto e diritto alla prova della globalizzazione*, Aracne, 2011

Marshall R., *Waterfront in Post-Industrial Cities*, London, Spon Press, 2001

Rykwert J., *The Seduction of Place. The history and Future of the City*, New York 2000; tr.it. *La Seduzione del Luogo. Storia e futuro della città*, Torino, 2005

Samonà G., *Caratteri Morfologici del sistema architettonico di Piazza San Marco*, in AA. VV., *Piazza San Marco. L'architettura, la storia, le funzioni*, Venezia, 1970