

portus plus

Narration as a project for the city. The Passeio Atlantico of Matosinhos

Davide Mattighello

Dipartimento di Ingegneria Civile Architettura,
Università degli Studi di Udine
davide.mattighello@uniud.it

The town of Matosinhos is the seafront and beach resort city of Porto and lies between the mouth of the Douro river, and the mouth of the Rio Leça. During the twentieth century the presence of two ports on the industrial port facility in proximity of the two architectural events defining the architectural form of the modern city and its functional distribution. The phenomena of deindustrialization affecting the city of Porto in the seventies, common to many port cities, leading to the disposal of manufacturing industries and fisheries and a subsequent phase of urban decay of the beaches along the coast. The first step in estate regeneration is accomplished by the Plano de Reconverção de Matosinhos. The plan involves the construction of a large number of residential high-rise buildings, the abutments of the old industrial complex. The new density residential area and its proximity to the ocean make it necessary to redesign the face of a maritime city and the adjustment of structures related to recreational use of beaches.

Keywords

Matosinhos; beach; landmark; port city; redevelopment

Narrazione come progetto per la città. Il Passeio Atlantico di Matosinhos

Introduzione

La località di Matosinhos rappresenta il fronte marittimo e balneare della città di Porto ed è compresa fra le foci dei fiumi Douro, l'antico e dismesso porto fluviale della città, e la foce del Rio Leça, lo scalo portuale di interscambio ferroviario costruito a fine Ottocento. Nel corso del Novecento la presenza dei due scali portuali struttura il tessuto industriale in prossimità dei due fatti architettonici definendo la forma della città moderna e la sua distribuzione funzionale. La successiva fase di connessione infrastrutturale fra i due insediamenti portuali e la città si concentra proprio lungo le spiagge del territorio intermedio di Matosinhos soffocando, di fatto, con una strada litonanea, l'unico corridoio naturale libero trasversale alla costa. Il nucleo del collegamento è la grande rotonda di chiusura (Praça de Gonçalves Zarco) dell'Avenida da Boavista, il monumentale asse di connessione della città di Porto all'Oceano.

I fenomeni di de-industrializzazione che interessano la città di Porto negli anni Settanta, comuni a molte città portuali, conducono alla dismissione delle industrie manifatturiere e della pesca e a una successiva fase di degrado urbano delle spiagge lungo tutto il litorale. La prima operazione immobiliare di riqualificazione è compiuta dal *Plano de Reconverção de Matosinhos*. Il piano, redatto nel '96 da *Alvaro Siza*, prevede la costruzione di un ingente numero di alti edifici residenziali, destinati perlopiù alle fasce agiate, sul sedime del vecchio insediamento industriale costiero orientato diagonalmente alla costa¹. Le nuove densità abitative dell'area e la sua prossimità con l'oceano rendono necessario il ridisegno di un fronte marittimo urbano e l'adeguamento delle strutture ricreative legate alla fruizione delle spiagge.

La scala degli interventi si estende su tutto il fronte marittimo, dalle località di *Villa Nova de Gaia* a *Leça da Palmeira*, con una serie di elementi, lineari e puntuali, dal linguaggio misurato e dal disegno dettagliato. Il *Passeio Atlântico* di Porto in corrispondenza del fronte del *Parque da Cidade* costituisce il nucleo di questa trattazione e si inserisce come caso studio emblematico, di un pensiero architettonico in grado di concretizzare esigenze simboliche/rappresentative, ricerca del *genius loci*, usi diversificati e spazi pubblici sulla litorale.

L'evento di "*Porto 2001 - Capitale Europea della Cultura*", rappresenta l'opportunità di fornire alla città un nuovo spazio collettivo ad uso ricreativo sul mare, uno spazio a lungo negato, stabilendo un rapporto più stretto tra l'Atlantico e il Parco della Città. La prima fase di riqualificazione risale a Luglio 2000 e comprende la zona di mediazione tra il *Parque da Cidade* e il mare, in corrispondenza dell'*Esplanada Rio de Janeiro*, tra la *Praça do Salvador*, e *Praça de Gonçalves Zarco*. Il coordinamento del progetto è affidato all'architetto catalano Manuel Solà Morales.

¹ In realtà gli interventi di riqualificazione delle spiagge di Porto sono antecedenti di un trentennio allo sviluppo del piano di Siza. Le prime fasi progettuali sono inaugurate da due opere dello stesso Siza a Leça da Palmeira, località situata a nord di Matosinhos, e sono le Piscine Atlantiche e il complesso di Boa Nova. Nel '66 segue la previsione per la creazione del Parque da Cidade su un'area ortogonale alle spiagge (Valle das Galinheiras). Progettato negli anni '80 dal paesaggista Sidonio Costa Paradal, il parco si configura come una frontiera verde, ora estesa quasi 60 ettari, tra Matosinhos e Porto.

L'intero programma è realizzato da tre grandi “macchine architettoniche” a cui si aggiunge un intervento di rimodellazione del suolo che, di fatto, ha stabilito a una ri-significazione sostanziale della geografia del luogo e di alcuni elementi preesistenti, tra i quali le antiche dighe e l'edificio novecentesco della stazione marittima.

Figura 1. Il Passeio Atlantico di Matosinhos prima dell'intervento

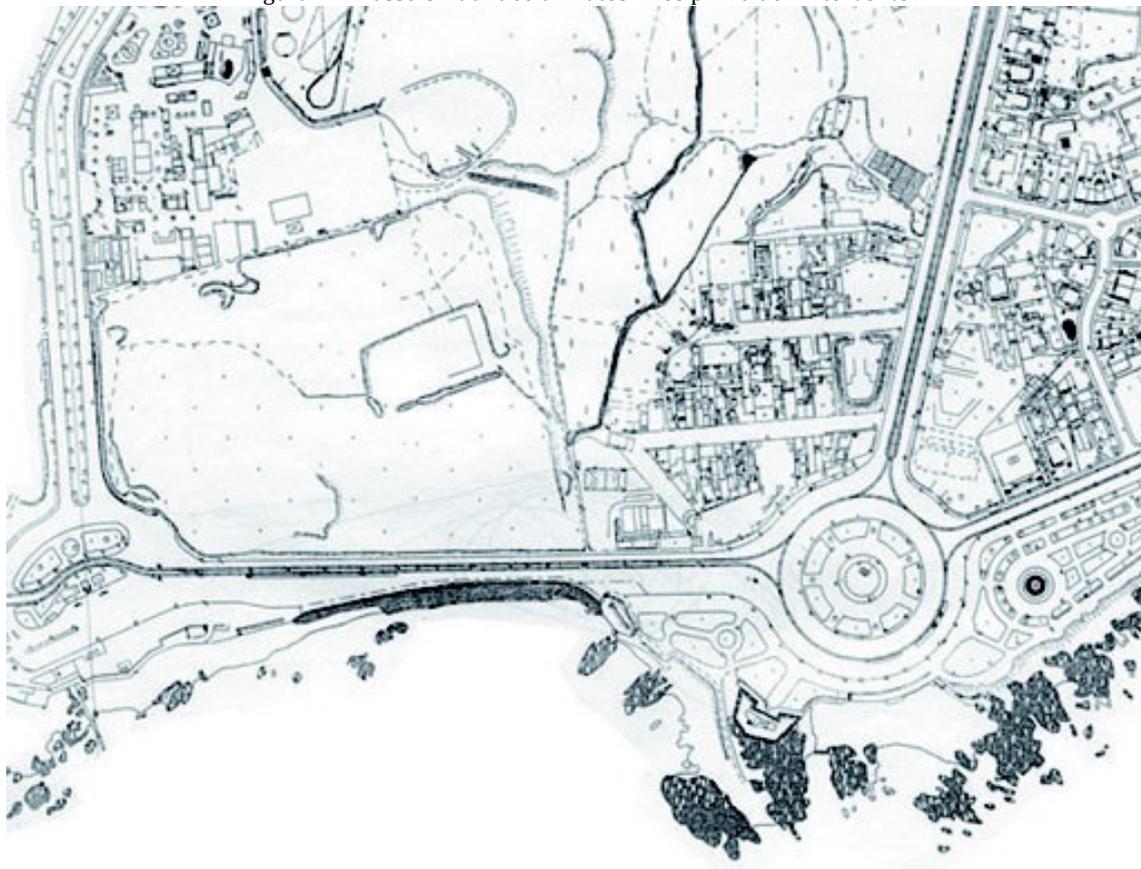


Figura 2. Il Passeio Atlantico di Matosinhos



Rilettura del suolo

La prima opera è la demolizione del terrapieno della vecchia strada litoranea, al fine di realizzare una connessione diretta tra il parco e il sistema delle spiagge, e la sostituzione di questa con un nuovo viadotto sopraelevato (Figura 3). Realizzato dal ingegnere *João Fonseca*, questo primo grande manufatto² (o macchina architettonica) consente di stabilire, sotto le sue campate, una soluzione di continuità fisica tra il parco le spiagge risolvendo l'irrinunciabile viabilità della costa. Il nuovo viadotto sopraelevato, strutturante l'intera area, è arretrato sull'entroterra rispetto al sedime del vecchio percorso e segue una curva a boomerang al fine di dilatare ulteriormente lo spazio spiaggia. L'infrastruttura è finemente realizzata in cemento bianco e rastremata ai bordi fino a uno spessore di venti centimetri, questo aspetto contribuisce a conferirle rilevanza anche dal punto di vista paesaggistico³. I setti a sostegno della struttura sono distanziati 30 metri e il risultato è quello di ampliare l'apertura del parco sull'Oceano. Al di sotto del viadotto la paesaggista *Beth Figueras* colloca tre lunghe piattaforme in granito, ortogonali alla costa, risolvendo le connessioni dei percorsi tra il parco e la spiaggia; un bacino d'acqua concentra su questo luogo la soluzione formale (ed ecologica) di connessione fra le due aree.

Figura 3. Viadotto (Ing. João Fonseca)



Il secondo intervento riguarda la ri-progettazione di *Praça de Gonçalves Zarco*, direttamente collegata al nuovo viadotto, e l'inserimento di un grande parcheggio sotterraneo a servizio della spiaggia. La nuova rotonda si configura come una vera e propria opera architettonica monumentale. Nella parte centrale della rotonda la rampa elicoidale che conduce al nuovo parcheggio definisce i livelli di una serie di quattro superfici dalle qualità materiche differenti, rispettivamente di granito, erba e terra; queste parti segnalano la forza espressiva dell'insieme, disponendosi quasi ad evocare le forme di un vortice marino su cui emerge la figura cavalleresca del Gonçalves Zarco.

A livello pedonale, la nuova rotonda fornisce nuove accessibilità alla spiaggia attraverso ascensori e rampe collocate sul contorno della grande struttura circolare. L'antico bastione medioevale del *Castelo do Queijo* (Figura 4 dx), l'estrema propaggine urbana verso l'oceano di fronte il piazzale, è raggiunto attraverso un piccolo ponte apparentemente levatoio, mentre un chiosco blu cobalto dalle forme ondulate (Figura 5

² Il progetto del viadotto, per la bellezza dell'infrastruttura, è stato premiato da un importante riconoscimento che il Portogallo conferisce ogni anno alla migliore opera nelle diverse categorie progettuali.

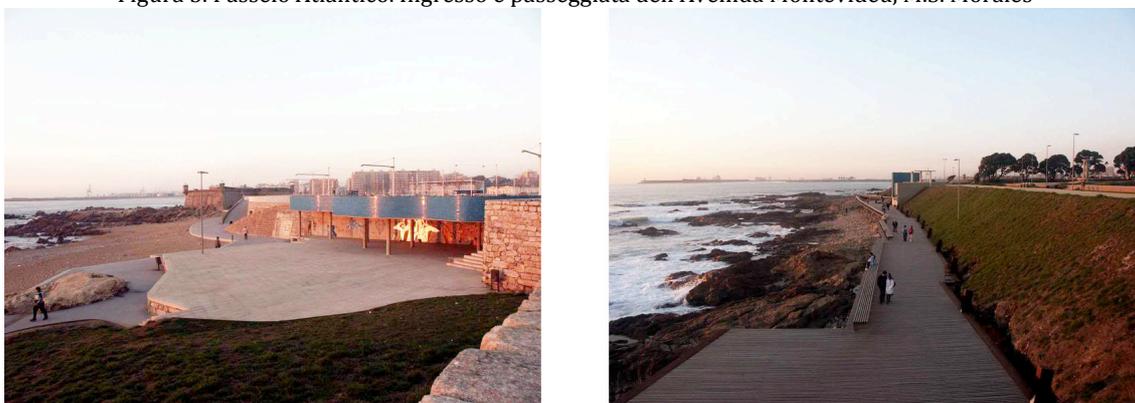
³ Possiamo considerare questa struttura un vero e proprio landmark orizzontale sul panorama della spiaggia. Al tramonto, la finitura lucida del calcestruzzo e la presenza di due spessori sulla superficie inferiore del nastro stradale, trasforma l'intero manufatto in un captatore di luci e riflessi. Questo aspetto, previsto o meno, muta il manufatto in un segno estremamente poetico sul paesaggio.

sx) segna l'ingresso alla passeggiata lineare sulla costa rocciosa dell'*Avenida Montevideo* (Figura 5 dx), realizzata successivamente dallo stesso Solà-Morales.

Figura 4. A destra lo scheletro della Stazione Marittima. A sinistra il Castelo do Queijo



Figura 5. Passeio Atlantico. Ingresso e passeggiata dell'*Avenida Montevideo*, M.S. Morales

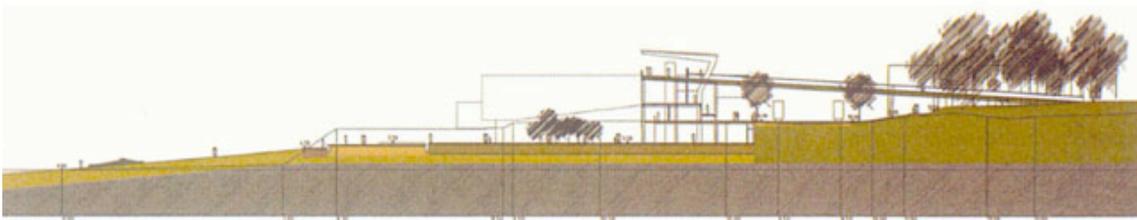


Sulla spiaggia, ai piedi della grande rotonda, l'edificio della vecchia stazione marittima (Figura 4 sx) subisce una totale risemantizzazione, viene svuotato al suo interno e mantenuto soltanto nelle eleganti murature perimetrali novecentesche. L'edificio sembra assumere ora il ruolo metafisico di oggetto decontestualizzato sulla spiaggia, quasi una cattedrale alla deriva trasportata sul luogo dalle maree; i programmi di riqualificazioni ne faranno un albergo con servizi ricettivi a sostegno della balneazione.

Macchine architettoniche

La terza parte costituisce il vero elemento polarizzatore dello spazio spiaggia nelle dimensioni e negli usi, si tratta del grande macchina architettonica progettata da Manuel Solà-Morales nota come Edificio Trasparente (Figura 6). L'orientamento dell'edificio, assieme ai rapporti visivi e metrici di distanziamento dalla grande rotonda, lo rendono parte urbana di un tutto simmetrico ed equilibrato al cui centro si trova la spiaggia e l'apertura marittima del *Parque da Cidade*.

Figura 6. Passeio Atlantico. Edificio Trasparente, Sezione. M.S. Morales



L'edificio si configura come un parallelepipedo a pianta rettangolare di 105 metri di lunghezza, 15 metri di larghezza e 15 di altezza totalmente rivestito con un involucro di cemento e vetro. Il ritmo dei fronti lunghi è scandito da un modulo quadro suddiviso in un a griglia di nove quadrati e ripetuto ad continuum con alcune variazioni legate alle funzioni retrostanti; sui prospetti laterali i setti di testata a "L rovescia" evidenziano la particolare tipologia strutturale in calcestruzzo che sostiene l'intera copertura a sbalzo. Il manufatto è collocato a nord del viadotto e la tensione della sua forma orizzontale sul paesaggio sembra farlo appartenere fisicamente all'infrastruttura stessa; l'insieme di questi aspetti rendono il prisma una particolare forma di landmark lineare sull'arenile, potente ed emergente quanto quelli puntuali/verticali ma contenuto ed incisivo sul profilo del litorale. Questi caratteri dimensionali avrebbero potuto significare la materializzazione di una vera e propria massa di cesura, interposta tra il parco e la spiaggia, in grado di negare il pensiero architettonico guida dell'intera pianificazione ovvero la fusione delle entità architettoniche e paesistiche sul territorio, la soluzione progettuale è riuscita invece ad evitare questa minaccia. Attraverso l'ideazione di diversi livelli tematici in grado favorire viste, trasparenze e attraversamenti, il volume è stato trasformato in un vero e proprio elemento di transizione trasparente fra le due aree.

Figura 7. Percorso: passerella sospesa e Belvedere

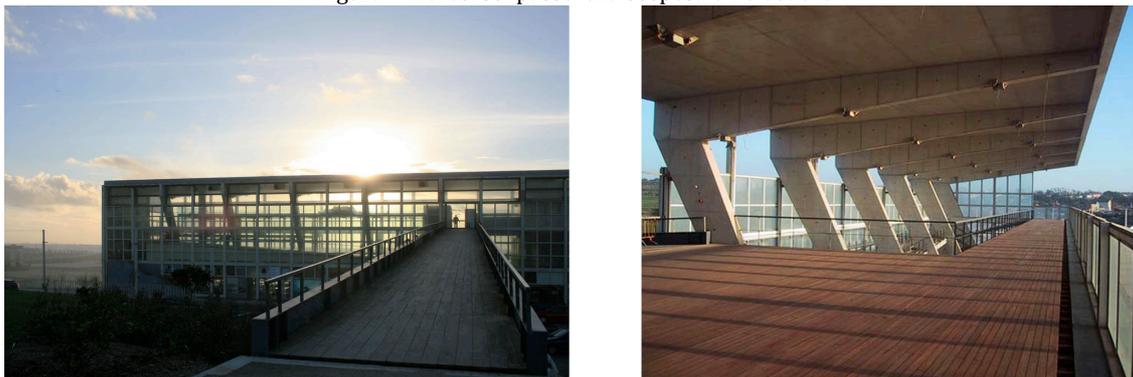


Figura 8. Percorso: doppia altezza sul belvedere e rampe inclinate interne



Figura 9. Percorso: passerella elicoidale e terrapieno frastagliato



L'edificio ospita funzioni culturali, ricreative e commerciali affacciate sull'Oceano, strutturate da diversi dispositivi architettonici in grado di elevare il principio (o pratica) dell'osservazione, da parte dell'utente, a logica compositiva dell'intero insieme. Il primo dispositivo adottato riguarda la creazione di una passerella inclinata sospesa (Figura 7 sx) sul viadotto che connette direttamente il parco al belvedere dell'edificio, questo percorso, sottile e vertiginoso, consente a chi proviene dai giardini di accedere a una vista sull'oceano in un modo del tutto inatteso, facendo letteralmente esplodere dinnanzi ai propri occhi il paesaggio marino. Il belvedere (Figura 7 dx) si configura come un'ampia terrazza coperta sull'ultimo piano dell'edificio, la pavimentazione lignea rimanda al ponte di una nave e l'ampiezza della sua superficie consente relazioni e usi flessibili, il più importante: la contemplazione dell'orizzonte.

Dal belvedere, là dove i prospetti vetrati arrivano alla copertura, un foro a doppia altezza (Figura 8 sx) consente l'introduzione allo spazio inferiore; da qui inizia un percorso costruito su una serie di rampe inclinate lunghe quanto l'edificio stesso. Le rampe a contatto con le superfici vetrate (Figura 8 dx), quindi affacciate sulla spiaggia e il mare, propongono infinite visuali all'esterno e all'interno dell'edificio trasformando il percorso inclinato in una interessante esperienza sensoriale e percettiva.

Conclusa l'esplorazione all'interno del volume il percorso evolve in una ulteriore esperienza che, questa volta, conduce al disorientamento; terminate le rampe rettilinee, dal primo livello una nuova passerella elicoidale (Figura 9 sx), di ampio raggio e leggermente parabolica, conduce alla quota del piazzale su cui si aprono le attività commerciali del livello zero. L'insieme delle sequenze spaziali che dal parco conducono all'area balneare si conclude con il superamento di un ulteriore dislivello tra il piazzale e la spiaggia (Figura 9 dx); questo è risolto sul terrapieno della strada ferrata del vecchio tram attraverso una serie di rampe disposte quasi a ripristinare il profilo naturale di una costa frastagliata.

Questo, è l'ultimo atto di una strategia progettuale intensa e complessa, compendio di un pensiero architettonico in grado di fornire nuovi significati ai luoghi e rilanciare immagini e funzioni per un'attenta riconfigurazione di waterfront contemporaneo.

Riferimenti Bibliografici

Balzani Marcello, Montalti Elisa. Progetti nelle città della costa. Maggioli editori, 2008

Forino Alessandra, Paesaggi sull'acqua. Alinea editrice, 2003

Massa Marco, Passeggiate lungo molti mari. Maschietto editore, 2005

Navigator n. 8, Velocità controllate. Editoriale Lotus. 2003

Urbanistica Informazioni, n. 198, La città balneare, ricerche, piani e progetti. INU edizioni, 2004

Venosa Matteo (a cura di), Progettare la costa. Diabasis, 2007

Venturi Robert, Scott Brown Denise, Izenour S., Imparando da Las Vegas Ed. Cluva, 1985 (Learning from Las Vegas)

Zanini Pietro, Significati del confine. Bruno Mondatori, 1997

Zardini Mirko, Nomare. Editrice compositori, 2007