

# portusplus

## Temporary uses as catalyst for waterfront revitalization

**Simona Corradini**

DUPT-Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio, Università di Firenze  
simona.corradini@libero.it

The relationship between port and city is an interesting field of research for the role of urban temporary uses, in addition to urban plans and project. First generation of waterfront planning were focused on the waterfront redevelopment of abandoned piers, for example. Kop van Zuid in Rotterdam in 1986, highlighting a risk: the irreversibility of a certain type of development, in stark contrast to the very nature of the harbor waterfront. It is fluid and multidimensional, a place of relationships, where open prevail on built spaces, the water on the mainland. This character needs foundational practices to understand the various options of re-evaluating and re-use of ponds. Events on water and temporary uses on the pier of the urban port, vacated by the migration of the commercial port and industrial activities, are considered useful tools in the management of urban and port areas. Temporary uses allow to outline a strategy that can better respect the vocations of port areas on the water, an alternative for residents to re-appropriate the waterfront.

The case studies presented in the paper concern: the commercial port of Brest with the *Fête Internationale de la mer et des marins* every four years, the construction of the new Rotterdam container port Maasvlakte2 hosting events and temporary exhibitions of photographers and poets, Le Havre and the transformation of Docks Vauban.

### **Keywords**

**Temporary uses; revitalization strategy; events; Brest; port city relationship; Rotterdam**

# Usi temporanei come catalizzatori per la rivitalizzazione del waterfront

## Introduzione

La città portuale è un esempio emblematico della difficoltà di sperimentare da parte dei cittadini il contatto con l'acqua e di fruire di alcuni spazi, quali i bacini ed i moli portuali, che spesso fanno da sfondo alla quotidianità del paesaggio urbano.

L'importanza crescente del rapporto città-porto è testimoniata dai numerosi progetti urbanistici che hanno investito il *waterfront* delle diverse città europee negli ultimi venti anni, ed in cui il principio guida è stato il riappropriarsi del rapporto con l'acqua e con il porto.

Si tratta di una costante che guida la valorizzazione dei siti portuali dimessi e delle aree di contatto con l'acqua ed il porto, interpretata da diversi strumenti urbanistici: piani, masterplan, progetti urbani, programmi di funzioni, accanto ai quali si può inserire il ricorso ad usi temporanei che si svolgono lungo i *watefront* e nelle aree portuali da trasformare.

La sperimentazione in atto della trasformazione della città portuale ha coinvolto città quali Marsiglia, Genova, Barcellona, ed ha consentito una maggiore caratterizzazione dello spazio portuale e del fronte d'acqua, ovvero ha consentito di cogliere l'elevata complessità di tali ambiti e ha posto in evidenza la necessità di un approccio di natura sperimentale, multidisciplinare, specifico e aperto all'innovazione.

Come afferma De Solà Morales per il progetto del Moll de la Fusta di Barcellona, 1981-87, *“alcune persone pensano che uno spazio è moderno poiché contiene oggetti moderni. Ma ciò è un grosso errore. Rivitalizzare non significa rendere attuale uno spazio attraverso la sua modernizzazione, ma rendere uno spazio nuovo immediatamente riconoscibile come parte della città esistente. Rendere moderno uno spazio vuol dire creare una combinazione di funzioni urbane non sperimentato prima”*.

Così, mentre le prime generazioni di *waterfront* si sono concentrate sulla riurbanizzazione dei moli abbandonati, ad es. Kop van Zuid a Rotterdam del 1986, mettendo in luce il rischio di una sorta di irreversibilità delle trasformazioni, che, in nome della valorizzazione immobiliare, hanno portato in riva all'acqua funzioni spesso in forte antitesi con la natura stessa dei luoghi, i progetti recenti, ad esempio la trasformazione del Waalhaven a Rotterdam, partito nel 2005, assumono un atteggiamento più attento alla realtà dei luoghi, verso soluzioni che privilegiano il riuso degli edifici esistenti per imprese, attività di economia creativa, istruzione e ricerca.

Ciò al fine di evitare che molti fronti d'acqua siano già vecchi ancora prima di essere trasformati, e sfruttare al meglio la natura versatile degli spazi portuali abbandonati o in fase di dismissione.

Gli enti ed i soggetti coinvolti nei processi di trasformazione, nel caso italiano comuni, autorità portuali, province e regione, imprese private, hanno un compito molto difficile, che necessita l'utilizzo di strumenti adatti allo scopo, non sempre coincidenti con soluzioni “hard” di ridisegno e riurbanizzazione in chiave urbana.

L'allontanamento del porto commerciale dalla città ed il progressivo abbandono delle aree portuali centrali, hanno lasciato liberi ampi spazi portuali, nelle immediate vicinanze dei centri urbani storici, possibili futuri spazi da acquisire per usi urbani e quindi molto attrattivi per il mercato.

Il rischio in cui sono cadute molte città portuali è proprio il ricorso a modelli pre-costituiti, specie il modello americano, e la duplicazione di parti già esistenti della città, soprattutto dal punto di vista delle funzioni inserite.

I primi progetti di valorizzazione dei *waterfront*, ma i più recenti, non hanno permesso di interpretare la vera natura del fronte d'acqua, la sua mutevolezza, proprio in virtù della

presenza delle imbarcazioni e delle operazioni di imbarco e sbarco, il suo essere spazio dalle molte dimensioni.

Eventi sull'acqua ed usi temporanei sui moli portuali consolidati, lasciati liberi dalla migrazione del porto commerciale ed industriale a partire dagli anni '80, si configurano come strumenti utili nella gestione delle aree urbano-portuali. Consentono di far fronte alle forti pressioni economiche che tali aree suscitano in virtù della loro centralità, di delineare una strategia preliminare in grado di rispettare maggiormente le vocazioni dei siti portuali sull'acqua, rappresentano una modalità per gli abitanti di ri-appropriarsi del *waterfront*.

I casi di studio relativi alle città portuali europee mostrano una casistica interessante e diversificata nell'uso degli eventi: nel porto commerciale di Brest si svolge la *Fête Internationale de la mer et des marins* ogni quattro anni, a Rotterdam la costruzione del nuovo porto container *Maasvlakte2* ospita eventi temporanei ed esposizioni di fotografi e poeti, a Le Havre la trasformazione dei Docks Vauban ha avuto come presidio l'*Espace maritime portuaire*.

### **La festa del mare e dei marinai a Brest: il porto come teatro della città**

Si svolge ogni 4 anni, e nel 2004 ho avuto modo di visitarla tra il 10 e il 16 luglio, in relazione alla ricerca per la tesi di dottorato. Brest è un esempio di città portuale non mediterranea, che si sviluppa entro una rada, un pò come Tolone e la Spezia, mediterranee, tutte dotate di un porto commerciale, di un porto militare e di un arsenale militare.

Agli occhi del visitatore, abituato all'immagine delle città di mare, colorate, vivaci, Brest può apparire indubbiamente diversa, grigia e immersa nel clima piovigginoso del mare Atlantico che appiattisce la percezione dello spazio.

La presentazione di "Brest 2004 - Fête internationale de la mer et des marins" recita "*imaginez: 2000 voiliers traditionnels, 15.000 marins, un milion de visiteurs*", numeri che cambieranno il volto della città e del porto per una settimana, ma soprattutto occuperanno temporaneamente lo specchio di mare della rada di Brest.

Il porto storico si articola lungo le sponde della Penfeld, fiordo naturale che penetra all'interno della città, ed è costituito interamente dall'arsenale militare. Il fronte d'acqua che si affaccia sulla rada è occupato rispettivamente dal porto militare e dal porto commerciale. Il primo sulla riva ovest, a partire dallo sbocco della Penfeld e ospita la sede della Squadra Atlantica e della Forza Oceanica strategica, la base sottomarini e la costruzione e riparazione navale di grandi dimensioni.

Il porto commerciale, la cui area portuale è realizzata su di un polder, si articola lungo la sponda est della rada.

La festa del mare di Brest si svolge proprio lungo le rive della Penfeld, nello spazio del club nautico e nei sei bacini portuali commerciali, e permette di sperimentare l'accessibilità diretta al mare.

Protagonisti della festa sono le imbarcazioni, di qualsiasi tipologia, grandezza, epoca, funzione, provenienza, a sottolineare che è il mare lo spazio privilegiato. La sera i bacini portuali divengono vero e proprio palcoscenico per spettacoli di luci, suoni, colori in cui gli attori sono ancora una volta le imbarcazioni.

L'apertura sul mondo della città porto rivive nella Festa con la partecipazione di paesi diversi, invitati a partecipare, il Brasile, l'Etiopia, la Svizzera, la Norvegia, oltre alle imbarcazioni, quindi la gente, di diversa nazionalità, ciascuna con proprie tradizioni ed usi marinari.

Figura 1. Brest: spazio Penfeld (Voile set voilers, hors série n° 20)

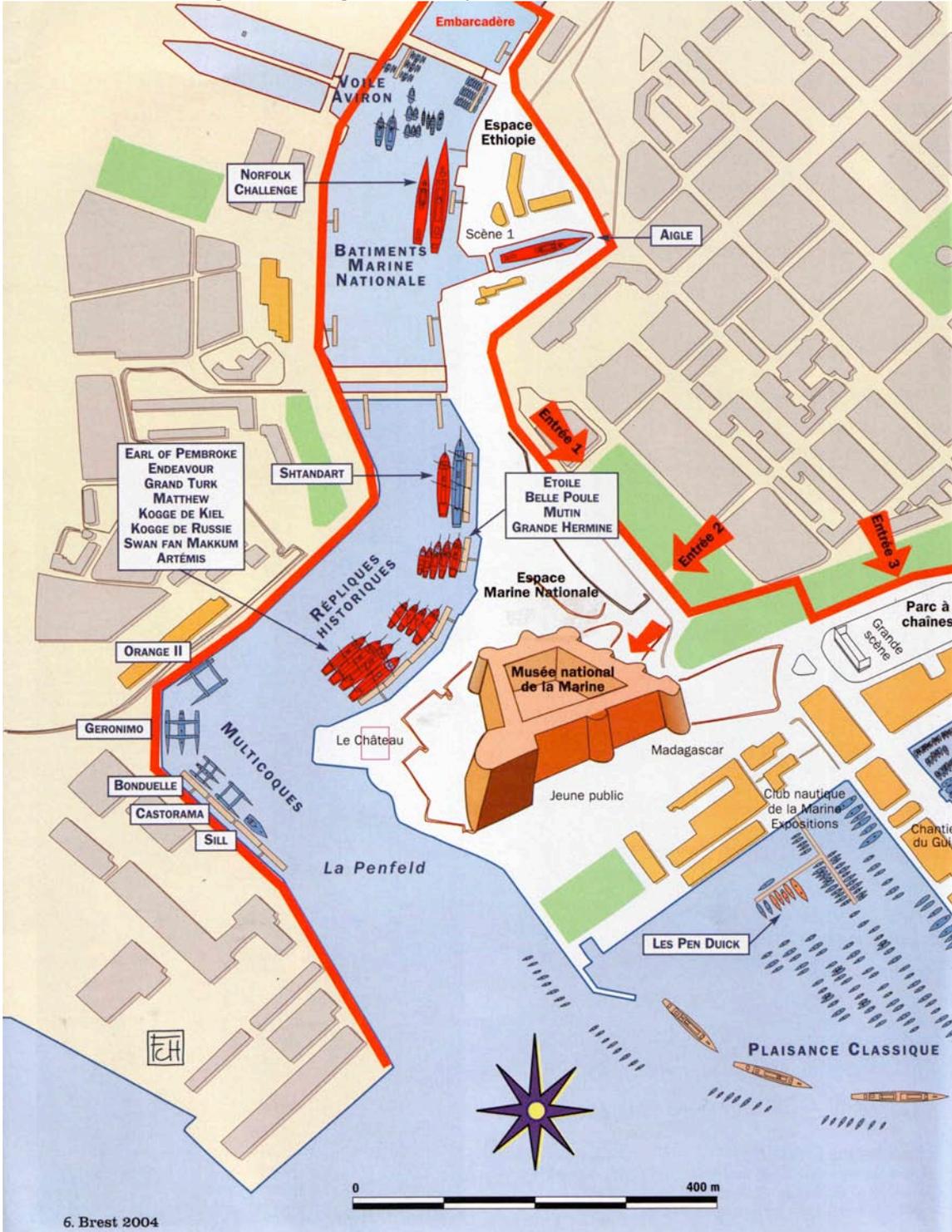


Figura 2. Brest: spazio Port de Commerce (Voile set voilers, hors série n° 20)

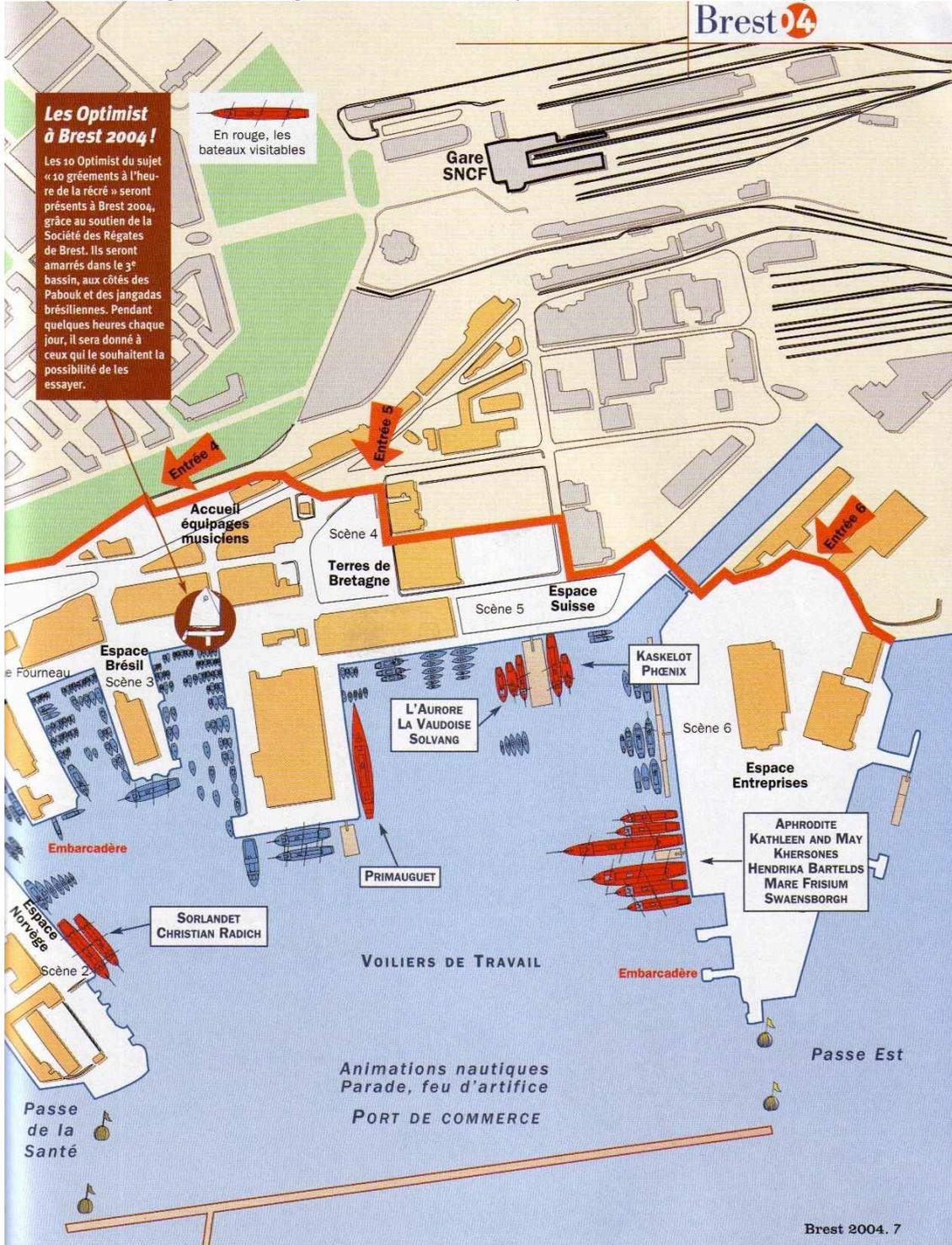


Figura 3. Brest: un mare di vele in porto



Figura 4. Brest: festa lungo la Penfeld



Figura 5. Brest: la sfilata delle barche con giochi di musica e colori



### **Feste sui canali e sui moli a Livorno: un'opzione di valorizzazione degli spazi di *waterfront* portuale e urbano**

A differenza di molte città portuali Livorno possiede circa sette km di lungomare, ampio e articolato, facilmente accessibile. Ma la vera identità si rivela attraverso gli antichi bacini portuali, sui quali si affaccia il centro urbano, darsena vecchia e porto mediceo, e lungo i canali che delimitano il pentagono cinquecentesco e connotano il quartiere settecentesco della "Venezia Nuova".

Qui si svolgono ogni anno due importanti eventi per la valorizzazione del fronte d'acqua e dell'identità marittima della città, il Trofeo Accademia Navale e l'Effetto Venezia.

Dal 1981 il Trofeo velico costituisce un evento internazionale cui partecipano velisti da tutte le parti del mondo e contribuisce ad animare alcuni spazi altrimenti destinati al porto commerciale e al porto traghetti come lo specchio del Mediceo sulle cui banchine viene allestito il villaggio tematico che ospita mostre e stand e quant'altro possa contribuire a far conoscere il mare, la marina, la vela.

L'Effetto Venezia dal 1986, nelle calde sere d'estate, consente a cittadini e visitatori l'esperienza urbana lungo i canali storici. Il quartiere della Venezia Nuova, fa da cerniera tra il centro urbano e la stazione marittima ed è caratterizzato da un impianto originario con canali urbani, attualmente destinati al piccolo diporto nautico, lungo i quali sorgono le case mercantili, tipologicamente composte da i magazzini, i cosiddetti scalandroni, ai piani terra e le abitazioni ai piani superiori. Durante le due settimane della manifestazione si ha la possibilità di percepire i due livelli della città, l'acqua e la strada, che divengono palcoscenico di un universo multietnico di iniziative.

Si tratta di due eventi che "occupano" temporaneamente" spazi d'acqua e sull'acqua il cui obiettivo comune è restituire alla città il legame con il porto, poiché alcune zone diventano totalmente pedonali e si riscopre il ruolo aggregante e di scambio dell'acqua. Tali usi temporanei hanno contribuito alla valorizzazione della vocazione commerciale del quartiere Venezia che nel tempo ha visto aumentare la presenza di negozi, uffici, bar,

ristoranti e locali, mentre resta incerta la destinazione delle cantine sull'acqua, che sono oggetto dal 1997 di un accordo di programma per il loro recupero e riuso. Il Trofeo Accademia pone in evidenza la necessità che determinati usi legati al mare trovino sufficienti spazi anche in concomitanza con le grandi trasformazioni urbane.

Figura 6. Ingresso al porto mediceo e barche del Trofeo Accademia Navale a Livorno



Figura 7. Livorno: il molo mediceo occupato temporaneamente



## Lo spazio marittimo museale a Le Havre pioniere della riconversione dei Docks

I Docks Vauban di Le Havre sono stati oggetto di un intervento di riconversione urbana, iniziata con una consultazione lanciata nel 2001, e terminata di recente, con la realizzazione del progetto vincitore degli architetti Reichen & Robert, sulla base del masterplan di Bruno Fortier. Si tratta di antichi magazzini di stoccaggio e di vendita di caffè e cotone, costruiti tra il 1860 ed il 1890, che si sviluppano su di una superficie dell'ordine di 120.000 mq, in posizione privilegiata poiché prossimi al centro città. L'«Espace maritime portuaire» è stato realizzato all'interno di una parte dei magazzini ed ha costituito una funzione temporanea, poiché precedente alla realizzazione del nuovo progetto di riqualificazione, con l'inserimento di negozi, ristoranti e cinema, che ha mantenuto sapientemente il carattere spaziale originario, esaltandone il valore architettonico. La connessione attraverso una passerella pedonale sull'acqua ha rappresentato così il primo passo verso il cambiamento, consentendo la visita e l'esperienza da parte del cittadino e del visitatore di uno spazio unico, senza alterazioni, ma semplicemente attraverso l'inserimento di un piccolo museo, che ha consentito di percepire in anticipo il grande valore di tale patrimonio antico e industriale del XXmo secolo.

Figura 8. Le Havre: il museo marinaro temporaneo



Figura 9. Le Havre: passerella che conduce ai Docks Vauban



Figura 10. Le Havre: i docks restaurati, dopo il progetto  
([http://www.pss-archi.eu/forum/Le Forum de discussion / Le Havre - Docks Vauban](http://www.pss-archi.eu/forum/Le_Forum_de_discussion/Le_Havre_-_Docks_Vauban))



## Il centro Futureland a Rotterdam: la cultura contemporanea spiega il porto del futuro

Tra gli usi eventuali più eclettici se rapportati alla natura dei luoghi si può classificare sicuramente il caso di Rotterdam e nello specifico di Maasvlakte 2, che a differenza degli altri citati, si svolge lontano dal centro storico della città, sul sito del futuro porto container, che è in corso di realizzazione alla foce del delta del Maas.

Si tratta di un'opera di forte impatto in cui prevalgono gli aspetti tecnici legati alla capacità maturata dagli olandesi di strappare terra al mare, ma anche di un processo che altererà la costa e l'ambiente marino. Il centro informazioni Futureland, aperto al pubblico nel maggio 2009, sorge proprio al centro dell'area del futuro porto container la cui realizzazione, diviene essa stessa un evento, è possibile assistere alle operazioni di dragaggio, di pompaggio e sversamento della sabbia, alla costruzione della diga e del successivo riempimento. Molti i visitatori del centro, circa 2500 ogni settimana, che oltre a ricevere tutte le informazioni riguardo al nuovo porto, sia con tour guidati, che proiezioni di film in 3d, possono assistere ad altre iniziative. Di particolare significato il ricorso al contributo degli artisti per testimoniare il cambiamento in atto.

Sono state realizzate diverse iniziative tra il 2009 ed il 2011, ad esempio è stato chiesto ad un gruppo di artisti olandesi di restituire l'immagine della costa nel tratto dove sono in corso i lavori, per registrarne la memoria, prima che sia troppo tardi, e le opere hanno fatto parte di una mostra dal titolo 'Coastal art constructions: panoramas of Maasvlakte 2; un gruppo di artisti olandesi e stranieri è stato scelto per creare delle opere attinenti il progetto di acquistare terra al mare, tramite immagini video e suoni; una video artista ha percorso in bicicletta e a piedi l'area dei lavori fotografando le persone ai lavori e i particolari; dieci poeti hanno composto altrettante opere ispirate al Maasvlakte 2, che il visitatore può ascoltare direttamente dalla loro voce sul proprio telefonino portatile.

In generale le iniziative realizzate consistono in:

- proiezione di documentari che illustrano la costruzione del territorio olandese in collaborazione con l'Istituto olandese Suoni e Immagini
- mostre fotografiche in collaborazione con il museo Fotografico Olandese con sede a Rotterdam
- mostre di archeologia in seguito ai ritrovamenti effettuati durante gli scavi
- mostre iconografiche con mappe che illustrano via via i cambiamenti dei Paesi Bassi dal seicento ad oggi.

Figura 11. Rotterdam: un'opera di pittura in mostra a Futureland  
(Newsletter, Project organisatie Maasvlakte 2, Port of Rotterdam)



Figura 12. Rotterdam: l'edificio Futureland, centro documentazione del Maasvlakte 2 (Newsletter, Project organisatie Maasvlakte 2, Port of Rotterdam)



## Conclusioni

Come affermano le raccomandazioni della Comunità Europea, frutto del confronto e scambio di buone pratiche tra città portuali gli eventi temporanei sono strumento di gestione e pianificazione delle trasformazioni della città portuale.

La regolare organizzazione di eventi e manifestazioni lungo le aree di interfaccia, meglio se prossime al porto in attività, così come il coinvolgimento delle autorità portuali in eventi culturali, mostre e sponsorizzazioni può contribuire all'apertura del porto alla popolazione

Gli usi temporanei contribuiscono ad alleggerire la pressione in aree ricche di potenziale, senza compromettere gli sviluppi futuri, ma anzi evidenziando le reali necessità di spazi per attività del porto e della città.

Il progetto di trasformazione a lungo termine può essere affiancato dagli usi temporanei, che a breve termine consentono di superare le costrizioni connesse alla presenza dell'attività portuale, rischi, polvere, traffico, rumore, come step intermedio.

Il ruolo di catalizzatore per iniziare le operazioni di sviluppo può essere giocato dagli usi temporanei, che consentono la frequentazione dei luoghi d'interfaccia città-porto da parte dei futuri fruitori.

I casi presentati rappresentano una o più delle situazioni sopra descritte.

A Brest e a Livorno gli eventi sono connessi alla riappropriazione del rapporto con l'acqua ed occupano i fronti portuali storici della città, e si inseriscono entro un processo di trasformazione delle aree limitrofe, vedi la Porta a Mare per Livorno di futura realizzazione, il *Port du Château* a Brest, realizzato nel 2009, con 750 posti barca.

A Le Havre l'uso temporaneo ha consentito la fruizione e la conoscenza di spazi prima ancora della loro definitiva trasformazione, contribuendo ad un approccio progettuale rispettoso del valore identitario e architettonico.

A Rotterdam la difficile sfida di strappare nuova terra al mare è stata trasformata dall'autorità portuale in un evento di promozione dell'arte contemporanea attraverso l'inserimento di un uso intermedio, il centro informativo, e l'organizzazione di mostre nel sito e nella città.

## Riferimenti Bibliografici

Atti convegno IACP International Association Cities and Ports days, 1-2 dicembre 2005, Rotterdam 2005, "Port Transformations: working towards a new generation of the port city"

Breen Ann, Rigby Dick, *Waterfronts: cities reclaim their edge*, New York, McGraw – Hill, 1994

Bruttomesso R, a cura di, *Waterfront: una nuova frontiera urbana*. Catalogo della mostra, Edizioni città d'acqua, Venezia, gennaio 1991

Cohen JL., formes urbaines et temporalités, ed. Papillon de L'Arsenale, 1999, Parigi

European Regional Development Fund Interreg IIIc, West Zone, Plan The City With The Port *Guide Of Good Practices*, Strategies for Redeveloping City-Port Linking Spaces, Le Havre, 2007

Michèle Collin, L'identità maritime des villes portuaires, in *Annales de la recherche urbaine* 55-56, 1992

Ville du Havre, Rehabilitation des Docks Vauban, Equipe Bruno Fortier, 2001

Simona Corradini, "Siti portuali e recupero urbano", in *UI Urbanistica Informazioni* 213, 2007

Dottorato di ricerca in Progettazione Ambientale Territoriale e urbana - Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio (DUPT) di Firenze, ciclo XVII, su "La città e l'acqua: passato presente e futuro di un carattere genetico insostituibile (2005)"