

## Il Porto come enclave

**Mirko Zardini**

Dozent at the Eidgenössische  
Technische Hochschule (ETH)  
in Zurich.

Editor of Lotus International

In questa relazione intendo analizzare la relazione tra porto e città nella attuale situazione europea. L'ipotesi è che i porti non costituiscano un caso eccezionale, ma che anch'essi siano parte di una più generale strategia di trasformazione del territorio urbanizzato che chiamerò «strategia delle enclaves». I porti presentano quindi problemi di relazione verso la città, e di organizzazione interna, simili a quelli delle altre enclaves.

### Una questione di nomi: la regione metropolitana

Nella città contemporanea europea si stanno verificando oggi numerose trasformazioni. Ma per comprendere questi fenomeni è necessario abbandonare l'uso di un termine come città. Questa parola traccina con sé, inevitabilmente, tutta una serie di significati, di concetti, di immagini, che appartengono ad una realtà cancellata dai fatti. La parola città indica il nucleo fisicamente consolidato fino alle sue espansioni otto o novecentesche. Essa esclude tutto il territorio urbanizzato che la circonda, e che non a caso viene indicato con un altro nome, quello di periferia. Oggi dobbiamo comprendere che ciò che chiamiamo città è ormai una eccezione, e che per descrivere il fenomeno che stiamo osservando termini come territorio urbanizzato, o regione metropolitana, sono molto più utili, e liberi da preconcetti.

### La strategia delle enclaves

Cosa accade dunque in Europa in quei vasti territori urbanizzati che chiameremo regioni metropolitane? Si tratta di un fenomeno ormai generalizzato su scala mondiale, come ha osservato David Harvey. Il crollo delle vecchie economie completamente pianificate e centralizzate ha lasciato il posto ad un meccanismo che Harvey definisce dell'accumulazione flessibile, con profonde trasformazioni nel mercato del lavoro, nell'organizzazione industriale, e nel sistema finanziario. In base a questo meccanismo economico il territorio è stato oggetto di una serie di investimenti concentrati in piccole sacche immobiliari privilegiate, mentre altre aree sono state oggetto di pesanti disinvestimenti e fenomeni di abbandono.

La localizzazione dei nuovi interventi è legata al sistema delle infrastrutture e al meccanismo delle comunicazioni. «Il bisogno di informazioni accurate e di rapide comunicazioni ha accresciuto il ruolo delle cosiddette città mondiali», come osserva Harvey e ha portato alla riorganizzazione delle gerarchie nel sistema urbano mondiale. D'altra parte il crollo delle barriere spaziali non significa che stia diminuendo l'importanza dello spazio. Le differenze locali diventano invece degli elementi positivi, da sfruttare nella

### El puerto como enclave

En esta ponencia intento analizar la relación entre puerto y ciudad en la actual situación europea. La hipótesis es que los puertos no constituyen un caso excepcional sino que por el contrario forman parte de una estrategia más general de transformación del territorio urbanizado que llamaré «estrategia de los enclaves». Los puertos presentan, pues, problemas de relación hacia la ciudad, y de organización interna similares a los de otros enclaves.

### Una cuestión de nombres: la región metropolitana

En la ciudad contemporánea europea se están verificando hoy numerosas transformaciones. Pero para entender estos fenómenos es necesario abandonar el uso de un término como ciudad. Esta palabra arrastra consigo, inevitablemente, toda una serie de significados, de conceptos, de imágenes, que pertenecen a una realidad borrada por los hechos. La palabra ciudad indica el núcleo físicamente consolidado hasta sus expansiones del ochocientos o del novecientos. Estas excluyen todo el territorio urbanizado que la

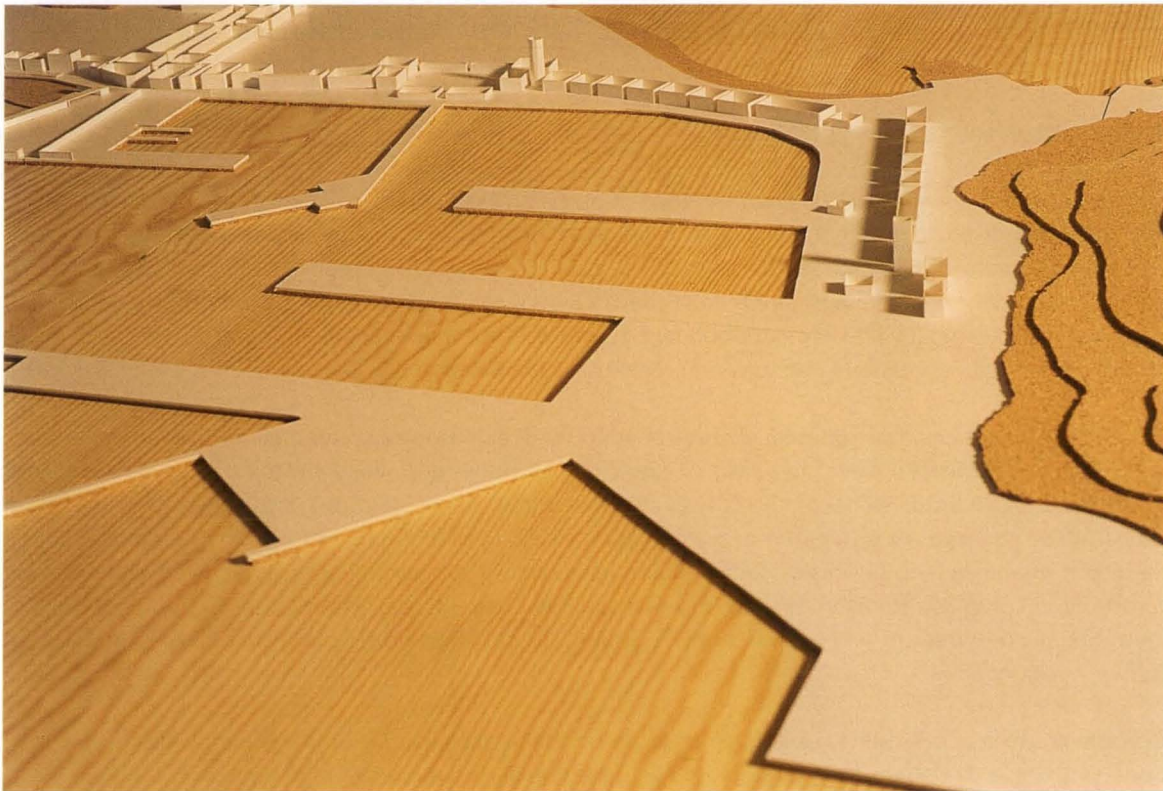
rodea, y que no casualmente se indica con otro nombre, el de periferia. Hoy debemos entender que lo que llamamos ciudad es ya una excepción, y que para describir el fenómeno que estamos observando, términos como territorio urbanizado o región metropolitana, son muy útiles y libres de prejuicios.

### La estrategia de los enclaves

¿Qué pasa entonces en Europa en aquellos vastos territorios urbanizados que llamaremos regiones metropolitanas? Se trata de un fenómeno ya generalizado a escala mundial, como ha observado David Harvey. La caída de las viejas economías completamente planificadas y centralizadas ha dejado lugar a un mecanismo que Harvey define como de la acumulación flexible, con profundas transformaciones en el mercado del trabajo, en la organización industrial, y en el sistema financiero. En base a este mecanismo económico el territorio ha sido objeto de una serie de inversiones concentradas en pequeñas bolsas inmobiliarias privilegiadas, mientras que otras áreas han sido objeto de fuertes desinversiones y fenómenos de abandono.

competición internacional del mercado de las risorse, del trabajo e della producción. Segundo Harvey questa «accreciuta concurrenza fra i luoghi dovrebbe portare alla producción de spazios piú variegati all'interno della maggiore omogeità degli scambi internazionalis».

Possiamo definir estas sacchas de nuevos inversiones sul territorio enclaves. Algunos problemas sorgono inmediatamente. El primero riguarda el rapporto con el territorio circostante, sia dal punto di vista morfologico, che funzionate. El segundo i modi di organización interna. El terzo riguarda el caractere de questi interventi. Essi infatti tendono non tanto a costituirsi sulla base della loro specificità, ma piuttosto como una repetición diferente. Ed é interesante notare gli esempi che M. Christine Boyer utiliza per descrivere questa monotonía recursiva o serial «che produce, da modelli o stampi già noti, luoghi quasi iden-



La localización de nuevas intervenciones está unida a la norma de las infraestructuras y al mecanismo de la comunicaciones. La necesidad de informaciones esmeradas y de rápidas comunicaciones ha aumentado el rol de las llamadas «ciudades mundiales», como observa Harvey, y a provocado la reorganización de las jerarquías en el sistema urbano mundial. Por otra parte la caída de las barreras espaciales no significa que se esté reduciendo la importancia del espacio. Las diferencias locales se convierten en elementos positivos, que hay que aprovechar en la competición internacional del mercado de los recursos, del trabajo y de la producción. Según Harvey esta «incrementada competencia entre lugares debería llevar a la producción de espacios más diversos en el interior de la mayor homogeneidad de los intercambios internacionales».

Podemos definir estas bolsas de nuevas inversiones en el territorio enclaves. Algunos problemas surgen de inmediato. El primero considera la relación con el territorio circundante, ya sea desde el punto de vista morfológico que funcional. El segundo, los métodos de organización interna. El tercero toma en consideración la característica de estas intervenciones. Estos, en efecto, tienden a no constituirse en base a sus especificidades, sino más bien como una repetición diferente. Y es intere-

sante subrayar los ejemplos que M. Christine Boyer utiliza para describir esta monotonía recurrente o serial «que produce, a partir de modelos o huellas ya conocidos, lugares casi idénticos en las diferentes ciudades». Los casos presentados como ejemplos son el South Street Seaport de New York, el Quincy Market de Boston, el Harbor Place de Baltimore. Todos ejemplos de recientes intervenciones de reestructuración y transformación de áreas portuarias en América.

#### Enclaves en Europa

Si empezáramos un viaje por Europa no se nos podría escapar la presencia en el territorio de estos puntos de concentración de nuevas intervenciones unidas al gran capital financiero como Canary Wharf en Londres, o Potsdamer Platz en Berlín, o la creación de nuevos parques de diversión como EuroDisney en París, la creación de nuevos polos de ferias en Inglaterra, Francia, España y sobre todo en Alemania. Se trata de grandes intervenciones unidas al sistema de comunicaciones y de transportes internacionales. El problema de los accesos se revela crucial en estos casos. Analizamos por ejemplo la ferias.

tici nelle diverse città» I casi portati come esempio sono il South Street Seaport di New York, il Quincy Market di Boston, l'Harbor Place di Baltimora. Tutti esempi di recenti interventi di ristrutturazione e trasformazione di aree portuali in America.

## Enclaves in Europa

Se intraprendessimo oggi un viaggio in Europa non potrebbe sfuggirci la presenza sul territorio di questi punti di concentrazione di nuovi interventi legati al grande capitale finanziario come Canary Wharf a Londra, o Potsdamer Platz a Berlino, o la creazione di nuovi grandi parchi di divertimento, come Euro-Disney a Parigi, la creazione di nuovi poli fieristici in Inghilterra, Francia, Spagna e soprattutto in Germania. Si tratta di grandi interventi legati al sistema delle comunicazioni e dei trasporti internazionali. Il problema della accessibilità è cruciale in tutti questi casi. Analizziamo ad esempio le fiere.

## Accessibilità e fenomeni di aggregazione

Una delle ragioni che guidano la localizzazione di un complesso fieristico è quella della accessibilità. Le fiere urbane godono di questo privilegio grazie alla loro localizzazione in un'area già urbanizzata e infrastrutturata: è il caso di Francoforte, di Colonia o di Berlino. I progetti in corso, i piani di investimento, le recenti realizzazioni confermano inoltre la tendenza a incrementare l'accessibilità attraverso il trasporto pubblico, attraverso nuove linee metropolitane o ferroviarie, e nuovi collegamenti con gli aeroporti, riducendo il peso della accessibilità attraverso il mezzo automobilistico privato.

Un'area così servita e infrastrutturata costituisce un polo di attrazione eccezionale all'interno della struttura urbana. È evidente invece, nel caso di creazione di nuovi complessi fieristici in aree esterne (ad esempio Parigi, Madrid, Monaco) che la fiera non sarebbe di per sé in grado di giustificare i costi delle infrastrutture necessarie a garantirne una facile accessibilità. Ecco perché questi nuovi complessi si trovano, per quanto possibile, in prossimità di un aeroporto, o di una linea ferroviaria. Ed ecco perché questi nuovi complessi fieristici devono necessariamente essere pensati come parti di un nuovo polo di centralità, o addirittura di una nuova struttura urbana, in cui sono presenti altre funzioni centrali, produttive e residenziali.

Il problema della accessibilità risulta così cruciale da innescare processi di integrazione tra diverse funzioni e attività, e da determinare, qualora una enclave non sia adeguatamente integrata nel sistema, il suo

---

### Accesibilidad y fenómenos de agregación

Una de las razones que guían la localización de un complejo ferial es el de la accesibilidad. Las ferias urbanas gozan de este privilegio gracias a su localización en una área ya urbanizada y con infraestructuras: es el caso de Frankfurt, de Colonia o de Berlín. Los proyectos que se están llevando a cabo, los planes de inversión, las recientes realizaciones confirman además la tendencia a incrementar la accesibilidad a través del transporte público, a través nuevas líneas metropolitanas o de ferrocarriles, y nuevos enlaces con los aeropuertos, reduciendo el volumen de la accesibilidad a través del medio automovilístico privado. Un área así dotada e infraestructurada constituye un polo de atracción excepcional en el interior de la estructura urbana. Es evidente en cambio, en el caso de la creación de nuevos complejos feriales en áreas externas (por ejemplo París, Madrid, Munich), que la feria en sí no estaría en grado de justificar los costes de las infraestructuras para garantizar una fácil accesibilidad. He aquí porqué estos nuevos complejos se encuentran, en la medida de lo posible, en la proximidad de aeropuertos o de una línea de ferrocarril. Y he aquí porqué estos nuevos complejos feriales deben necesariamente ser pensados como partes de un nuevo

polo de centralidad, o hasta de una nueva estructura urbana, donde están presentes otras funciones centrales, productivas y residenciales.

El problema de la accesibilidad resulta tan crucial hasta poner en marcha procesos de integración entre diferentes funciones y actividades, y hay que determinar, en cuanto un enclave no sea adecuadamente integrado en el sistema, su fracaso. No es casual que hoy sean objeto de transformación todos los enlaces de los sistemas de transportes. Puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarriles, enlaces de intercambio han llegado a ser puntos de atracción de otras actividades verdaderos y propios lugares públicos, unidos a los sistemas de la movilidad en los diferentes órdenes: La estación de Stadelhofen en Zurich de Santiago Calatrava, el Sea Trade Center en Zeebrugge o la estación de Lille de Rem Koolhaas, las puertas de Frankfurth ideadas por Ungers, el aeropuerto de Barcelona de Bofill, la estación marítima de Venecia de Gregoretti.

### Los enclaves «mixtos»

El fenómeno de mezcla de actividades diferentes es individual a veces también a niveles inferiores. Estos procesos de agrega-

fallimento. Non é un caso che siano oggi oggetto di trasformazione tutti i nodi del sistemi di trasporto Porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, nodi di interscambio sono divenuti punti di attrazione di altre attività, veri e propri nuovi luoghi pubblici, legati al sistemi della mobilità alle diverse scale: la stazione di Stadelhofen a Zurigo di Santiago Calatrava, il Sea Trade Center a Zeebrugge o la stazione di Lille di Rem Koolhaas, le porte di Francoforte progettate de Ungers, L'aeroporto di Barcellona di Bofill, la stazione marittima di Venezia di Gregotti.

## Le enclaves «miste»

Il fenomeno di mescolanza di attività diverse é individuabile a volte anche a scale inferiori. Questi processi di aggregazione e integrazione si possono rintracciare ad esempio anche nel caso di complessi industriali. I problemi di sicurezza, di isolamento dovuto a lavorazioni nocive non risultano piú, così spesso come in passato, predominanti. Si é così potuto verificare il caso della Vitra che si pone come un elemento di attrazione rispetto alla città stessa, Weil am Rhein, inglobando al suo interno attività non piú direttamente legate alla produzione, come ad esempio un museo. I nuovi interventi sono basati su una strategia di accentuazione delle differenze e di apertura verso l'esterno che ha portato ad abbandonare l'idea originaria della «corporate image» affidata a Grimshaw che risulta indifferente al luogo ed espressione della uniformità della produzione industriale. Questa nuova strategia si é realizzata attraverso la compresenza di architetti come Gehry, Zaha Hadid, Ando, Siza.

Questa idea della varietà all'interno del medesimo complesso é rintracciabile anche nel caso di alcuni nuovi quartieri di abitazione, come il complesso Forellenweg a Salisburgo. Il quartiere non é piú un fatto unitario, ma caratterizzato dalla presenza, anche se a volte pittoresca, di diverse architetture, e dalla loro mescolanza, a simulazione di una crescita storica organica, o di una reale divisione in lotti, che il piú delle volte é invece soltanto artificiosa.

Un grave limite a tale ricerca di articolazione e varietà é dovuto al fatto che nella sostanza il quartiere residenziale viene riconfermato nella sua monofunzionalità, e non é pensato ancora come elemento di una parte di città.

Sorprendentemente é nel progetto degli spazi aperti, dei parchi, che troviamo espresso in maniera evidente il fenomeno di integrazione di funzioni diverse all'interno di una enclave, e il tentativo di apertura verso il territorio circostante. Per molto tempo abbiamo pensato ai parchi come spazi di sosta, di silenzio, di contemplazione. Sempre piú invece il parco oggi non é un vuoto ma un pieno: pieno di funzioni

ción e integración se pueden localizar por ejemplo también en los complejos industriales. Los problemas de seguridad, de aislamiento debidos a elaboraciones dañinas no son predominantes como en el pasado. Se ha podido así averiguar el caso de la Vitra que se establece como un elemento de atracción respecto a la ciudad misma, Weil am Rhein, incorporando en su interior actividades ya no directamente unidas a la producción, como por ejemplo un museo. Las nuevas intervenciones se basan en una estrategia de acentuación de las diferencias y de apertura hacia el exterior que ha llevado al abandono de la original idea de la «corporate image» confiada a Grimshaw que resulta ser indiferente al lugar y a la expresión de la uniformidad de la producción industrial. Esta nueva estrategia se ha ido realizando a través de la compresencia de arquitectos como Gehry, Zaha Hadid, Ando, Siza.

Esta idea de la variedad en el interior del mismo complejo se puede hallar también en algunos nuevos barrios residenciales, como el complejo Forellenweg en Salisburgo. El barrio ya no es un hecho unitario, se caracteriza por la presencia, aunque a veces pintoresca, de diferentes arquitecturas, y de sus mezclas, simulando un crecimiento histórico orgánico, o de una real partición en lotes, que la mayoría de las veces es solamente artificial.

Una grave limitación a tal búsqueda de articulación y variedad se debe al hecho que sustancialmente el barrio residencial se ratifica en su monofuncionalidad, y no está pensado todavía como elemento de una parte de la ciudad.

Sorprendentemente es en el proyecto de los espacios abiertos, de los parques, donde se expresa de forma evidente el fenómeno de integración de funciones diferentes en el interior de una enclave, y la tentativa de apertura hacia el territorio que lo rodea. Durante mucho tiempo hemos considerado los parques como espacios de descanso, de silencio, de contemplación. En cambio cada vez más hoy el parque no es algo vacío sino lleno: lleno de funciones y de actividades: el museo, la escuela de música, las viviendas como en La Villette, el deporte, como en el Valle de Hebron, oficinas, espectáculos como a Turin en el proyecto para la Trienal de Juan Navarro Baldeweg.

### Los enclaves cerrados

Los que hemos visto hasta ahora son unas excepciones en el panorama general. Generalmente los enclaves se presentan como elementos monofuncionales aislados, introducidos en el tejido suburbano o urbano. Así son muchísimos complejos

e di attività: il museo, la scuola di musica, le abitazioni come a La Villette, lo sport, come alla Vall d'Hebron, sport, uffici, spettacoli come a Torino nel progetto per la Triennale di Juan Navarro Baldeweg.

### Le Enclaves chiuse

Quelle che abbiamo visto sino ad ora sono però delle eccezioni del panorama generale. Generalmente le enclaves si presentano come elementi monofunzionali isolati, inseriti nel tessuto suburbano o urbano. Tali sono moltissimi complessi residenziali, da Milano 2 di Berlusconi al complesso di Pounsbury del Principe di Galles in Inghilterra progettato da Leon Krier. Oppure molti complessi industriali, per uffici, come il complesso di Neutelings per l'ufficio brevetti in Olanda, o il progetto de OMA presso l'aeroporto di Francoforte. Ma è in particolare nei centri commerciali che appare chiaramente la volontà di questi nuovi centri di costituirsi come spazi segregati, chiusi verso la città anche se in grado privati, che sono spesso più pubblici degli spazi pubblici tradizionali.

Con una grande differenza, come osserva Michael Sorkin: se tratta di spazi pubblici controllati.

### I porti come enclaves

I fenomeni e i problemi che abbiamo fino ad ora descritto si ritrovano anche nel caso dei recenti interventi di trasformazione delle aree portuali in America, in Giappone, in Europa. Anzi, in alcuni casi, questi interventi costituiscono o hanno costituito dei veri e propri modelli per quanto riguarda la strategia delle enclaves. Quincy Market a Boston, Inner Harbour a Baltimora, South Street Seaport a New York sono tutti legati all'intervento di James Rouse, l'architetto e urbanista che, secondo Peter Hall, ha maggiormente segnato la storia delle città americane della seconda metà di questo secolo. «Questi nuovi centri, che vengono descritti in genere come Leisure o Festival Marketplaces, sono una combinazione di intensivo e massiccio ripristino, tutela e nuova costruzione, ideati per creare un nuovo tipo di ambiente urbano, insieme tradizionale e innovativo... La parte tradizionale consiste nel tentativo di ricreare l'immagine e lo spirito di una città tradizionale in una società e in una cultura che li hanno in parte perduti. La parte innovativa consiste nel fatto che quello che li accade è del tutto nuovo: si tratta di una Disneyland tradotta in realtà, nella quale la città funge da palcoscenico per un nuovo tipo di esperienza ricreativa».

Lo scenario della città storica ricostruita non è alla fine un centro culturale o un museo, né un parco dei divertimenti. In realtà si tratta di un nuovo tipo di centro commerciale, in cui le strade tradizionali sono

---

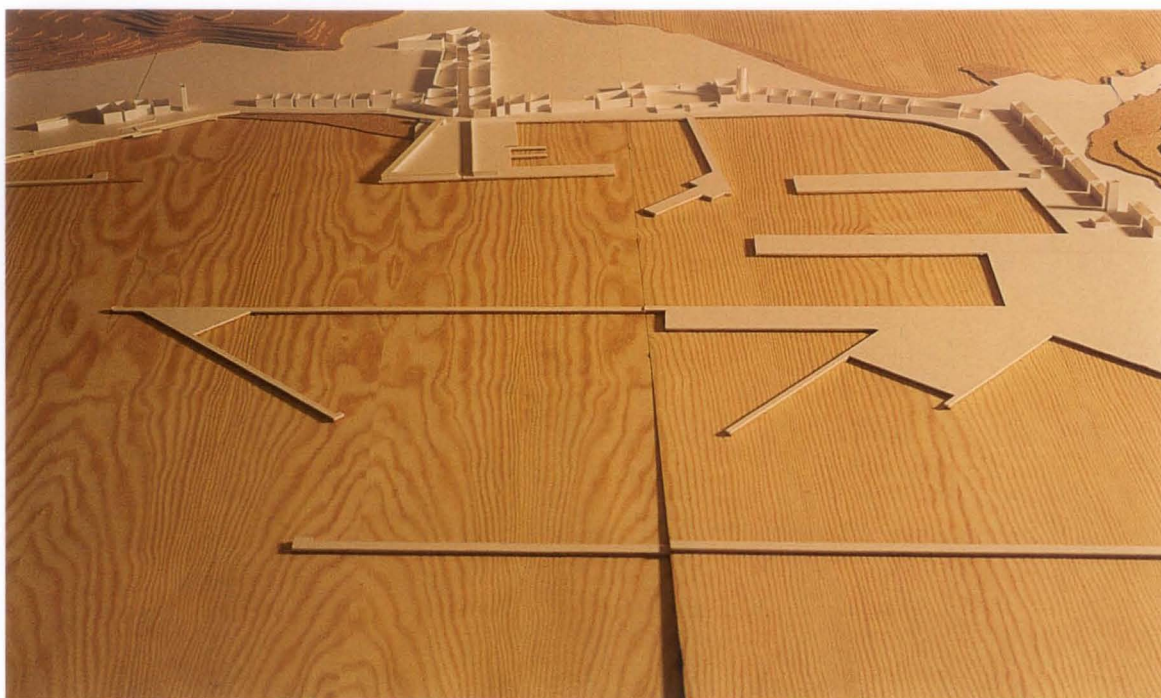
residenciales, desde el Milano 2 de Berlusconi al complejo de Pounsbury del Príncipe de Gales en Inglaterra ideado por Leon Krier. O bien muchos complejos industriales, sea para oficinas, como el complejo de Neuteling para la oficina de patentes en Holanda, o el proyecto de OMA cerca del aeropuerto de Frankfurt. Pero es en particular en los centros comerciales donde aparece claramente la voluntad de estos nuevos centros para constituirse como espacios apartados, cerrados hacia la ciudad aunque en grado de absorber en sus interiores muchas de las características urbanas. Se crean así espacios privados, que son a veces más públicos que los espacios públicos tradicionales.

Con una gran diferencia, como observa Michael Sorkin: se trata de espacios públicos controlados.

### Los puertos como enclaves

Los fenómenos y los problemas que hemos hasta ahora delimitado se hallan también en las recientes intervenciones de transformación de las áreas portuarias en América, en Japón, en Europa. Al contrario, en algunos casos, estas intervenciones constituyen o han constituido verdaderos y propios

modelos por lo que concierne a la estrategia de los enclaves. Quincy Market a Boston, Inner Harbour en Baltimora, South Street en New York están todos vinculados a la intervención de James Rouse, el arquitecto y urbanista que, según Peter Hall, ha mayoritariamente marcado la historia de las ciudades americanas de la segunda mitad de este siglo. «Estos nuevos centros, que se describen generalmente como Leisure o Festival Marketplaces, son una combinación de intenso y sólido restablecimiento, tutela y nueva construcción, ideados para crear un nuevo tipo de ambiente urbano, al mismo tiempo tradicional e innovador... El aspecto tradicional consiste en la tentativa de recrear la imagen y el espíritu de una ciudad tradicional en una sociedad y en una cultura que los ha en parte perdidos. El aspecto innovador consiste en el hecho de que aquello que allí ocurre es todo nuevo. Se trata de una Disneylandia trasladada a la realidad, donde la ciudad hace de escenario para un nuevo modelo de experiencia creativa». El escenario de la ciudad histórica reconstruida no es al final un centro cultural o un museo, ni siquiera un parque de atracciones. En realidad se trata de un nuevo modelo de centro comercial, donde las calles tradicionales han sido transformadas en espacios internos, adquiriendo la misma función de las calles peatonales de los malls comerciales suburbanos.



state trasformate in spazi interni, acquisendo la stessa funzione delle strade pedonali dei mall commerciali suburbani.

Il recupero delle aree portuali storiche é stato reso possibile dai profondi processi di trasformazione che hanno investito i porti a partire dagli anni cinquanta, prima con il crollo del movimento passeggeri, e in seguito con la trasformazione subita del trasporto merci. L'uso dei container, che attualmente riguarda circa l'80% dei carichi, ha richiesto aree sempre piú vaste per lo stoccaggio, navi sempre piú grandi, con la necessità di attracchi di grande profondità. Tutto ciò ha inevitabilmente comportato lo spostamento dei porti in nuove aree esterne, con maggiori superfici a disposizione, integrate nel nuovo sistema intermodale dei trasporti.

I trasferimenti dei porti di Londra, di Rotterdam e di Anversa in Europa, di San Francisco o New York, con il conseguente spostamento delle attività ad essi collegate, hanno così reso disponibili notevoli

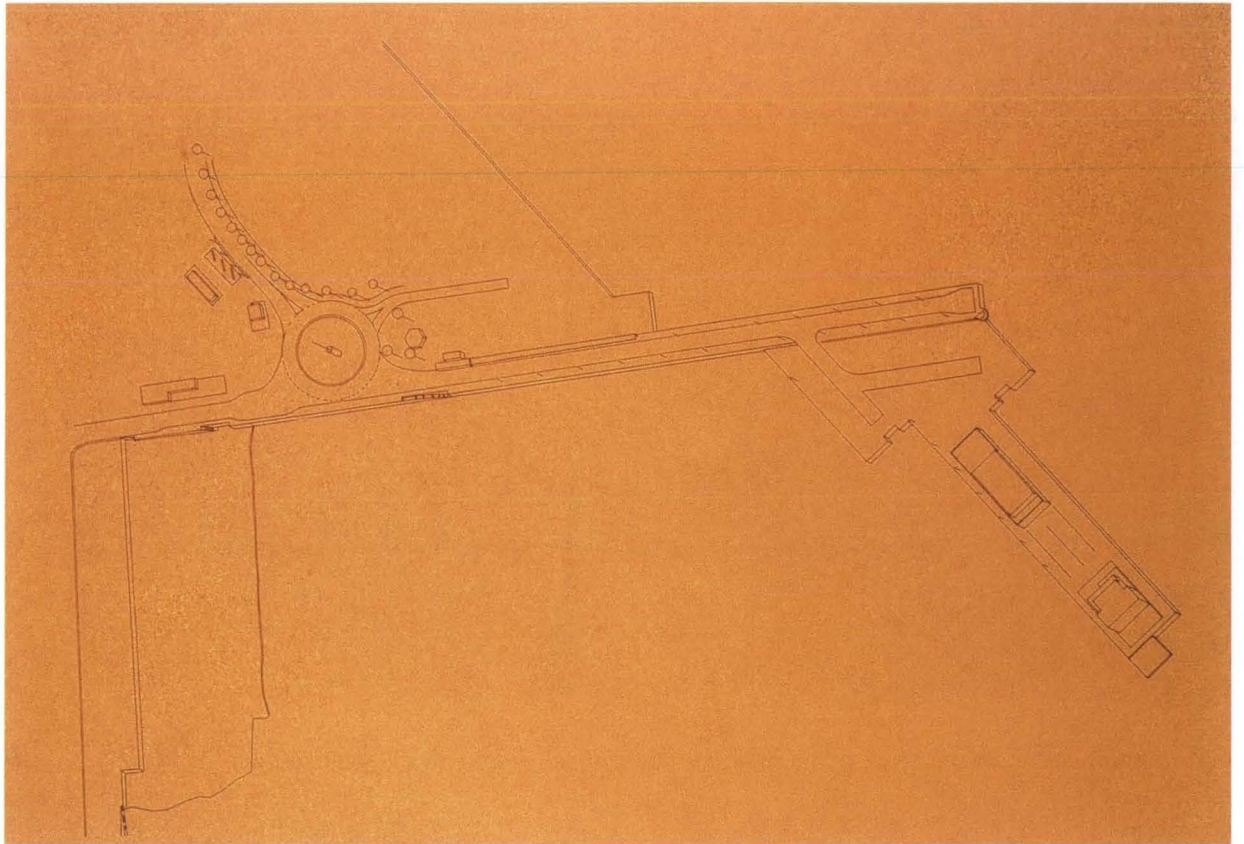
La recuperación de las áreas portuarias históricas ha sido posible gracias a los profundos procesos de transformación que han acometido los puertos a partir de los años cincuenta, antes con la caída del movimiento de pasajeros, y en seguida por la transformación sufrida por el transporte de mercancía. El uso de los container que actualmente interesa el 80% de los cargamentos, ha necesitado áreas siempre más amplias para el almacenamiento, barcos siempre más grandes, con la necesidad de atraques de mayor profundidad. Todo esto ha inevitablemente comportado el desplazamiento de los puertos hacia nuevas áreas exteriores, con mayores superficies a disposición, integradas en el nuevo sistema intermodal de los transportes.

El traslado de los puertos de Londres, de Rotterdam o el de Amberes en Europa, el de San Francisco o New York, con el consiguiente traslado de las actividades a ellos unidas, han dejado así disponible notables superficies en el interior de los viejos puertos, en zonas estratégicas respecto a las ciudades. Estas áreas han sido generalmente objeto de recalificación para nuevos complejos residenciales, comerciales, para oficinas, hoteles, centros de congresos, y actividades más acordes con el mar como museos, acuarios, puertos turísticos y estructuras recreativas.

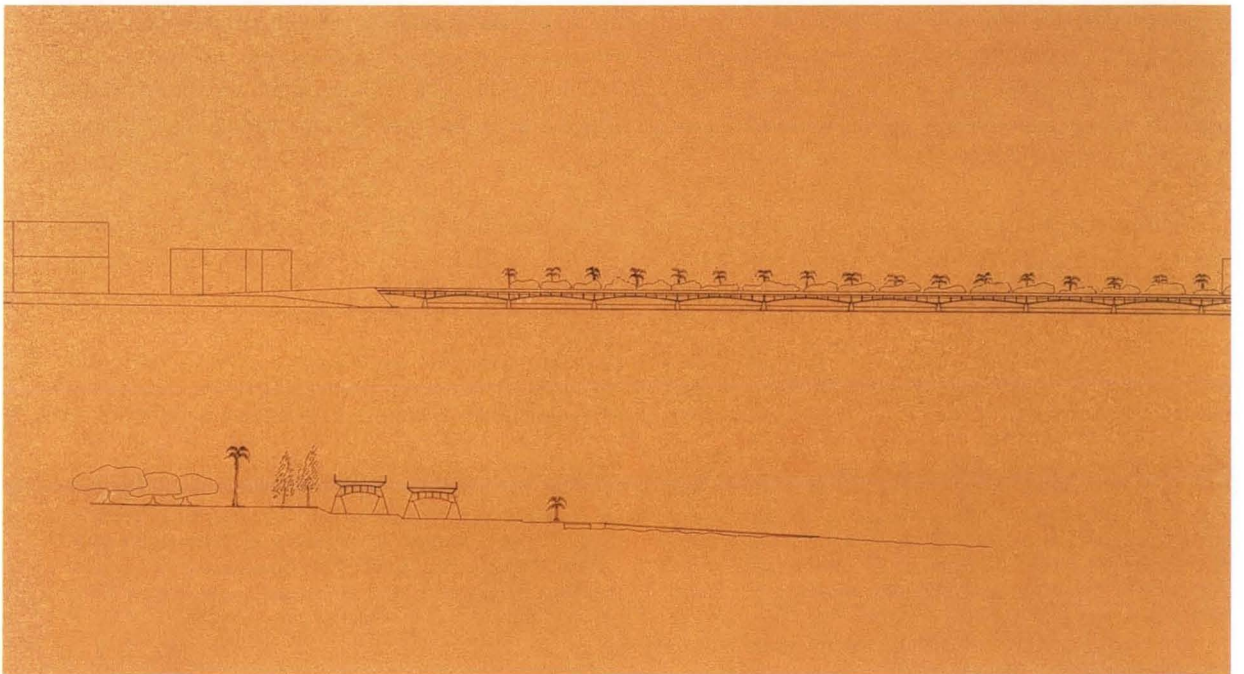
Como he mencionado antes encontramos en las intervenciones en los puertos temas y características de los otros enclaves antes examinados. Bajo este punto de vista encontramos en los puertos el problema de la accesibilidad, de la variedad y de la clausura. La colocación de los puertos alrededor de áreas centrales ofrece la oportunidad para intervenciones estratégicas en los tejidos urbanos. Estas áreas atraen además una mezcla de funciones, aunque de vez en vez bajo el control de operadores diferentes. Podemos ahora analizar estos aspectos a través de las estrategias de intervención puestas en marcha en recientes proyectos para algunos puertos europeos.

#### El puerto como infraestructura

Muchas de estas áreas tienen dimensiones tan extensas que constituyen una verdadera nueva parte de la ciudad como en Barcelona o en Londres. El ejemplo de Barcelona considera sobretudo la nueva villa olímpica, que ha intentado trasladar hacia el oeste el desarrollo de la ciudad. Ha sido una intervención apoyada en un plano general, en cuyo interior han trabajado diferentes arquitectos. Más allá de las críticas al modelo urbano propuesto y a la coherencia de su desarrollo



Propuestas realizadas por los alumnos del Taller.



superficies all'interno dei vecchi porti, in posizione strategica rispetto alle città. Queste aree sono state generalmente investite da processi di riqualificazione con nuovi complessi residenziali, commerciali, per uffici, alberghi, centri congressi, e attività più legate al mare, come musei, acquari, porti turistici e strutture ricreative.

Come si è già accennato ritroviamo negli interventi sui porti molti temi e caratteristiche delle altre enclaves prima esaminate. Sotto questo punto di vista ritroviamo nei porti il tema della accessibilità, della varietà e della chiusura. La collocazione dei porti nei pressi di aree centrali offre l'opportunità per interventi strategici nei tessuti urbani. Queste aree attirano inoltre una mescolanza di funzioni, anche se di volta in volta sotto il controllo di operatori diversi. Possiamo ora analizzare questi aspetti attraverso le strategie di intervento messe in atto in recenti progetti per alcuni porti europei.

## Il porto come infrastruttura

Molte di queste aree sono di dimensioni così estese da costituire una vera e propria nuova parte di città, come Barcellona o Londra. Il caso di Barcellona riguarda soprattutto il nuovo villaggio olimpico, che ha cercato di rovesciare verso est lo sviluppo della città. Se è trattato di un intervento basato su un piano generale, al cui interno sono stati chiamati a lavorare diversi architetti. Al di là delle critiche al modello urbano proposto e alla coerenza del suo sviluppo è interessante confrontare questo tipo di intervento con il meccanismo adottato a Londra.

In tal caso si è invece fatto ricorso al concetto di area di impresa, cercando di eliminare gli abituali ostacoli frapposti dai permessi di pianificazione, dagli elevati tassi di interesse e da altre leggi locali. La maggior parte degli interventi ha però prodotto solo aree industriali o centri commerciali: la città non è stata ottenuta. Inoltre, a differenza di Barcellona, dove il sistema delle infrastrutture (trasporti, rete stradale, spazi aperti, recupero delle spiagge) ha funzionato perfettamente, diventando il punto di forza dell'intervento, a Londra è mancato proprio questo aspetto. Il sistema dei trasporti pubblici non si è rivelato sufficiente, mettendo così in crisi tutta l'operazione di Canary Wharf.

## Il porto come piccola IBA

Questo intervento, gestito dal grande capitale privato, ha riproposto anche a Londra modelli di intervento già sperimentati negli Stati Uniti. Lo schema urbano proposto ricalca l'idea dell'isolato del secolo scorso

---

es interesante comparar este tipo de intervención con el mecanismo adoptado en Londres.

En este caso se ha recurrido en cambio al concepto de área de empresa intentando eliminar los habituales obstáculos interpuestos por los permisos de planificación, por las elevadas tasas de interés y por otras leyes locales. La mayor parte de las intervenciones sin embargo han producido solamente áreas industriales o centros comerciales: no se ha logrado la ciudad. Además, a diferencia de Barcelona, donde el sistema de infraestructuras (transportes, redes de carreteras, espacios abiertos, recuperación de las playas) ha funcionado perfectamente, convirtiéndose en el punto fuerte de la intervención, en Londres ha faltado justamente este aspecto. El sistema de los transportes públicos se ha revelado insuficiente, poniendo en crisis toda la operación de Canary Wharf.

### El puerto como pequeña IBA

Esta intervención, gestionada por el gran capital privado, ha vuelto a proponer también en Londres modelos de intervención ya experimentados en los Estados Unidos. El esquema urbano propuesto recalca la idea del barrio del siglo pasado,

pero agrandado volumétricamente. También la estrategia de confiar a diferentes arquitectos las intervenciones se ha ido resolviendo en una operación de maquillaje, más que en una verdadera estrategia urbana.

Esta aplicación distorsionada del sistema IBA encuentra aplicación siempre más a menudo, por ejemplo también en el mismo Boston, con el nuevo proyecto para Fan Pier donde han sido llamados Pelli, Beeby, Gehry, Koetter, Moneo, Stern, Venturi.

### El puerto como tejido urbano

Amsterdam y Rotterdam han puesto en marcha grandes proyectos para la transformación de las áreas portuarias. Resulta particularmente interesante el caso de Rotterdam por el fuerte componente social previsto en el programa de revitalización, que prevé viviendas de bajo coste.

Sin embargo, el modelo propuesto, una pequeña Manhattan al borde del agua, privilegia la construcción de una imagen planivolumétrica, más que prestar atención al problema de las conexiones, de los trazados y de los espacios abiertos, como sugieren los proyectos de estudio de Busquets, Nicolín, Brandt.



so, ma ingrandito volumetricamente. Anche la strategia di affidare a diversi architetti gli interventi si é risolta in una operazione di travestimento, piú che in una reale strategia urbana.

Questa applicazione distorta del sistema iba trova applicazione sempre piú spesso, ad esempio anche nella stessa Boston, per il nuovo progetto per Fan Pier, dove sono stati chiamati Pelli, Beeby, Gehry, Koetter, Moneo, Stern Venturi.

### Il porto come tessuto urbano

Amsterdam e Rotterdam hanno avviato grandi progetti per la trasformazioni delle aree portuali, In particolare il caso di Rotterdam risulta interessante per la forte componente sociale prevista nel programma di rivitalizzazione, che prevede abitazioni a basso costo.

Tuttavia el modello proposto, una piccola Manhattan sul bordo dell'acqua, privilegia la costruzione di una immagine attraverso lo strumento del planivolumétrico, piuttosto che prestare attenzione al problema delle connessioni, del tracciati e degli spazi aperti, come suggeriscono i progetti di studio di Busquets, Nicolín, Brandt.

La stessa strategia si puó ritrovare nel progetto per Amsterdam. In questo caso viene riflutata dai progettisti (OMA) l'ipotesi di iuno sviluppo esteso, uniforme e contenuto in altezza. Essi giustamente sottolineano l'importanza di concentrare gli interventi in alcuni punti, aumentandone la densità in maniera da raggiungere una massa critica in grado di ottenere l'effetto città, Ma anche in questo caso viene proposto un pezzo di città formalmente definito, piú che una strategia urbana.

Da questo punto di vista risulta di particolare importanza il progetto per Buenos Aires di Joan Busquets, dove ci si preoccupa di stabilire attraverso i tracciati stradali una chiara rete di connessioni con la città, e un sistema definito di spazi pubblici, mentre le iposi de intervento per i diversi isolati indicano delle diverse gerarchie stabilite per i fronti e gli incroci principali, e garantiscono nello stesso tempo una notevole flessibilità per gli interventi successivi.

### Il porto come enclave aperta

Un aspetto spesso trascurato in questi interventi é quello delle relazioni tra l'area del porto e la città circostante. Una eccezione é il Moll de la Fusta a Barcellona, di Manuel de Solá Morales, che ha riorga-

La misma estrategia se puede encontrar en el proyecto para Amsterdam. En este caso es rechazada por los proyectistas (OMA) la hipótesis de un desarrollo extenso, uniforme y contenido en altura. Ellos subrayan justamente la importancia de concentrar las intervenciones en algunos puntos, aumentando la densidad como para poder lograr una masa crítica capaz de lograr el efecto ciudad. Pero también en este caso se propone un pedazo de ciudad formalmente definido, más que una estrategia urbana.

Bajo este punto de vista resulta particularmente importante el proyecto para Buenos Aires de Joan Busquets, donde la preocupación ha sido crear a través del plan de viabilidad una clara red de conexiones con la ciudad, y un sistema definido de espacios públicos, mientras las hipótesis de intervención para los diferentes barrios indican diferentes jerarquías determinadas para y los cruces principales, y garantizan al mismo tiempo una notable flexibilidad para sucesivas intervenciones.

### El puerto como enclave abierto

Un aspecto muchas veces descuidado en esta intervenciones es el de las relaciones entre el área del puerto y la ciudad

límitrofe. Una excepción es el Moll de la Fusta en Barcelona, de Manuel de Solá Morales, que ha reorganizado todo el sistema de tráfico creando una secuencia de espacios públicos entre la ciudad y el puerto, y enlazando los dos elementos. Un problema similar aunque en diferente medida, se encuentra también en Boston, donde justamente por este motivo se preve la transformación de la actual autovía urbana en una gran avenida urbana.

A pesar de que la particularidad está determinada por la presencia del agua solo raras veces los proyectos hacen hincapié en eso. Langhof en Frankfurt experimenta una nueva idea de espacio abierto sobre el agua, mientras que Solá Morales en Amberes rechaza la idea de una intervención unitaria, y sugiere la creación de un recorrido a través de intervenciones puntuales, soporte de un mayor proceso de transformación.

### El puerto como historia

Paradójicamente no parece tan fuerte en Europa la tendencia, presente en los Estados Unidos, a la conservación de las estructuras históricas de los puertos. Una excepción es el nuevo museo realizado en Liverpool por Stirling en un viejo depósito.

nizzato tutto il sistema del traffico creando una sequenza di spazi pubblici tra la città e il porto, e riconnettendo i due elementi. Un simile problema, anche se a scala diversa, si ritrova anche a Boston, dove proprio per questo é prevista la trasformazione dell'attuale autostrada urbana in un gran viale urbano.

Nonostante la particolarità determinata dalla presenza dell'acqua solo raramente i progetti ne tengono conto. Langhof a Francoforte sperimenta una nuova idea di spazio aperto sull'acqua, mentre Solá Morales ad Anversa rifiuta l'idea di un intervento unitario, ma suggerisce la costituzione di un percorso attraverso interventi puntuali, ossatura portante di un più generale processo di trasformazione.

## Il porto come storia

Paradossalmente non sembra così forte in Europa la tendenza, presente invece negli Stati Uniti, al mantenimento delle strutture storiche dei porti. Una eccezione é il nuovo museo realizzato a Liverpool da Stirling in un vecchio deposito. Una possibile eccezione é rappresentata anche dal porto di Genova, dove numerosi progetti prevedono il riuso di alcune costruzioni per alberghi, uffici, università, accanto ad alcuni nuovi interventi di Renzo Piano, o altri interventi per uffici ai margini del porto. Se l'ipotesi risulta interessante, gravi sono i problemi e i dubbi sollevati dai diversi progetti, e dalla gestione complessiva degli interventi.

## Conclusioni

Il porto si presenta in Europa come una enclave, in cui ritroviamo le nuove strategie di intervento sul territorio, pubbliche o private, tese alla costituzione di nuovi elementi di centralità all'interno delle diverse regioni metropolitane europee.

Pesa tuttavia sui porti un equivoco di partenza, simile a quello per il recupero delle aree industriali. Si suppone una loro disponibilità a priori per qualsiasi tipo di intervento, generalmente uffici, privilegiando lo sfruttamento dei suoli edificabili, ma rinunciando a sfruttare le caratteristiche specifiche di queste aree, le loro peculiarità, e le possibili diverse destinazioni d'uso e configurazioni nelle diverse città. Si potrebbe dire che non esiste un problema porti; esiste il problema di diverse aree in diverse città che possono essere utilizzate nelle diverse strategie di riqualificazione urbana con obiettivi diversi. Sotto questo aspetto é necessario anche un ripensamento delle diverse strategie utilizzate oggi dagli architetti nel tentativo di creare nuove parti di città.

---

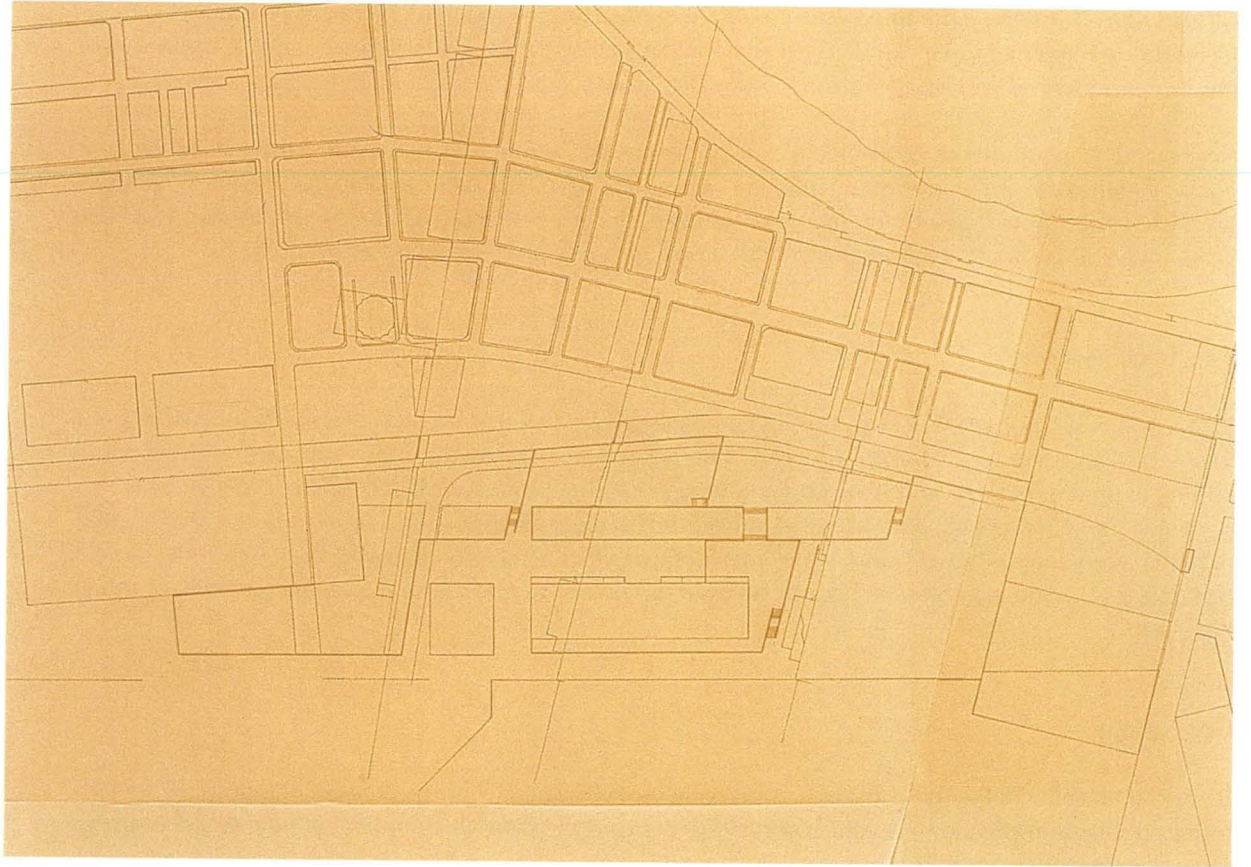
Una posible excepción viene representada también por el puerto de Génova, donde numerosos proyectos prevén el nuevo uso de algunas construcciones para hoteles, oficinas, universidad, junto a algunas nuevas intervenciones de Renzo Piano, u otras intervenciones para oficinas en los límites del puerto. Si la hipótesis resulta interesante, graves son los problemas y las dudas planteados por los diferentes proyectos, y por la gestión global de las intervenciones.

sus peculiaridades, y los posibles diferentes destinos de uso y configuraciones en las diferentes ciudades. Se podría decir que no existe el problema puertos: existe el problema de diferentes áreas en diferentes ciudades que pueden ser utilizadas en las diferentes estrategias de recalificación urbana con objetivos diversos. Bajo este aspecto es necesario también un nuevo planteamiento de las diversas estrategias utilizadas hoy por los arquitectos en la tentativa de crear nuevas partes de ciudad.

## Conclusión

El puerto se presenta en Europa como un enclave, donde encontramos las nuevas estrategias de intervención en el territorio, públicas o privadas, volcadas hacia la constitución de nuevos elementos centralizadores en el interior de las diferentes regiones metropolitanas europeas.

Pesa todavía sobre los puertos una equivocación inicial, parecida a la de la recuperación de las áreas industriales. Es de suponer una disponibilidad a priori para cualquier tipo de intervención, generalmente oficinas, privilegiando el aprovechamiento de los suelos edificables, pero renunciando a la explotación de las características específicas de estas áreas,



*Propuestas realizadas por los alumnos del Taller.*

