

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

12



il mare e
la città

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol. 7 n. 1 (Giugno 2014)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Luisa Maria Calabrese *Delft University of Technology (Olanda)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Oriol Nel. Io Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Manchester*); Maurizio Francesco Errigo (*Delft*).

Responsabili di settore Centro L.U.P.T./ Sector managers L.U.P.T Center

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center

Maria Scognamiglio

Sommario/ Table of contents

Editoriale/Editorial

Città di acqua, Città di arte. La città e l'acqua nella produzione artistica / *Water Cities, Art Cities. The City and Water in the artistic production*

Mario COLETTA

Interventi/Papers

- CoastScapes - il progetto di paesaggio costiero/ *CoastScapes - the coastal landscape project*
Stefano DAN 25
- “Superporti” e contesti locali/“*Superport*” and local contexts
Chiara NIFOSÌ 39
- Un concorso di progettazione come occasione di rigenerazione urbana: il waterfront di Fregene/A
Design competition as regeneration opportunity: the Fregene’s waterfront
Enrica GIALANELLA 59
- Parentesi: linee sul limite dell’acqua/*Parenthesis: Lines on the water boundary*
Claudio ZANIRATO 73
- Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba /*Replacement of the urban structure. Project of Viserba’s waterfront*
Veronica GIACOMINI, Luca MORGAGNI 89
- Trieste ed il suo porto come paradigma di una rinnovata visione ispirata al mare/*Trieste and its port as paradigm of a renewed sea-oriented vision?*
Gabriella PULTRONE 103
- Venezia da città con porto a città-porto: proposta di rigenerazione urbana della Marittima/*Venice transformed from a city with port to a port-city: urban regeneration proposal for the Marittima*
Daniele CANNATELLA, Giuliano POLI, Sabrina SPOSITO 121
- Arsenali navali marittimi e Musei delle città portuali mediterranee/*Naval maritime dockyards and Port Mediterranean City Museums*
Teresa COLLETTA 135
- Margini di città e di mare. Il Marginal di Porto come scala e misura di nuovi spazi/*City and sea margins. Porto’s Marginal as scale and measure of new spaces*
Giuseppe PARITÀ 151
- Il ruolo delle aree di *waterfront* per la città storica ed il territorio urbano. Esperienze di rigenerazione in Inghilterra e in Francia/*The role of waterfront areas for the historical city and the urban territory. Regeneration experiences in England and France*
Candida CUTURI 167

Rubriche/Sections

- Recensioni/Book reviews 189

Mostre, Convegni, Eventi / <i>Exhibitions, Conferences, Event</i>	201
Studi, Piani e Progetti / <i>Studies, Plans and Projects</i>	211

TRIA

City and sea margins. Porto's Marginal as scale and measure of new spaces

Giuseppe Parità

Abstract

The city has always been confronting with its own end and the beginning of the water system. Among the different kind of margin areas, the ones that border the cities on their watersides are particularly interesting. These new liminal territories are rich in variety and differences and are set up of several elements made of different morphologies that should be carefully read and interpreted: the need of re-thinking the morphological elements that mark an urban edge leads to the identification of several shapes and forms of the water borderlands. Borders, limits, boundaries, edges, margin areas - usually considered as an obstacle to the construction of the city - turn themselves as new possible "design materials" for building that ambiguous distance between city and the sea. The article aims to focus on the case-study of Porto's Marginal that well explain how many ways a city can live its water edges. On a large scale, it is configured as a strip of 15 kilometers of public space. Within this continuity, the different extent of the distance between city and water leads to reflect on the different types of relationships (and therefore projects) between the end of one side and the beginning of another. For Porto, those are not only urban parts, but also different geographical parts (sea, rivers, topography) that distance puts in relation through the design sometimes of the



fig.1- Bordo d'acqua come spazio pubblico. Fiume Douro, Porto

line, at time of the border or of a surface. So, the analysis of these heterogeneous but continuous projects aim to focus on the several techniques of urban composition to build contemporary public spaces. On one hand they give form to a continuous “public figure”, on the other hand each one of the project can be considered as part of a “atlas” of liminal places, giving form to public spaces.

Margini di città e di mare. Il Marginal di Porto come scala e misura di nuovi spazi

Da sempre la città di mare ha dovuto confrontarsi con la sua propria fine e l'inizio dell'elemento acqua. Tra i differenti tipi di aree di margine, quelle che bordano le città lungo le loro coste appaiono di particolare interesse per differenti ragioni. Prima di tutto, questi nuovi territori liminali, si caratterizzano per la loro varietà e sono composti da elementi di diversa forma che dovrebbero essere attentamente letti e interpretati. Il bisogno di ripensare gli elementi morfologici che segnano un margine urbano porta all'identificazione di varie forme di terre di confine, ancor più quando si tratta di un doppio margine: della città come dell'acqua. Bordi, limiti, confini, aree di margine - generalmente considerati come ostacolo alla costruzione della città - si trasformano in nuovi possibili “materiali di progetto” per la costruzione di quell'ambigua distanza tra la città e il mare. L'articolo si concentra sul caso-studio del Marginal di Porto che riesce a spiegare bene i molti modi in cui una città può abitare i suoi bordi d'acqua. Sulla grande scala, questo si configura come una striscia di 15 chilometri di spazio pubblico. All'interno di questa continuità, la differente misura della distanza tra città e acqua conduce a riflettere sui differenti tipi di relazioni (e quindi di progetti) tra la fine di una parte e l'inizio di un'altra. Per Porto, non si tratta solo di parti urbane ma anche di differenti parti geografiche (mare, fiume, topografia) che la distanza mette in relazione attraverso il disegno talvolta di una linea, altre volte di un bordo, altre ancora di una superficie. Così, l'analisi di questi progetti eterogenei ma in continuità vuole portare all'attenzione le diverse tecniche di composizione urbana alla base della costruzione di spazi pubblici contemporanei. Da un lato, si dà forma a una figura continua, dall'altro, ciascuno dei progetti può essere considerato come parte di un atlante di luoghi liminari che danno forma allo spazio pubblico.

Keywords:

Margins - Borderlands - Water Edges - Measure - Urban Sections

Margini di città e di mare. Il *Marginal* di Porto come scala e misura di nuovi spazi.

Giuseppe Parità

“La spiaggia era il confine dove cominciava la vita degli uomini, la superficie uguale per gli occhi di chi sta a riva e invece piena di sentieri, correnti, incroci, fondali rialzati da secche”

(E. De Luca)¹

Luoghi al margine: possibili territori per le città di mare

Numerosi e di diversa natura sono i limiti della città contemporanea, limiti che, nel tempo, la città ha sempre tentato di superare, proprio perché l'espansione è insita nella sua natura: crescita e superamento di limiti, infatti, fanno affermare a Cacciari che la città tende sempre a “de-lirare” (uscire fuori dalla “lira”, andare oltre i confini). Se sul finire del secolo scorso si era passati dal concetto di metropoli a quello di megalopoli, oggi si assiste sempre più a una tendenza in cui la città, crescendo, si disperde, fino ad arrivare a perdere la propria identità (Secchi, 2005). L'eterogeneità diviene il carattere di molti dei suoi spazi che non arrivando a mettere a sistema la varietà dei propri elementi e a farne un punto di forza, diventano spazi non identitari e a cui è dunque difficile persino dare un nome.

Già negli anni '80 Secchi individuava nella città contemporanea componenti urbani di una natura diversa rispetto alle tradizionali “parti dure” (per lo più le aree della città consolidata), definendole parti “malleabili”: aree che possono essere oggetto di modificazione e rappresentare il tessuto connettivo della città e al tempo stesso proporsi volutamente come margini di parti urbane già definite, con una spazialità che dimostra un differente passaggio di fase. Se, infatti, la stessa megalopoli manteneva dei tratti gerarchici nel suo essere un insieme di tracciati e tessuti urbani, la differenza tra le parti scompare nella attuale configurazione degli aggregati urbani per sciogliersi in una “spazialità liquida, tendente ad omologare “le parti” ed a renderle “oggetti” galleggianti in un fluido continuo”. (Anselmi, 1996, p.65).

Pur riconoscendo, dunque, l'esistenza della logica di una città fatta per “parti”, così come affermato dalla generazione italiana degli anni '60, si afferma che queste parti tendono oggi a “diluirsì” a causa di una sopraggiunta spazialità che penetra all'interno della struttura urbana preesistente, modificando in parte la sua morfologia, senza tuttavia trovarne una propria. E sono soprattutto i bordi di queste parti a risentirne, laddove il tessuto urbano comincia a sgretolarsi e a fluttuare nello spazio esterno alla sua parte:

la città in espansione diventa un organismo “liquido” in questo senso, in cui i margini e i bordi sono parte integrante della struttura urbana (Treu, 2006).

Ecco perché è necessario in questo caso, per identificare l'identità stessa della materia della ricerca, lavorare su alcuni termini che, oltre ad identificare elementi e parti di città, suggeriscano nuove forme e diversi possibili usi per altre tipologie di spazialità.

Tra i differenti tipi di aree di margine, quelle che bordano le città lungo le loro coste appaiono di particolare interesse per differenti ragioni. Prima di tutto, questi nuovi territori liminali, si caratterizzano per la loro varietà e sono composti da elementi di diversa forma che dovrebbero essere attentamente letti e interpretati. Il bisogno di ripensare gli elementi morfologici che segnano un margine urbano porta all'identificazione di varie forme di terre di confine, ancor più quando si tratta di un doppio margine: della città come dell'acqua. Bordi, limiti, confini, aree di margine - generalmente considerati come ostacolo alla costruzione della città - si trasformano in nuovi possibili “materiali di progetto” per la costruzione di quell'ambigua distanza tra la città e il mare, nel tentativo di riscattare l'accezione spesso negativa e vincolante che questi termini hanno all'interno del dibattito sulle città.

Le questioni che il caso-studio in esame evidenzia sono molteplici. In primo luogo, esso mostra l'esistenza di un margine tra l'elemento acqua e gli elementi sulla terraferma, prevalentemente urbanizzati, e racconta le diverse specie di spazi e le numerose condizioni di liminarità tra terra e mare che li caratterizzano: il Marginal di Porto costituisce, in questo senso, quasi un esempio paradigmatico perché contiene una varietà di questi spazi che difficilmente in altri casi è stato possibile ritrovare in maniera così evidente. Superata, infatti, l'idea lynchiana dei margini intesi quali elementi lineari, si è cercato di guardare a questi spazi come a delle aree caratterizzate proprio per il fatto di avere un proprio spessore di sezione, il cui ridisegno può costituire la chiave tanto per la rigenerazione urbana di specifici tratti, che per ripensare il significato stesso dei fronti d'acqua. Così come sottolineato da Portas, proprio in riferimento alla situazione di gran parte dei waterfronts mediterranei, “la più efficace forma di garanzia per preservare in maniera regolamentare i bordi d'acqua è occupare queste frange positivamente, facendo paesaggio e offrendo, ai residenti e ai visitatori, luoghi, “spazi” che non siano “terrains-vague”, dove la variazione delle “sezioni” sarà la chiave del ridisegno, più espressiva della planimetria” (Portas, 2008, p.32). Ed è proprio questo diverso spessore delle sezioni di tali luoghi a definire, tra le altre relazioni, la loro diversa condizione di liminarità. Il racconto dei progetti distribuiti lungo il *Marginal* della città di Porto segue, dunque, più che la loro continuità geografica e di posizione, una classificazione architettonica tematica, in cui i termini LIMITE/LINEA, BORDO/FASCIA piuttosto che MARGINE/SUPERFICIE, costituiscono il risultato di una ricerca che ha associato alla lettura dei luoghi un principio di riconoscimento di quelle forme nei progetti di trasformazione della città contemporanea.²

Marginal: un atlante di forme contemporanee per i bordi d'acqua

Ad osservare il territorio della città metropolitana di Porto da uno dei suoi ponti, si ha la percezione di un paesaggio molto articolato dove le relazioni tra il fiume, l'oceano e i rilievi collinari non si esauriscono nella loro natura geografica ma acquisiscono complessità attraverso le modalità insediative dell'architettura sul luogo. Oltre all'abitato che ridiscende la collina, soprattutto al calar del sole, si percepiscono chiaramente i contorni del fiume Douro, segnalati, da ambo i lati, da nastri luminosi che lasciano percepire che la città, anche nella sua sezione verticale, non finisce sull'elemento d'acqua indifferentemente, ma assume una forma spaziale che la aiuta a mediare questo rapporto. Ma quello che a una vista dall'alto – o a una scala più ampia – potrebbe apparire come un elemento continuo, in realtà è un sistema costituito da numerosi elementi che, a seconda dei tratti, assumono un loro specifico carattere. A questo sistema ci si riferisce come *Marginal* della città metropolitana di Porto, con il cui termine si sta ad indicare una porzione di territorio tra l'oceano atlantico o il fiume Douro e gli insediamenti urbani delle città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia. Appare di per sé già significativo che nella lingua portoghese la parola “*marginal*” non sia soltanto un aggettivo con il quale indicare qualcosa che stia “al margine di”, ma si elevi al rango di sostantivo per indicare una via, una strada o un viale situato lungo una superficie d'acqua, dal significato più o meno simile al nostro concetto di strada litoranea. Differentemente da quest'ultimo, il termine passa ad indicare nel tempo e nell'uso comune non più solo la strada, ma più propriamente lo spazio che fa da margine al mare e che si arresta a ridosso di un limite, che a seconda dei casi può risultare di natura orografica, infrastrutturale o insediativo, e che poi risulta essere lo stesso per il quale dall'altro suo lato si è fermata l'espansione della città.

La doppia condizione nella maniera di marginare sia il mare che la città, fa sì che il caso del Marginal della città di Porto dia forma a diversi modi in cui una città può abitare i suoi bordi d'acqua costruendo spazio pubblico. Questo spazio, infatti, sviluppandosi per circa 15 km lungo il fiume Douro e la costa atlantica, assume diversi tratti dipendenti innanzitutto dalle condizioni geografiche che incontra e che gli fanno assumere, di volta in volta, una misura differente: per questo, ad esempio, ad alcuni progetti ci si riferisce come “*passaio*” (passeggiata) mentre ad altri come “*faixa*” (fascia), mentre altri ancora costituiscono essenzialmente la riqualificazione di una “*avenida*”, laddove il progetto ha rivolto l'attenzione esclusivamente alla risemantizzazione del limite viario.

Essi costituiscono, dunque, anche l'occasione per ripensare la maniera di intendere la città, una città aperta e capace di promuovere e valorizzare queste terre di confine, ripensando gli elementi morfologici che segnano i bordi urbani (Sennet, 2011).

D'altra parte, se è vero che essi possono essere letti come elementi di un atlante di forme di città d'acqua, i diversi progetti nel loro insieme sono comunque parte di un sistema unitario, capace di proporsi, in seguito alla riqualificazione, anche come una figura unica e dal carattere fortemente identitario. Esso comprende, infatti, spazi che, oltre ad essere compresi tra città e mare, sono innanzitutto fuori dai nuclei consolidati, limitati spesso da condizioni orografiche, e che fanno da margine delle parti cui acco-

stano: sono, dunque, tutte aree che, seppur diverse tra loro, sono accomunate da una condizione di relazione. La continuità, inoltre, che comunque si riesce ad avere tra tutti i suoi diversi tratti consente di leggerli ad una scala più ampia come un unicum rispetto al quale marginare la città. Si capisce perché, dunque, ci si riferisce ad essi non più come alle aree del *Marginal*, ma nell'uso comune diventa "la *Marginal*", come volendo segnalare una nuova figura urbana che si è andata disegnando – oltre che sulla carta – anche nell'immaginario collettivo. E infatti, proprio a partire dalla differente misura di questa distanza e dal differente tipo di relazione che le diverse parti geografiche (mare, fiume, orografia) istituiscono o meno con la città, si passeranno in disamina prima il ruolo che il *Marginal* nel suo insieme ha assunto nella storia della città e, in seguito, la lettura dei suoi diversi tratti.

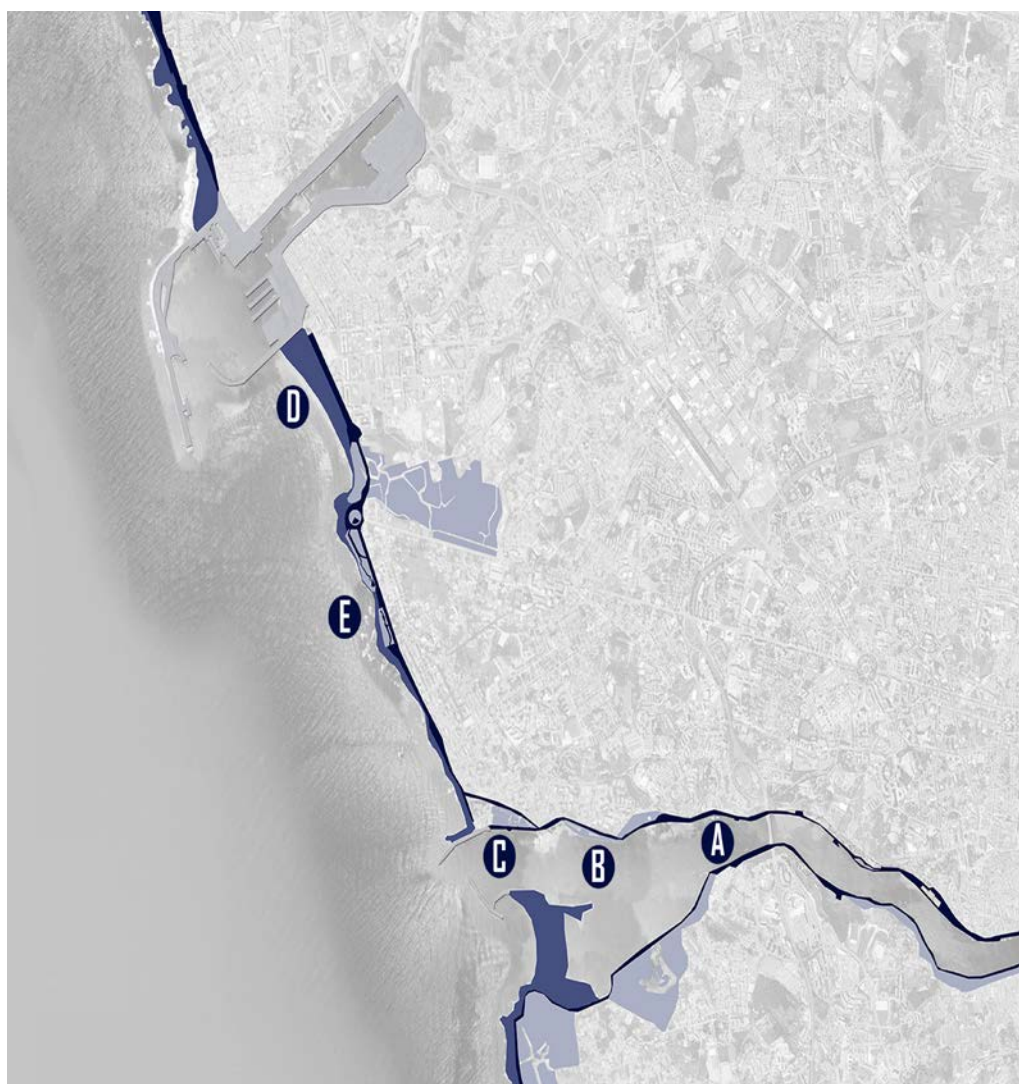


fig.2- Il Marginal della città di Porto con l'identificazione dei diversi tratti descritti

Trasformazioni d'uso e significato del *Marginal* in rapporto all'evoluzione della città metropolitana di Porto

La particolare natura della geografia di questo territorio, decisiva per lo sviluppo stesso della città di Porto, ha determinato anche le peculiarità delle aree che andiamo ad esaminare. La posizione accanto alla foce del fiume Douro fu, infatti, determinante per la localizzazione di un porto ben protetto e vigilato che quasi fin da subito si è venuto a configurare come la principale porta atlantica della Regione e nodo di interscambio per tutto il bacino idrografico. Dalla *Ribeira*, la città bassa, inizia dal 1395 la costruzione della *rua Nova*, la strada parallela al fiume, ampia e regolare, e lungo la quale già allora le case dovevano obbedire ad alcuni modelli formali (in pietra, con mezzanini, bifore e camini). Ciononostante le aree lungo il fiume non assunsero mai un carattere residenziale in quanto l'infrastrutturazione della via d'acqua le legava sempre più alle attività di trasporto e commercio. L'artificializzazione del waterfront è stata, infatti, legata per lungo tempo solo alle attività commerciali di carico e scarico, dando luogo ad un paesaggio lungo i margini del fiume costituito dalle relazioni tra le diverse geografie dei luoghi e le attività ad esse legate: così l'invaso fluviale era costantemente occupato dai *rabelos*, le antiche imbarcazioni che trasportavano il vino di Porto; il basamento naturale roccioso di Villa Nova de Gaia e della Ribeira era animato dalle attività di pesca ed essiccazione del baccalà; i costoni rocciosi della riva atlantica venivano punteggiati dalle attrezzature di difesa del bacino portuale verso nord con il Forte São João da Foz, il castello de Queijo e quello di Leça (XXVI secolo).

Fino a questo momento, dunque, l'immagine del fiume era associata solo alla sua infrastruttura: solo successivamente, in relazione ai lavori di miglioramento e ampliamento del porto intrapresi a partire dal 1787 dalla *Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro*, inizia lo studio per un ampio progetto per la facciata urbana fluviale che propone la demolizione della muraglia, aprendo la piazza della *Ribeira* al fiume, con la ristrutturazione dei quartieri *Miragaia* e *Barredo*. È in questo momento che comincia il processo di "estetizzazione" del fiume, processo che sarà poi realizzato successivamente in relazione agli ideali romantici del XIX secolo e alla concezione in termini paesaggistici e simbolici della promenade lungo il fiume, secondo un modello molto conosciuto in Europa per i giardini borghesi inglesi vicino al fiume ma completamente lontano e per l'epoca inconciliabile col mondo del lavoro. Si sviluppa notevolmente in questo periodo tutta la fascia edificata lungo l'oceano, il quartiere di Foz, tra la foce del fiume e Matosinhos: a partire dal 1854 si comincerà a lavorare nuovamente sull'apertura dell'asse di Boavista fino all'incrocio con la strada per Matosinhos, proprio mirando a indirizzare l'espansione della città verso ovest e a stabilire l'unione di Porto con il mare. La costruzione di un nuovo porto protetto a Leixoes (1864-1892), fuori dalla città, nel comune di Matosinhos, determinerà la decisione di stabilire lì il nuovo porto commerciale nel 1908 come alternativa definitiva al porto fluviale. La delocalizzazione del porto e il nuovo rilevato costruito per la ferrovia, determinarono un progressivo abbandono della relazione diretta delle aree del Marginal tanto con la città che con il mare.

Con l'attenzione europea intorno alla metà degli anni '90 verso il tema dei waterfronts e le diverse occasioni presentatesi per la città (festival, eventi, programmi europei) inizia il processo di recupero di queste aree: il senso di queste operazioni ha visto, nell'arco dell'ultimo ventennio, determinare condizioni favorevoli all'attenzione architettonica e urbana per questi luoghi, in una logica che va al di là del semplice recupero del fronte a mare, affermandosi sempre più come un'esigenza di recuperare le relazioni perdute tra la città e il mare e, assieme, la consapevolezza di costruire nuove forme ed usi dello spazio pubblico.³ Solo in anni recenti, infatti, lo spazio pubblico è stato oggetto di riqualificazione poiché, in seguito ad una serie di programmi ed eventi, è come se si fosse trattato quasi di una riscoperta. Numerosi, infatti, i progetti che hanno operato sul territorio (*piano strategico Programa Polis, programma Area Metropolitana di Porto, piani attuati per le aree di riverfront/waterfront*) proprio in relazione e/o continuità con eventi (*Porto Capitale della Cultura 2001*) o grosse iniziative (*centro storico di Porto Patrimonio mondiale dell'UNESCO*). Il ribaltamento operato è stato nella nuova maniera di pensare allo spazio pubblico. La città di Porto, infatti, forse anche in base alla sua particolarissima geografia fatta di salti di quota e notevoli differenze altimetriche tra le diverse parti di città, si è andata costruendo nel tempo secondo logiche urbane che prestavano attenzione alle singole unità edilizie che, accostate l'una all'altra, restituivano lo spazio vuoto per "differenza" con quello costruito. Mentre in gran parte delle città europee, piazze, larghi, assi viari e boulevards rientravano già a pieno titolo in una logica strutturante di conformazione della città, una planimetria della città di Porto ancora oggi testimonia – attraverso la sua morfologia – che lo spazio vuoto viene fuori prevalentemente come spazio di risulta, un residuo del costruito atto a consentire l'accessibilità e la mobilità tra volumi edificati. E infatti, anche gli eredi contemporanei della tradizione architettonica portoghese erano noti fino a qualche decade fa per i loro eleganti interventi alla scala dell'edificio. È solo in tempi più recenti che si è iniziato a pensare che questi spazi potessero costituire una risorsa da restituire alla collettività, e che, anzi, già solo tale programma fosse da considerare come progetto ambizioso e valido per la città: la gran parte degli interventi realizzati, infatti, sono opere attuate secondo il criterio del minimo intervento, in cui il nuovo si inserisce umilmente in un'architettura locale fortemente caratterizzata. E in questo, la scoperta dello spazio vuoto come spazio pubblico ha riguardato una serie di larghi, piazze, giardini, viali all'interno dei tessuti già consolidati, in particolar modo nel centro storico, ma anche la consapevolezza di una possibile riappropriazione della distanza tra la città e l'elemento acqua.

Fare margine: le diverse forme dello spazio pubblico⁴

LIMITE / LINEA: Marginal do Douro entre Alfandega e Passeio Alegre

Il primo tratto del *Marginal* di Porto è quello che viene solitamente fatto coincidere con i progetti di Manuel Fernandes de Sa e Francisco Barata. Ma il tratto – sia per la sua misura che per la condizione di trovarsi in parte in prossimità del centro antico e

di fronte il territorio di Villa Nova de Gaia – va descritto in relazione anche ad altri elementi.

La Ribeira e il *Muro dos Bacalhoiros*. Prima che inizi il vero e proprio *Marginal*, infatti, ci troviamo in presenza di un altro tratto che viene identificato dagli abitanti del luogo come la *Ribeira*, il lungofiume. Ad esplicitare questa relazione tra la città e il fiume è l'elemento architettonico del *Muro dos Bacalhoiros*, originariamente parte della muraglia fernandina medievale. Quando la muraglia smise di avere funzioni difensive, il muro venne abitato e sorsero su di esso alcune case e una strada di servizio ad esse, che ancora oggi porta il nome di *rua de Cima do Muro* ("strada sopra il muro"). La riqualificazione ha visto l'intervento dell'architetto Manuel Fernandes de Sa concentrarsi sulla riqualificazione di questo spazio pubblico, dando più valore al muro, che già era stato riutilizzato per ospitare bar e ristoranti, attraverso la riconfigurazione dello spazio che lo lega al fiume con nuove ridiscese, e al ponte Dom Luis con un sistema di rampe (fig.3). Ciò conduce l'intervento su una logica interscalare: da un lato il muro stesso riconfigura a livello urbano tanto il tema dell'attraversamento – attraverso e sopra di esso – che quello dell'attacco a terra, costituendo una sorta di nuovo basamento per l'edificato della Ribeira; dall'altro la distanza tra il muro e l'acqua non viene più percepita come un qualcosa "al di fuori" della città, ma grazie ad un intervento analogo operato sugli spazi di riverfront a Vila Nova de Gaia, è come se formasse parte di un unico grande spazio pubblico che ingloba il fiume.



fig.3- Limite/Linea: la Ribeira (tratto A)

Dall'Alfandega a rua da Ouro. Il progetto per il *Marginal* parte quasi in sordina, caratterizzandosi come una linea atta ad istituire le connessioni veicolari e pedonali per raggiungere tratti in cui la sua misura assume dimensioni più adatte a sviluppare un progetto di diversa natura: è un progetto che si caratterizza essenzialmente come una riconfigurazione della sezione stradale, che a seconda dei tratti comprende, la strada carrabile, il rilevato tranviario e la passeggiata pedonale, mettendo in connessione alcuni elementi lungo il percorso, come ad esempio l'*Alfandega*, la vecchia dogana, oggi adibita a museo dei trasporti. A caratterizzare questo tratto è il diverso rapporto che l'edificio assume col fiume poiché, arretrando o avanzando rispetto ad esso, consente che la linea del *Marginal* si articoli, bypassando alcuni elementi e in alcuni casi addirittura sdoppiandosi (fig.4), come ad esempio accade laddove i percorsi pedonale e tranviario continuano a costeggiare l'abitato, mentre la strada carrabile si distacca, prendendo posto sul fiume e offrendo un percorso in auto sicuramente suggestivo. La linea assume il compito di porre in continuità il tratto ribeirino con l'area dei giardini successiva, senza ciononostante perdere il contatto diretto col fiume, ma non ha la forza di favorire le connessioni trasversali tra la città e il Douro.

fig.4- Limite/Linea: dall'Alfandega a rua da Ouro (tratto B)

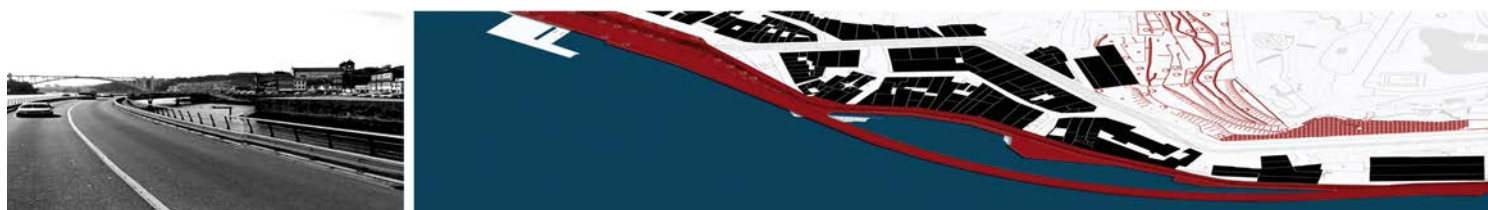


fig.5- Limite/Linea: dall'osservatorio alla foce (tratto C)

Dall'osservatorio alla foce. In questo tratto la strada costeggia una serie di parchi e giardini, configurandosi come una linea che aggancia a sé di volta in volta i diversi sistemi di contatto col fiume in maniera differente. In entrambi i casi, la strada perde il contatto diretto con l'acqua, distinguendo le aree di attraversamento veloce da quelle dello stare. (fig.5)

Nonostante il diverso carattere dei tratti di lungofiume, ciò che interessa qui sottolineare è che in ciascuno di questi casi il limite dell'edificato viene ripensato di volta in volta sempre in rapporto con la strada, che diventa collegamento e percorso tra gli elementi del sistema fluviale: non siamo ancora in situazioni di bordo, né di margine, ma di un limite che, pur tenendo assieme tra loro elementi e spazi differenti, viene ridisegnato per essere letto come una linea cui si accostano elementi di diversa natura.

BORDO/FASCIA: la riqualificazione del Marginal di Matosinhos Sud e di Leça da Palmeira

Proseguendo nella lettura dei tratti del *Marginal*, una volta indagata la linearità del sistema che costeggia il fiume Douro sul lato nord, passiamo ad un tratto che, pur non essendo in continuità geografica con il precedente, presuppone una continuità logica. Se, infatti, nei casi precedenti si è esaminato il configurarsi del *Marginal* come una linea, il caso che riguarda la Faixa Marginal di Matosinhos Sud e quello analogo di Leça da Palmeira vuole chiarire innanzitutto il perché in questi tratti si parli di fascia marginale piuttosto che di semplice *marginal*.

Nel caso di Leça da Palmeira, il progetto di Alvaro Siza risolve la riqualificazione della *Avenida da Libertade* con un progetto che prevede una fascia a verde e un percorso pedonale, che corrono paralleli alla linea di costa, e che si sovrappongono in alcuni punti per permettere l'attraversamento delle aree a verdi e il collegamento con due elementi di testata del percorso, opere precedenti dello stesso architetto: le note piscine naturali del 1966 e la *Casa de Chà da Boa Nova* del 1963.

L'intervento, nel caso di Matosinhos invece, si concretizza grazie al Programma Polis, introducendo un nuovo concetto di spazio pubblico capace di rivitalizzare il fronte marittimo tra il porto di Leixões e il limite sud della città: il progetto, ad opera di Souto De Moura (fig.6), prevede la creazione di quella che viene definita come "una nuova piattaforma marginale accanto alla spiaggia" (Guedes Marques, 2004, p.23), in cui sono incluse le funzioni di parcheggio sotterraneo e un centro di monitoraggio e interpretazione ambientale. Oltre la misura più ampia della sezione di progetto, questa volta ciò che determina un cambiamento di significato facendogli assumere un significato di "fascia" è la sua perimetrazione: infatti, il progetto avrebbe potuto risolversi anche in questo caso con il ridisegno della strada costiera, mentre qui la sua sezione viene inglobata in quella più ampia di progetto, rientrando in un dispositivo che consente il passaggio dalla fine del sistema urbano alla spiaggia.



fig.6- Bordo/Fascia: Faixa Marginal di Matosinhos Sud (tratto D)

Così come osservato da Nuno Grande, “Souto de Moura utilizza un linguaggio industriale per questa connessione, riproducendo architetture ready-made che reinterpretano la memoria funzionale della città portuaria – chiatte, banchine, gru, container e serbatoi di carburante – ora progettati con un glamour cosmopolita” (Grande, 2002, p.48).

La differenza sostanziale, rispetto ai precedenti progetti, è che non è più la linea che accosta agli elementi che di volta in volta si trova a delimitare, ma si assiste alla formazione di un bordo che media il rapporto tra due sistemi, in questo caso la spiaggia e il fronte edificato, individuando insieme un dispositivo e una figura altra, una sorta di prima ed elementare forma della distanza, segnata da una misura che ha già uno spessore maggiore rispetto alla linea e che quindi inizia ad essere pensata come un dispositivo progettuale differente.

MARGINE/SUPERFICIE: il Passeio Atlantico

Lo spazio urbano che si estende tra la Spiaggia do Molhe all'estremità sud dell'Avenida Montevideu di Porto, e l'inizio, verso nord, del Marginal di Matosinhos, è uno spazio in primo luogo molto complesso e diversificato, il cui ridisegno, ad opera dell'architetto catalano Manuel de Solà Morales, “si basa sul concetto che la città si debba aprire al mare e che possa essere un confine armonioso tra spazi costruiti e spazi naturali. Il Passeio Atlantico costituisce un vero continuum di verde e di blu in cui si succedono aree con “ambienti” tanto distinti quanto evocatori” (Nunes Carreira, 2002, p.18). La volontà di costruire quello che viene definito come un “confine armonioso” nasce proprio dalla consapevolezza che quest'area, proprio per la sua natura di stare tra sistemi differenti, sia stata nel tempo lo scenario di varie attività e che oggi costituisca un parterre di di-

versità in cui, attraverso il progetto del nuovo, ciascuno spazio lega una parte di città ad un'altra attraverso la sua natura di "margine". Il progetto, interpreta bene tanto le condizioni geografiche del luogo quanto la condizione presente delle diverse parti di città che su di esso affacciano: la parte terminale del quartiere di Foz che affaccia sulla costa rocciosa, il *Parque da Cidade* che fa da foce alla valle *de Galhineiras* verso l'oceano, l'inizio del sistema insediativo di Matosinhos Sud che si pone come una quinta sulla spiaggia sabbiosa. Alla lettura dei luoghi si somma la strategia di progetto che propone, secondo le parole dello stesso architetto, di "scomporre l'interpretazione stradale locale, unitaria e monolitica, e introdurre un'altra scala per esperire la città e la costa. È la scala che cerca il riconoscimento delle forme minori del terreno, quelle che si riconoscono e si scoprono percorrendo i distinti episodi." (De Solà Morales, 2008, p.46). Tanto la geografia e la natura insediativa quanto l'approccio alle diverse scale del progetto, consentono sì di unire in un unicum i diversi margini di città, facendoli convergere verso lo spazio ibrido di Piazza Gonçalves Zarco, ma anche di ridare a ciascuno di essi il proprio spazio.

fig.7-Margine/Superficie: Passeio Atlântico (tratto E)

La ridefinizione di quest'area parte con la costruzione di un viadotto che consente di



collegare l'area di accesso al Parco della città con la spiaggia atlantica, generando una configurazione di uso pubblico assolutamente singolare (fig.7). Il nuovo tracciato dell'Avenida do Rio de Janeiro si dispone su un tratto di viadotto sopraelevato, largo 16 metri, in cui sono previsti una passeggiata pedonale solo sul lato mare, la carreggiata stradale e il tramvia elettrico. Il confine che separava queste due aree – la strada – si innalza, permettendo così l'accostamento di due superfici; l'una di sabbia, l'altra di verde. Su queste, oggetti a diverse scale sono "poggiati" (fig.8): il preesistente *Castelo do Queijo*, punto nodale per la connessione dell'area con la passeggiata lineare proveniente da sud; il preesistente edificio del Collegio *Luso-Internacional* che, da stazione balneare nelle previsioni di progetto è ancora oggi in rovina, ma – nonostante ciò – svolge un ruolo centrale all'interno dell'area come fuga prospettica dai diversi punti della passeggiata; l'attraversamento del parco; la piattaforma a mare; le sedute; l' "edificio trasparente" che ricollega alla quota della strada e alla passeggiata di Matosinhos Sud di Souto de Moura. In alcuni punti la superficie naturale si mescola con quella artificiale di progetto e dà luogo a degli innalzamenti che – oltre ad essere punti panoramici– permettono una completa fruizione pedonale dello spazio senza invadere la natura quasi incontaminata del luogo.

La disamina di questi progetti conduce ad una prima riflessione tanto sull'esplicitazione della natura di questi spazi, che sulle tecniche compositive del loro ridisegno. Dallo studio si evince chiaramente che non tutto ciò che margina la città verso il mare è margine propriamente inteso: c'è il progetto del limite, attraverso il ridisegno della sua propria linea, che può essere a seconda dei casi un muro o una strada ripensati nella loro sezione; esistono invece i tratti di *faixa marginal*, in cui è l'individuazione di una diversa misura a guidare il progetto di bordo inteso come dispositivo autonomo tra la città e il mare; esistono infine aree di margine, in cui è la consapevolezza dell'accostamento di diverse superfici a generare logiche di progetto differenti.



fig.8-Margine di città e di mare. Passeio Atlantico, Porto

ENDNOTES

1 De Luca E., "Tu, mio", Feltrinelli, Milano, 2005, p.14

2 La ricerca cui si fa riferimento è stata sviluppata dall'autore all'interno del Dottorato in Progettazione Urbana dell'Università di Napoli "Federico II" ed è contenuta nella tesi "Aree di Margine. "De-liri" urbani della città contemporanea": il tentativo è quello di indagare la nascita di un nuovo tipo di spazialità, quale quello delle aree che vengono definite di "margine", e di individuarne i caratteri per una loro possibile ri-scrittura in chiave contemporanea. Nella prima parte del suo scritto, dunque, l'autore tentava di definire in chiave architettonica termini spesso confusi – limite, bordo, confine, margine – attraverso la costruzione di un piccolo vocabolario in cui alle parole si facevano corrispondere le immagini di alcuni progetti contemporanei nel tentativo di riscattare l'accezione spesso negativa e vincolante che questi termini hanno all'interno del dibattito sulle città. Nel caso in esame del Marginal di Porto, dunque, le definizioni di LIMITE/LINEA, BORDO/FASCIA piuttosto che MARGINE/SUPERFICIE, sono riprese da quegli studi più ampi cui si rimanda per chi volesse approfondire la questione metodologica e teorica relativa alla costruzione di queste categorie che nel presente testo contengono la descrizione dei diversi tratti esaminati.

3 Fatima Fernandes e Michele Cannatà (2002), nel loro testo sui nuovi spazi pubblici di Porto, approfondiscono alcune di queste questioni legate all'abbandono e alla riqualificazione di molti di essi, passando in disamina la situazione delle forme urbane dei progetti contemporanei. Individuano, così, nella discrepanza tra la storia e lo stato di fatto, tra il progetto d'architettura e il progetto urbano lo stato di degrado di molti spazi delle città portoghesi: "ad un aumento riconosciuto a livello internazionale della qualità architettonica contemporanea in Portogallo, si assiste ad un degrado di qualità delle nuove aree urbane. Le ragioni di questo fenomeno sono complesse, ma tutte interrelate con processi economici che in poco tempo hanno alterato modelli sociali condizionati e repressi per molte decadi a causa di sistemi politici arretrati e decadenti. La fascia costiera e le aree urbane hanno sopportato forti pressioni, nell'arco di quindici anni, accentuando il disequilibrio tra l'interno e la costa in una situazione senza precedenti" (p.9).

REFERENCES

- Anselmi Alessandro, "La galassia urbana e il primato dell'architettura", in Area n. 26, maggio-giugno 1996, Motta, Milano, 1996.
- Cacciari Massimo, "La città", Pazzini, Verucchio (RN), 2009.
- Cannatà Michele, Fernandes Fatima, "Formas Urbanas", Exponor, Matosinhos, 2002.
- De Luca Erri, "Tu, mio", Feltrinelli, Milano, 2005.
- Domingues A., Nonell A.G., Tavares R., "Oporto" in "Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica", Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, Barcelona, 1994.
- Grande Nuno, "Passeio Atlantico: tres faces de um projecto urbano", in AA. VV. Passeio Atlantico, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002.
- Guedes Marques, "Intervenção em Matosinhos", in AA.VV. Intervenção do Programa Polis em Matosinhos, Edição POLISMATOSINHOS, SA, Matosinhos 2004.
- Lynch Kevin, "L'immagine della città", Marsilio 2006.
- Nunes Carreira, F., "O Passeio Atlantico, o POLIS e o Grande Porto", in AA. VV. Passeio Atlantico, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002.
- Oliveira J. M., "O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento", Instituto de Alta Cultura, centro de estudos geográficos, Coimbra, 1973.
- Pacheco H., "Porto", Editorial Presença, Lisboa, 1984.
- Palazzo Danilo, Treu M.Cristina, "Margini. Descrizioni, strategie, progetti". Alinea 2006.
- Ramos, L. (1994), "História do Porto", Porto Editora, Porto.
- Salgado J., "Memoria dos lugares", in AA. VV. "Passeio Atlantico", Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002.
- Secchi Bernardo, "La città del XX secolo", Laterza, Milano, 2005.
- Secchi Bernardo, "Le condizioni sono cambiate", in Casabella n.498/9, "Architettura come modificazione", Electa Periodici, gennaio-febbraio 1984, pp. 8-13.
- Sennett Richard, "The open city", in BURDETT, R.; SUDJIC, D. (dir). "Living in the endless city". London: Phaidon Press Ltd, 2011
- Solà Morales Manuel, "De cosas urbanas", Gilli, Barcelona, 2006.
- Zanini Paolo, "Il significato di confine. I limiti naturali, storici, mentali", Mondadori, Milano, 2000.

Giuseppe Parità

Dipartimento di Architettura. Università degli Studi di Napoli "Federico II"
parita.gi@gmail.com

Giuseppe Parità (Naples, 1983) architect, PhD. Graduated in architecture in 2008 at the University of Naples "Federico II". After developing part of its PhD research at the School of Architecture of Madrid (ETSAM), in 2012 he held the title of Doctor Europaeus defending a thesis titled "Places on the margins. Urban Delirious in contemporary cities" at the University of Naples, within the PhD Programme in Urban Design. Currently engaged in scientific research, he is teaching assistant for the subject area ICAR14. He has participated in several international conferences, design studios and workshops, both as participants and as scientific referee.