

Marina Dragotto

Nuovi approdi

4 New Moorings Marina Dragotto

Portus with its fourth issue and Rete 2001 celebrate their second year of life. The constant themes of our work in the past two years have been the research and building of a common ground to examine the transformation issues of the waterfront of urban and port settlements.

We have had positive feedback from our work and this has helped us calibrate our initial project. On one hand the positive response has confirmed our intuitions in considering the Mediterranean basin a cultural unit; on the other hand it has made us aware of the changes that need to be made on the initial project.

Taking for granted that the grounds of Rete 2001, founded by the Italian authorities and institutions and by Spain and Portugal, are consolidated, in this issue *Portus* opens up to different geographical areas.

One of the first articles and probably the most obvious and expected one, is an inquiry on the interesting and lively world of French port cities, with a special

focus on Marseilles, one of the most important ports of the Mediterranean. With the project *Marseille métropole méditerranéenne*, the city is coming to an end of a rich and articulated transformation of the urban-port waterfront area, that has created an occasion to reassert its identity and to highlight the brilliant recovery from the urban crisis of the '80s and '90s.

A second new field of inquiry is on African ports located on the eastern coast. The article shows how the politics of transformation of the urban-port waterfront are becoming widespread, and how they take on different meanings in different geopolitical contexts. Contrary to what happens in other places, in north eastern post-colonial African cities, the recovery and conservation of industrial archaeology in historical ports is not a sophisticated luxury, but a fundamental passage for the development of urban tourism, an indispensable element for local development.

The last "novelty" examined by *Portus* is New York; a city we have dedicated a special space to. The reasons for such attention are two: the first is the vast, complex and

Con il quarto numero, *Portus* e Rete 2001 compiono due anni di vita. Due anni di lavoro nei quali la ricerca e la costruzione di un terreno di riflessione comune sulle tematiche delle trasformazioni in corso nei waterfront urbano-portuali, è stata una costante. La risposta ai nostri sforzi è stata positiva e ci ha aiutati a calibrare il progetto di partenza confermando la bontà di alcune intuizioni – prima fra tutte l'idea di contare sull'unità culturale del bacino mediterraneo – e correggendone altre. Potendo considerare consolidate le basi di Rete 2001 – fondata da enti e istituzioni di Italia, Spagna e Portogallo – con questo numero *Portus* apre i suoi orizzonti geografici di riferimento, in diverse direzioni. Nella prima, la più naturale, cominciamo a indagare l'interessante e vivace mondo delle città portuali francesi, con un articolo dedicato a Marsiglia, indubbiamente uno dei porti più importanti del Mediterraneo. Attraverso il progetto *Marseille métropole méditerranéenne*, la città sta completando un'esperienza ricca e articolata di trasformazione delle aree di waterfront urbano-portuali, facendone l'occasione per riaffermare la sua identità e rimarcare la brillante uscita dalla crisi urbana degli anni ottanta e novanta.

Un secondo nuovo ambito è costituito dai porti africani della costa orientale in cui si indaga l'ampia diffusione delle politiche di trasformazione dei waterfront urbano-portuali che stanno assumendo significati e caratteri distintivi nei diversi contesti geopolitici. Diversamente da quanto accade in altre realtà, nelle città post-coloniali dell'Africa orientale, il recupero e la conservazione del patrimonio di archeologia industriale dei porti storici, non costituisce un lusso sofisticato, ma il passaggio fondamentale per lo sviluppo di una economia del turismo urbano indispensabile allo sviluppo del sistema locale.

L'ultima "fuga" dai territori abituali di *Portus* ci porta a New York, città alla quale abbiamo voluto dedicare uno spazio particolare. La ragione di quest'attenzione è duplice: da un lato il vasto, complesso e intenso rapporto della città con l'acqua che la induce a continue trasformazioni; dall'altro l'anniversario del crollo delle Torri gemelle, sede della Port Authority. Oltre a un articolo dedicato alla riflessione che la città sta compiendo sulla ricostruzione dell'immagine di Lower Manhattan e del suo waterfront, presentiamo alcune fotografie tratte da una mostra che il Porto di Venezia ha voluto dedicare a New York e la recensione di un libro dedicato all'evoluzione del suo waterfront.

Per tornare all'area geografica "tradizionale" della rivista – Italia, Spagna, Portogallo e America Latina – il Porto di Chioggia (Venezia), ci offre l'opportunità di affrontare un argomento di vasto interesse e sul quale torneremo nei prossimi numeri: la rilevanza del settore della pesca nell'organizzazione e nella vita quotidiana di porti e città.

Il *Museo de la Pesca*, inaugurato lo scorso settembre a Palamós e qui presentato in un articolo ad esso dedicato, contribuisce a chiarire la complessità dei rapporti tra mare e città che il settore della pesca ha costruito e consolidato nel corso dei secoli. La breve ma interessante testimonianza della città di Sesimbra, dimostra quanto la pesca sia ancora oggi una realtà economica e sociale centrale nello sviluppo di molte città medie.

Sul versante dell'America Latina la miriade di piccoli porti pescherecci che punteggiano le coste cilene, dimostrerebbero certamente l'interesse storico-testimoniale e antropologico di una seria ricerca dedicata al mondo della pesca. Tuttavia in questo numero la struttura organizzativa dei porti cileni è analizzata considerando più in generale l'evoluzione del rapporto città-porto lasciando ad articoli più specifici il compito di approfondire la tematica nei prossimi numeri della rivista.

Con un articolo dedicato a Buenos Aires, torniamo a occuparci della capitale argentina, in una chiave nuova: il suo rapporto con il Rio de la Plata. Con quest'articolo *Portus* apre così un filone molto interessante di indagine del rapporto tra la città e il porto dato dalla struttura particolare delle città fluviali, nelle quali ancora oggi, sono collocati molti porti di rango internazionale.

Infine, con questo numero, *Portus* inizia a fare un bilancio degli effetti prodotti dalle diverse Leggi nazionali di riordinamento della materia portuale che, nel corso degli anni novanta, hanno profondamente trasformato il rapporto città-porto in molti Paesi in tutto il mondo. Cominciamo con un ampio articolo dedicato ai 10 anni di attuazione delle Legge spagnola del 1992. L'articolo affronta tre aspetti complementari. Il primo è il forte cambio strutturale dei Porti che da punti di connessione terra-acqua isolati nel sistema territoriale regionale e nazionale, si sono trasformati in dinamici nodi della logistica. Il secondo aspetto analizzato è l'evoluzione del rapporto conflittuale tra porto e città nella Spagna degli anni settanta e ottanta e il ruolo virtuoso svolto dalle aree portuali storiche, nel trasformare il conflitto in collaborazione. La terza parte del lavoro, analizza le applicazioni della Legge in un'ampia casistica di città. Il quadro che ne deriva dimostra quanta strada verso lo sviluppo sostenibile si possa compiere coniugando buoni strumenti normativi e pratiche di gestione attente al perseguimento di obiettivi strategici chiari.

Nei prossimi numeri continueremo il bilancio degli effetti prodotti dalle Leggi nazionali sul rapporto porto-città e sulla ristrutturazione dei waterfront urbano-portuali, analizzando il caso italiano e quello francese. Nel farlo cercheremo di rispondere a una domanda di fondo: gli anni che abbiamo alle spalle e che hanno visto le città e i porti avvicinare progressivamente le loro politiche di sviluppo, hanno tracciato una strada consolidata o i rischi di una nuova separazione sono più concreti di quanto pensiamo?

intense relationship that the city has with water and how it obliges the city to make several and continuous transformations; the second reason is the anniversary of the collapse of the Twin Towers, that were also headquarters of the Port Authority. Besides an article on the city's various plans for the reconstruction of the image of Lower Manhattan and its waterfront, we have included some photographs from an exhibition that the Port of Venice has dedicated to New York, and the review of a book on the evolution of its waterfront. Coming back to the more "traditional" geographical area of the magazine, Italy, Spain, Portugal and Latin America, the port of Chioggia (Venice) gives us the opportunity to face a topic of great interest: the relevance of the fishing sector in the organisation and daily life of ports and cities. The future issues will discuss further this topic.

In this issue we present the *Museo de la Pesca*, inaugurated last September in Palamós, with an article that focuses on the complexity of the relationship between sea and city and how the fishing sector has helped build and strengthen cities throughout the centuries.

The brief nonetheless interesting testimony on the city of Sesimbra, shows how much fishing is still a central economic and social factor for the development of many medium-size cities.

The existence of thousand of small fishing ports along the Chilean coast in Latin America, confirm certainly the historical and anthropological interest for a serious research on the fishing world. However in this issue we consider the organisational structure of the Chilean ports and in general the evolution of the city-port relationship. More specific articles in forthcoming issues of the magazine will deal in depth with the topics mentioned above.

Again we talk of Buenos Aires, the capital of Argentina, but in a different light: its relationship with Rio de la Plata. With this article *Portus* opens a new interesting channel of study on the relationship between fluvial cities and ports and their structure. Many ports on an international level are still today located on fluvial cities.

Also, in this issue we start taking stock of the effects produced by

the various national Laws on the rearrangement of harbour regulations that throughout the '90s have profoundly changed the city-port relationship in many countries around the world.

We start with a long article on 10 years of implementation of the Spanish Law of 1992.

The article approaches three complementary aspects. The first is the strong structural change of ports that from isolated land-water connection points in a regional and national infrastructure system, have become dynamic logistic centers. The second aspect is the evolution of the conflictual relationship between port and city in Spain in the '70s and '80s, and the beneficial role that many historical ports have played in helping transform the conflict into partnership. The third part of the work focuses on the application of the Law on a wide number of cities and the different effects obtained as far as upgrading the waterfront.

The outcome of the study demonstrates that with good regulatory tools and management strategies, attentive to the achievement of clear objectives, it is possible to advance towards sustainable development.

In the next issues we will continue to take stock of the effects produced by the national Laws on the port-city relationship and on the restoration of the urban-port waterfront, by analysing the Italian and French situation. We will also try and answer a fundamental question: during these past years in which cities and ports have increased closer development politics, have they actually created a foundation for a better future, or are the risks of a new separation closer than we think?