

Palermo Waterfront: planning the “fluid city”

El frente marítimo de Palermo: planificación de la “ciudad fluida”

Maurizio Carta

Gateway Cities in the age of crisis

The most dynamic cities in the future will no longer be those that are able to attract iconic urban projects and investors driven by the real estate market focused on waterfront development, but the cities that have extensive cultural and ecological coastal resources and that are able to use them as the basis for creating new social identity and economic value. In a growing dematerialised development, the waterfronts of European cities are intersected by flows of the Network Society. They are subjects of experience economy and crossed by more powerful forces of regeneration and creativity-driven development. After the simple function of interfaces between sea and land, waterfronts are going to begin the “gateways” connecting material and immaterial global flows. Leaving its productive, commercial and functional roles, waterfront appears as “sensible hub” of global and wide networked economies into powerful resources able to revitalise local contexts.

Urban coastal areas are today interested in new commercial functions or in naval mobility innovation, but they are also subject to environmental regeneration and conservation of architectural heritage, or are under pressure from real estate investments. But more often the waterfronts can seize the opportunities offered by cultural dynamics of creative economy.

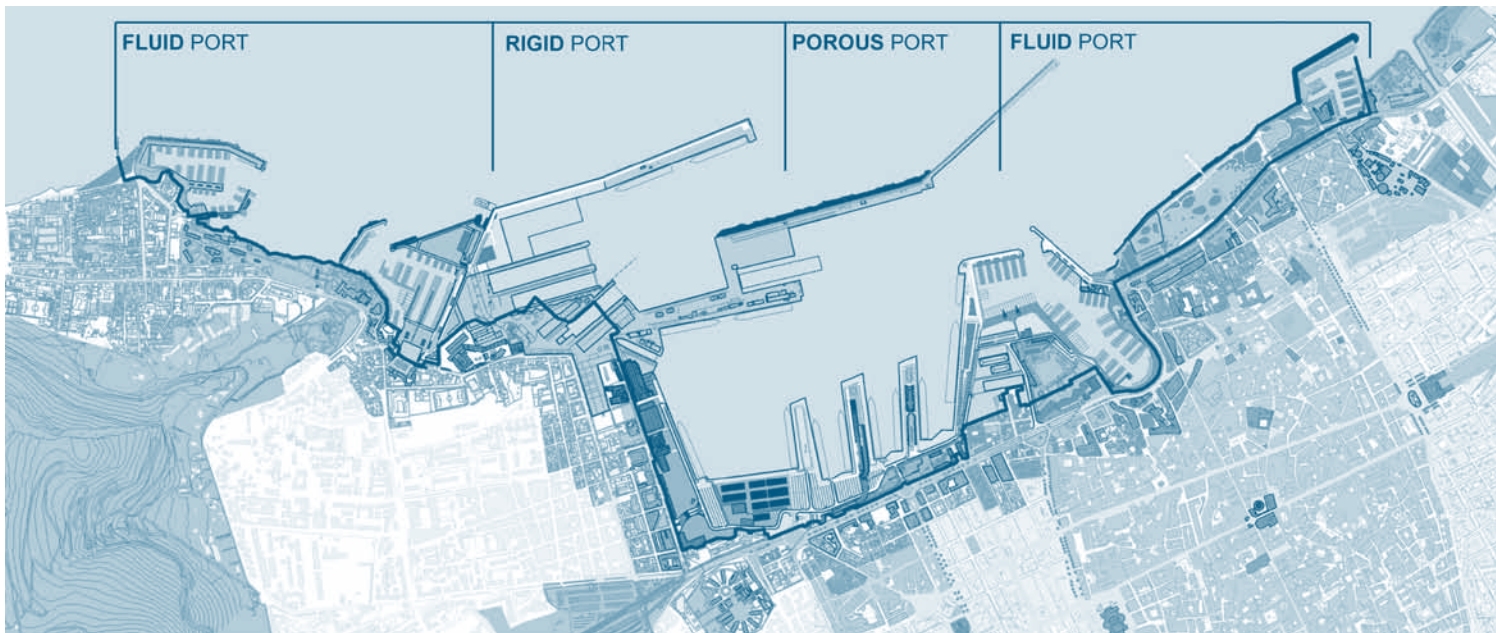


Fig. 1

Ciudades de entrada en época de crisis

En el futuro, las ciudades más dinámicas ya no serán aquellas que pueden atraer proyectos urbanos icónicos e inversores motivados por el mercado inmobiliario pensando en el desarrollo de los frentes marítimos, sino las ciudades que tienen muchos recursos costeros ecológicos y culturales y que a la vez sean capaces de utilizarlos como la base para crear una nueva identidad social y valor económico. Con el crecimiento del desarrollo desmaterializado, los frentes marítimos de las ciudades europeas se ven entrecruzados por los flujos de la Sociedad de la Información. Son el objeto de la economía de experiencia y se ven cruzados por unas fuerzas de regeneración más potentes y por el desarrollo motivado por la creatividad. Antes cumplían una función sencilla, sirviendo de

interfaces entre el mar y la tierra, pero ya los frentes marítimos van a comenzar a ser los “puntos de entrada”, sirviendo de vínculo entre los flujos globales materiales e inmateriales. Además de su papel productivo, comercial y funcional, parece que sería lógico que el frente marítimo fuera un hub para las economías globales y las economías de red convirtiéndolas así en recursos potentes y capaces de revitalizar contextos locales.

En la actualidad, lo que más les interesa a las zonas costeras urbanas es tener unas nuevas funciones comerciales o las innovaciones de la movilidad naval, pero asimismo tienen que tener en cuenta la regeneración ambiental y la conservación del patrimonio arquitectónico, y a la vez se encuentran sometidas a las presiones de las

Waterfronts are today one of the most fertile areas of cities that are investing in the enhancement of local culture, talent and excellence. They are places where dense and hybrid resources, opportunities, aspirations and ambitions of the city become vision, new relationships and projects. Not just real estate areas for aggressive capitalism, but nodes of a global network of flows of goods and people, places of cultural exchange, gateways for the “capitals of culture” increasingly competing to attract people, events, functions and investment and to produce quality, environmental sustainability and social cohesion.

Palermo Fluid City: principles and practices

Recently Palermo has identified the waterfront as a “growth machine” for its development, becoming a “Gateway City of the Mediterranean”: a metropolitan hub within the European and North-African urban framework, able of intercepting the flows of long distance networks and transforming them into interests,

Fig. 1. Palermo Waterfront Masterplan: land use and urban projects by A. Bevilacqua and M. Carta (Palermo Port Authority), with the “three variants” of port
Plan Director para el Frente Marítimo de Palermo: uso del suelo y proyectos urbanos de A. Bevilacqua y M. Carta (Autoridad Portuaria de Palermo), con las “tres variantes” de puerto

Fig. 2. The three waterfront networks: greenways, fast mobility infrastructure, slow mobility and pedestrian pathways (© M. Carta)
Las tres redes del frente marítimo: sendas verdes, infraestructura de desplazamiento rápido, desplazamiento lento y sendas para peatones (© M. Carta)

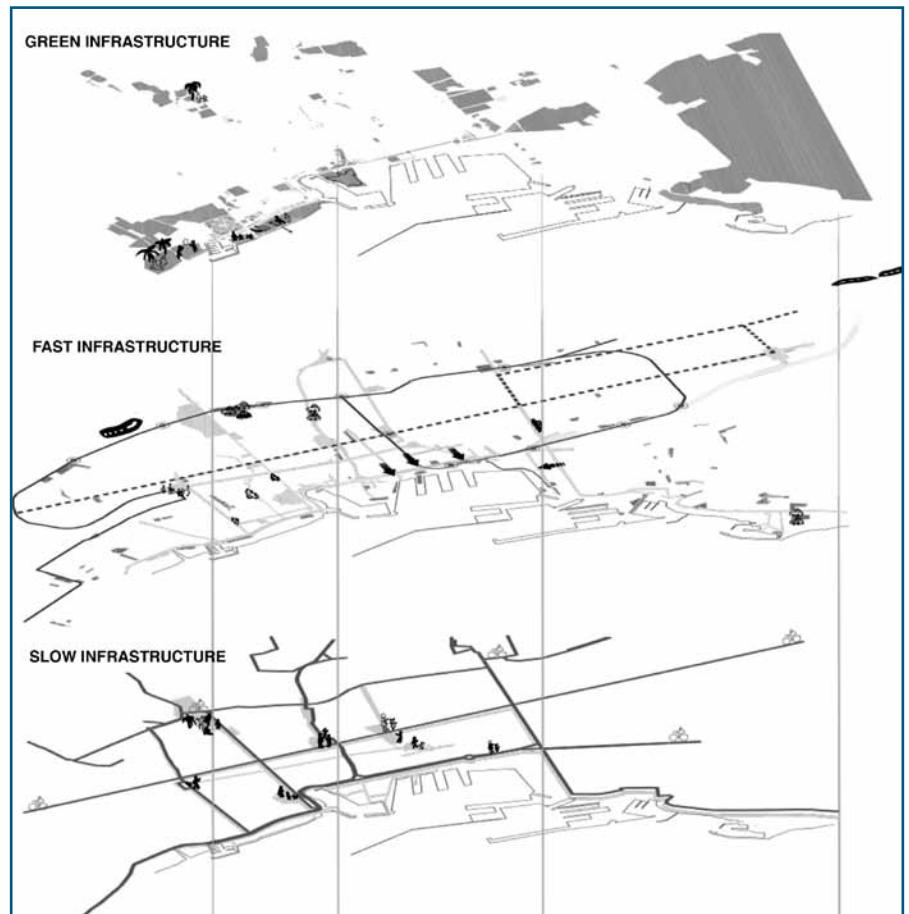


Fig. 2

inversiones inmobiliarias. No obstante, en la mayoría de los casos los frentes marítimos pueden aprovechar las oportunidades ofrecidas por las dinámicas culturales de la economía creativa.

Hoy día, los frentes marítimos se encuentran entre las mejores zonas de las ciudades que están invirtiendo en su cultura local, el talento y la excelencia. Son lugares donde los diversos recursos, las muchas oportunidades y las aspiraciones y ambiciones de la ciudad se convierten en una visión y en nuevas relaciones y proyectos. No son zonas inmobiliarias exclusivamente para el capitalismo agresivo, a la vez son nodos que forman parte de una red global de mercancías y personas, lugares de intercambio cultural, puntos de entrada para las “capitales de la cultura” compitiendo cada vez más para atraer a la

gente, a los eventos y acontecimientos y a las inversiones, con el fin de producir calidad, sustentabilidad ambiental y cohesión social.

Palermo ciudad fluida: principios, métodos y prácticas

Hace poco Palermo definió su frente marítimo como una “máquina de crecimiento” para el desarrollo de la ciudad, estableciéndose como “Ciudad de Entrada del Mediterráneo: un hub metropolitano dentro del marco urbano europeo y norteafricano, capaz de interceptar los flujos de redes de largo recorrido y transformarlos en intereses, inversiones, producción y localización, fomentando el desarrollo e innovación de la ciudad como parte de una nueva estrategia enfocado en el escenario mediterráneo.

investments, production and localisation, feeding the city's development and innovation as part of a new strategy focusing on the Mediterranean scenario. So the waterfront has taken on the role of "swing power" to generate a more creative city and to engineer the project for "fluid city" regeneration. The Central Waterfront offers itself as a pilot project not only to connect the gateway area to historic centre but also to offer the opportunities of cultural heritage to port area regeneration.

The Central Waterfront, closely inter-linked with the historic centre, must be viewed as one of the city's most fertile areas of urban creativity, where strategies, plans, services and businesses come together in the name of quality and productivity. The waterfront does not merely mean a new port but also a new city: a fluid city intertwined with a city of stone.

Starting with the vision of the Strategic Plan, the Central Waterfront has been identified as one of the "Integrated Transformation Areas", driven by a well-defined strategy organised into two operative fronts: the first addressing improvement to port functions and the second planning the waterfront as a "creative city", capable of generating new potential and renewed urban economies, providing the city with new spaces but also, and more importantly, new modes of being and lifestyles.

The waterfront will become the new "City of Exchange and Innovation", where port functions are integrated with large-scale urban services and new neighbourhood housing and services will create an obvious "city effect" along the seafront.



Fig. 3. Old Port Cala: new marina as "fluid port" and public spaces as urban interfaces (© M. Carta)
Antiguo Puerto de Cala: nuevo puerto deportivo como un "puerto fluido" y zonas públicas como interfaces urbanas (© M. Carta)

Por tanto, el frente marítimo ha asumido el papel de generar una ciudad más creativa y para servir de motor para el proyecto de regeneración de la "ciudad fluida". El Frente Marítimo Central se ofrece como proyecto piloto tanto para conectar la zona que es el punto de entrada al casco antiguo como para ofrecer las oportunidades del patrimonio cultural a la zona portuaria que está regenerándose.

Se debería percibir al Frente Marítimo Central - estrechamente asociado con el casco antiguo - como una de las zonas más ricas de la ciudad en cuanto a creatividad urbana se refiere. Es una zona donde las estrategias, los planes, los servicios y los comercios hacen causa común para crear calidad y productividad. Frente marítimo no solo quiere decir un puerto nuevo sino también una ciudad nueva: una ciudad fluida entremezclada con una ciudad de piedra.

Comenzando con la visión del Plan Estratégico, se ha identificado al Frente Marítimo Central como una de las "Zonas de Transformación Integradas", impulsada por una estrategia bien definida y organizada en dos frentes operativos: el primero

se ocupa de mejorar las funciones portuarias y el segundo se ocupa de la planificación del frente marítimo como una "ciudad creativa", capaz de generar nuevas posibilidades y economías urbanas renovadas, dando a la ciudad nuevos espacios y, a la vez, y lo que es más importante, nuevos modos de ser y nuevos estilos de vida.

El frente marítimo va a ser la nueva "Ciudad de Intercambio e Innovación", donde se integran las funciones portuarias con los servicios urbanos más importantes, y los nuevos servicios y las nuevas viviendas crearán un "efecto de ciudad" a lo largo del frente marítimo.

El Plan Director para el Frente Marítimo Central incluye unas 95 Ha y 1 millón de Cbm, implantando una estrategia integrada para mejorar la infraestructura, optimización urbana y desarrollo competitivo, actuando principalmente sobre la interfaz urbana entre la ciudad y el puerto. La "Oficina del Porto", establecida por la Autoridad Portuaria y la Municipalidad de Palermo en 2006 bajo la dirección de Flavio Albanese y Maurizio Carta, es la oficina de planificación que tiene la responsabilidad de llevar a cabo el Plan Director.

The Central Waterfront Masterplan acts on 95 ha and 1 million of Cbm, and puts into action an integrated strategy for infrastructural improvement, urban optimisation and competitive development, acting primarily on the urban interface between city and port. The powerhouse behind the Masterplan is a planning office called “Officina del Porto”, set up by the Port Authority and the Municipality of Palermo in 2006 and directed by Flavio Albanese and Maurizio Carta.

The waterfront project does not only concern coastal areas but also examines and intervenes in other interface areas defined as “target areas”: piazza Kalsa as the vibrant creative district of the city, the new commercial and cultural centre in the former Fruit and Vegetable Market and the Sampolo Station as a disused area for new convention centre. The whole area will be more accessible through improvements to pedestrian, road and rail networks, and also a new green pathway.

Conceptually, the Masterplan proposes three “waterfront variants”, two of which are strictly urban:

- the “fluid port” associated with sailing, cultural and leisure facilities and accommodation. The fluid port is immersed in and intertwined with the urban structure, characterised by marinas and cultural and leisure services, and strictly connected to the city (tourism port of Sant’Erasmus, park of Foro Italico, Old Port Cala). The functions provided for this section relate to the boating, recreational and cultural activities capable of being an integrated interface between city and port. The Archaeological Park in the Castello a Mare and the green areas represent important connectors of the urban ecological network;
- second variant is the “porous port”, namely an area for cruise-ships and passengers, enjoying close ties with the city and transport system, including facilities and buildings along the wharf to encourage the opening of the urban front onto the sea. This type of port is characterised by a large and porous area of urban transformation that acts as a link between the port activities given over to passengers and new cultural, residential and commercial activities related to the quality of the waterfront, which manifest a high degree of interaction between port and city;
- third variant foresees a “rigid port”, inaccessible to the citizens and thus enabling the harbour to work to full capacity: the “port machine” able to guarantee security and safety.

Fig. 4. Molo Trapezoidale as “porous port” and creative interface for a creative-driven urban regeneration (© M. Carta and Palermo Port Authority)

Molo Trapezoidale como “puerto poroso” y interfaz creativa para una regeneración urbana motivada por la creatividad (© M. Carta y la Autoridad Portuaria de Palermo)



Within this conceptual framework, Masterplan main strategies are:

- strengthening of the commercial port through an extension of the surfaces and a better rationalisation of functional areas and service buildings;
- the identification of solutions to respond to the increase in cruise traffic and upgrading of tourist services for passengers;
- strengthening and improving the quality of activities for yachting and the sea-related tourism, with projects for improving the urban quality and connecting the leisure activities;
- the maintenance and improvement of the industrial port efficiency with particular attention to building medium-sized ships;
- creating an interface area of mixed-use port and city, where some contempo-

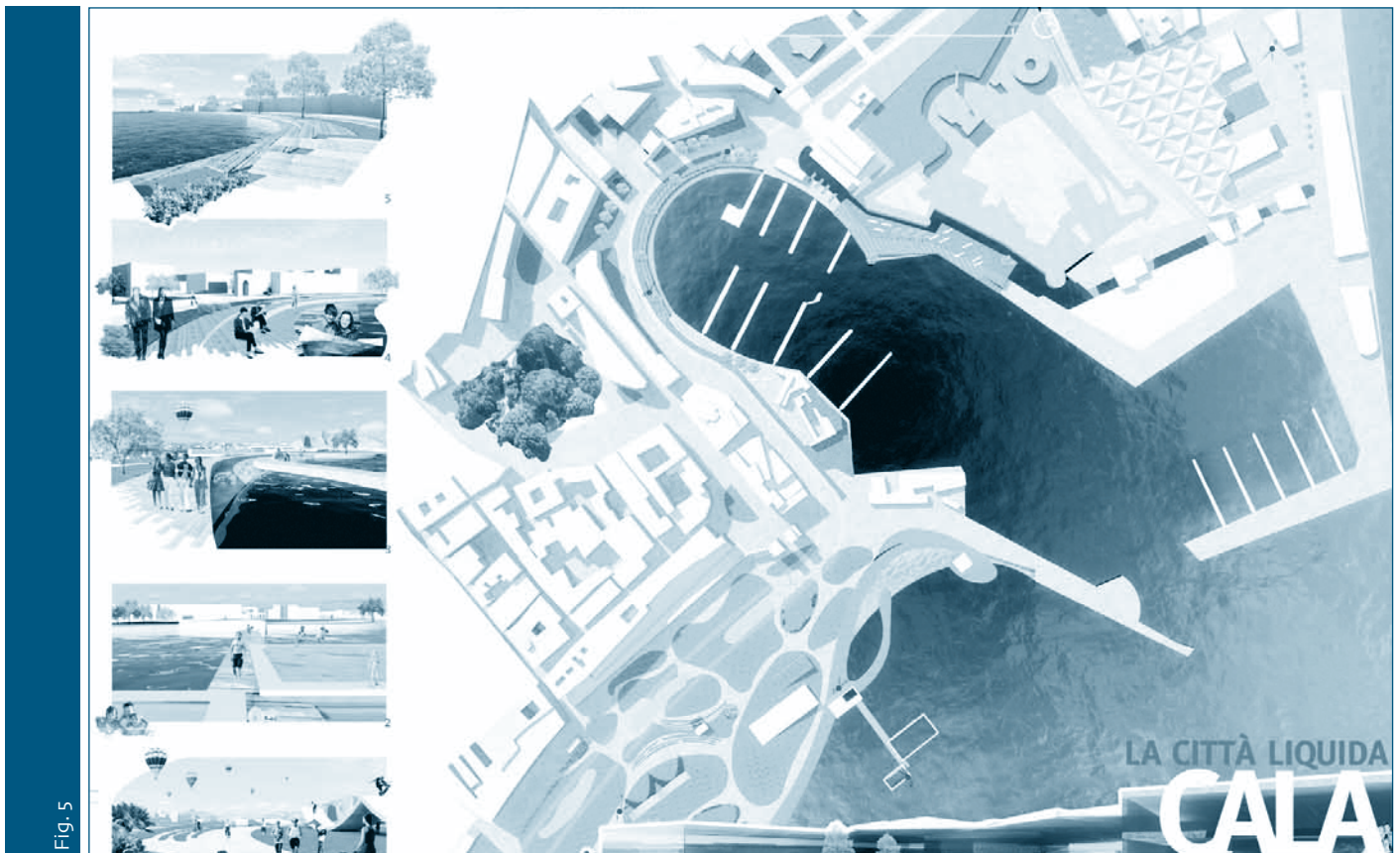


Fig. 5. Urban Design competition for Schools of Planning: winner project for the Molo Trapezoidale as the "porous port" by M.E. Battaglia, F. Caravello, M. Culcasi, A. Messina, A. Papucio (© M. Carta and University of Palermo)
 Concurso de Diseño Urbano para las Escuelas de Planificación: adjudicatario para el Molo Trapezoidale como "puerto poroso" de M.E. Battaglia, F. Caravello, M. Culcasi, A. Messina, A. Papucio (© M. Carta y la Universidad de Palermo)

Las zonas litorales no son las únicas de las que se ocupa el proyecto del frente marítimo, porque dicho proyecto analiza y actúa en otras zonas de la interfaz que han sido definidas como 'zonas de prioridad', es decir, la Piazza Kalsa, el centro de creatividad de la ciudad, el nuevo centro comercial y cultural en el antiguo 'Mercado de Frutas y Verduras' y la 'Estación de Sampolo', una zona abandonada donde se va a construir el nuevo centro de congresos. Las mejoras realizadas en la red de ferrocarril, la red de carreteras y las zonas peatonales, más la creación de una senda "verde", garantizarán que el acceso a la zona sea mucho más fácil.

Conceptualmente, el Plan Director propone tres "frentes marítimos variantes", dos de los cuales son estrictamente urbanos:

- el "puerto fluido" asociado con instalaciones para la navegación a vela, actividades cultural y de ocio más alojamiento. El puerto fluido está inmerso en y entremezclado con la estructura urbana, caracterizado por la presencia de puertos deportivos y servicios culturales y de ocio, encontrándose estrechamente vinculado a la ciudad (puerto turístico de Sant'Erasmo, el Parque de Foro Italico, El Puerto Antiguo "Cala"). Esta zona se va a poder utilizar para dar paseos en barco y asimismo habrá los tipos de actividad cultural y de ocio que puedan servir de interfaz entre la ciudad y el puerto. El Parque Arqueológico en el "Castello a Mare" y las zonas verdes constituyen eslabones importantes en la red ecológica urbana;
- la segunda variante es el "puerto poroso", es de-

rary architecture projects can be implemented that will become the new landmarks of the new urban waterfront; this area will ensure greater integration between urban functions and port spaces;

- innovation through the concentration of the port layout of the buildings (and terminal services) along the banks and the opening of the front on Via Crispi to clear the view of the sea and to bring some urban functions as close as possible to the water.

Finally, the Masterplan acts in synergy with the Strategic Plan in order to activate new urban projects in some adjacent areas: the Old Town as a large complex system in regeneration phase, the Mouth of Oreto River and the former Locomotive Depot of St. Erasmus, the former Gasometer, the historic district of Borgo Vecchio, the large area of the former Sampolo Station and Fruit and Vegetable Market, the former Tobacco factory and the old fishing villages of Acquasanta and Arenella. These areas are identified by the Masterplan as valuable “transformation areas” integrated with the regeneration of the waterfront and, therefore, of the entire city. Acts on these areas a Memorandum of Understanding with the Municipality of Palermo to identify general guidelines and intervention strategies can be maximised so that the port-city interaction.

Waterfront as urban growth machine

The Masterplan does not just define new uses and specialised port areas, but produces guidelines about urban renewal and development of the entire city. According to the “7 Principles for Creative Waterfront” (Carta, 2007), the areas given over to cruises and to recreational boating with the leisure services contribute to enhancing four urban values (real estate, tourism, nautical and ecological). This improvement of urban values will generate a profit that will ensure the sustainability of the plan and the attractiveness of the waterfront for private capital.

In current global crisis, with the world’s GDPs dropping, the strong flows of financial capitals that powered urban regeneration over the last fifteen years are no longer available to be tapped in an indiscriminate manner. Revitalising

cir una zona para barcos de crucero y sus pasajeros, que tiene estrechos vínculos con la ciudad y el sistema de transporte. Tiene instalaciones y edificios a lo largo del muelle para dar el frente urbano acceso al mar. La característica principal de este puerto es su larga y porosa zona de transformación urbana que constituye un vínculo entre las actividades portuarias dedicadas a los pasajeros, y las nuevas actividades culturales, residenciales y comerciales relacionadas con la calidad del frente marítimo, donde existe un nivel muy alto de interacción entre el puerto y la ciudad;

- la tercera variante prevé un “puerto rígido, sin acceso al público, facilitando así que el puerto pueda funcionar al máximo: la “maquinaria portuaria” puede garantizar tanto la seguridad activa como la pasiva.

Dentro de este marco conceptual, las estrategias principales del Plan Director son:

- fortalecer el puerto comercial mediante una ampliación de las superficies disponibles y una mejor racionalización de las zonas funcionales y los edificios dedicados a los servicios;
- identificar maneras de solucionar el problema del incremento en el número de cruceros que

hacen escala y mejorar los servicios para los turistas que traen;

- fortalecer y mejorar la calidad de las actividades para la navegación a vela y el turismo relacionado con el mar, con proyectos para mejorar la calidad urbana y conectar las actividades asociadas con el ocio;
- mantener y mejorar la eficacia del puerto industrial, haciendo hincapié en la construcción de barcos de tamaño mediano;
- crear una zona de interfaz que tanto el puerto como la ciudad pueden utilizar y donde será posible implantar algunos proyectos arquitectónicos contemporáneos que serán los nuevos puntos de referencia en el nuevo frente marítimo urbano; con esta zona se garantizará una integración más completa entre las funciones urbanas y los espacios portuarios;
- innovación, concentrando la distribución de los edificios del puerto (y los servicios de la terminal) a lo largo de las orillas y la apertura del frente en la Via Crispi para que haya vistas del mar sin obstrucción y acercar al agua algunas de las funciones urbanas.

Finalmente, existe una relación simbiótica entre el Plan Director y el Plan Estratégico para crear

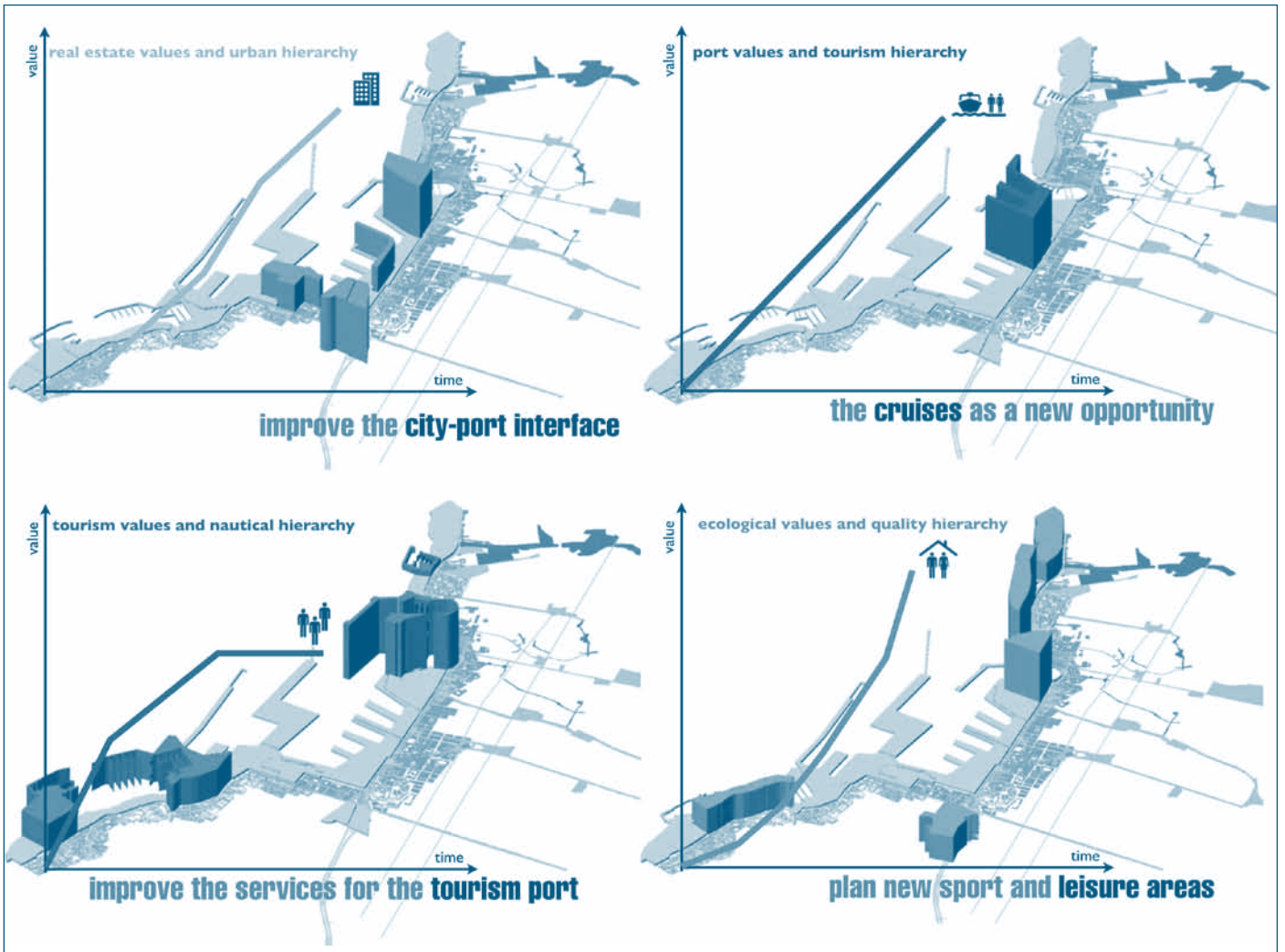


Fig. 6

Fig. 6. Palermo Port Masterplan: improvement of main four urban values produced by waterfront transformations: real estate, tourism, nautical and ecological (© M. Carta)
Plan Director del Puerto de Palermo: mejora de cuatro de los principales valores urbanos a consecuencia de las transformaciones del frente marítimo: bienes inmobiliarios, turismo, náutica y ecología (© M. Carta)

nuevos proyectos urbanos en algunas zonas colindantes: el Casco Viejo como un sistema largo y complejo en fase de regeneración, la Desembocadura del Río Oreto y el antiguo Depósito de Locomotoras de Sant'Erasmus, la antigua Fábrica de Gas, el distrito histórico de Borgo Vecchio, la zona ocupada por la antigua Estación de Sampoio y el Mercado de Frutas y Verduras, la antigua Fábrica de Tabaco y los pueblos pesqueros de Acquisanta y Arenella. Según el Plan Director dichas zonas tienen un valor alto en cuanto a transformación se refiere, integradas con la regeneración del frente marítimo y, por tanto, con toda la ciudad. Respecto a estas zonas, existe un Acuerdo de Entendimiento con la Municipalidad de Palermo para establecer unas pautas generales y estrategias de intervención para que se pueda maximizar la interacción entre el puerto y la ciudad.

El frente marítimo como maquina de crecimiento urbano

El Plan Director no se limita a definir nuevos usos y zonas portuarias especializadas, también establece directrices acerca de la renovación urbana y el desarrollo de toda la ciudad. Según los "7 Principios para un Frente Marítimo Creativo" (Carta, 2007), las zonas donde atracan los barcos de crucero, las zonas de excursiones en bote y de navegación en

waterfront is no longer easy opportunity for long-term investments or for using the financial capital gains of corporation, hedge funds or sovereign funds, but a more creative port-city has to provide precious opportunities for real development – not only quantitative but more and more qualitative – that is able to produce effects in both the domain of collective assets and that of private capitals.

The project for Palermo Waterfront is not motivated by a desire to restore disused areas or by real estate development, but the projects open a planning process in which the theme of regeneration of the “port city” is strictly integrated with the evolution of the consolidated urban tissues, offering new opportunities for a complete transformation of city quarters and acting in an active/creative manner on the urban quality. In a more ecological planning, the waterfronts are no longer new areas to build or densify, but must be the subject of a new planning vision, more creative and quality-oriented. Waterfronts are “common goods” and as such must be interpreted, planned and designed.

A new creative, integrated and sustainable vision of the waterfronts has to look at the overall urban metabolism, and it asks us to change the analytical and design tools, able to integrate the “city of stone” and the “city of water”, producing fertile synapses and critical questions also. Acting on that part of town that has a liquid interface is to set its effects to the entire local context, not only revitalising the urban tissues, but also creating new development opportunities and connecting the waterfront to the territorial production system.

Bibliografía / Bibliography

- Alemaný J., Bruttomesso R., eds. (2011), *The Port City of the XXIst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City*, Venice, RETÉ.
- Badami A., Ronsivalle D., a cura di (2008), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne.
- Bauman Z. (2000), *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press.
- Begg I., ed. (2002), *Urban Competitiveness. Policies for Dynamic Cities*, Bristol, Policy Press.
- Carta M. (2006), “Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa”, in *Portus*, n.12, novembre.
- Carta M. (2007), *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, Barcelona, List.
- Carta M. (2009), “Creative City 3.0. New scenarios and projects”, in *Monograph.it*, Barcelona, List.
- Censis-Scenari Immobiliari (2006), *Waterfront nel mondo e opportunità per l'Italia*, Roma.
- Landry C. (2000), *The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators*, London, Earthscan.
- Marshall R. (2001), *Waterfront in Post-Industrial Cities*, London, Spon Press.
- McKinsey Global Institute (2011), *Urban world: Mapping the economic power of cities*, McKinsey & Company.
- Monti C., Ronzoni M. R., a cura di (2007), *L'Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*, Milano, BE-MA.
- Mostafavi M., Doherty G., eds. (2010), *Ecological Urbanism*, Cambridge, Harvard University Press.
- Urban Land Institute (2004), *Remaking the Urban Waterfront*, Washington D.C., ULI.

barco, los servicios de ocio contribuyen a mejorar cuatro valores urbanos (bienes inmobiliarios, turismo, náutica y ecología). Esta mejora de los valores urbanos generará una renta económica que garantizará la sustentabilidad del plan y la capacidad del frente marítimo de atraer iniciativa privada.

En la crisis global actual, con la caída del Producto Interior Bruto (PIB) en todo el mundo, los fuertes flujos de capital que han alimentado la regeneración urbana durante los últimos quince años ya no están disponibles para ser utilizados sin criterios racionales. La revitalización de un frente marítimo ya no constituye una oportunidad fácil para las inversiones a largo plazo y los frentes ya no son lugares donde emplear la renta de las empresas, los fondos de cobertura o los fondos soberanos. Una ciudad portuaria creativa ha de proporcionar buenas oportunidades para un desarrollo verdadero – no solamente a nivel cuantitativo sino también, y cada vez más, a nivel cualitativo – capaz de tener un impacto tanto en cuanto a los activos colectivos como en el capital privado se refieren.

El proyecto para el frente marítimo de Palermo no se ve motivado por el deseo de restaurar las zonas abandonadas o por la promoción y el desarrollo inmobiliario, sino que inicia un proceso de planificación en el cual la regeneración de la

“ciudad portuaria” se encuentra estrechamente vinculada a la evolución de los tejidos urbanos ya consolidados, ofreciendo nuevas oportunidades para una transformación total de los barrios de la ciudad, actuando de manera activa/creativa sobre la calidad urbana. Cuando la planificación se realiza con un enfoque más ecológico, los frentes marítimos ya no son nuevas zonas donde hay que construir o densificar, tienen que ser el objeto de una nueva visión planificadora, más creativa y orientada hacia la calidad. Los frentes marítimos son “bienes comunes / públicos” y deberían ser interpretados, planificados y diseñados teniendo en cuenta esta realidad.

Una nueva visión creativa, integrada y sostenible de los frentes marítimos debe considerar el metabolismo urbano global, y nos pide que cambiemos las herramientas analíticas y de diseño para que la “ciudad de piedra” y la “ciudad de agua” puedan integrarse, creando vínculos fértiles y planteando preguntas importantes. Actuar sobre la parte de una ciudad que tiene una interfaz líquida, supone tener un impacto sobre todo el conjunto local, no solamente revitalizando los tejidos urbanos, sino también creando nuevas oportunidades para el desarrollo y conectando el frente marítimo con el sistema productivo del territorio.