

Fabrizio Paone

Quartieri portuali in Italia: i casi di Genova e Trieste

22 Italian Port Districts: the Cases of Genoa and Trieste Fabrizio Paone

At the start of a description of Italy's port districts one inevitably encounters a multitude of places (one per port would be an appropriate response, at least for the ports of a considerable size): quarters, districts, suburbs and other topographical entities, each distinguished by characteristics that are repeated, such as the proximity to the wharves, foundation in an ancient era and progressive stratification over time, in any case each individually differentiated by identifying elements. In a sense, port districts resemble lighthouses, they are all composed of the same elements and function essentially the same way, however each is easily recognisable (no two lighthouses are the same) in the image that becomes collective representation and thus of common importance. The significance of contemporary port districts is greater in the larger port cities: a useful examination of this issue could begin with Genoa and Trieste. It is not simply a question of the

two most important ports, but above all a matter of observing two urban formations whose role in domestic and international relations and whose phases of settlement expansion and economic prosperity are directly linked to the construction and functioning of the port, perceived as a primary motif of the city itself. They are, to use an expression often cited in material dealing with maritime and urban issues, port cities.

In this sense, it could be said that entire cities such as these are made up of port districts, of differing degrees of proximity in physical terms and relationships with the actual wharves, of differing degrees of residence for people working with port traffic, and differing degrees of activities related to ships, cargoes and contracts.

The nature of the port cities is often illustrated through this concise image, which can be neither confirmed nor falsified: it exists in itself, and is projected above all in the past, imagining happy times of a perfect symbiosis between ships, wharves and the city economy, translated into the shape of complete and monumental cities.

L'inizio di una descrizione dei quartieri portuali italiani incontra subito una moltitudine di luoghi (verrebbe da dire uno per porto, almeno per gli scali di una certa grandezza): quartieri, sestieri, borghi e altri toponimi, ciascuno segnato da caratteri che si ripetono, come la prossimità ai moli, l'antica fondazione e la progressiva stratificazione nel tempo, e tuttavia ciascuno contraddistinto da forti elementi di identità specifica. I quartieri portuali appaiono un po' come i fari, sempre uguali nella lista degli elementi che li compongono e nel dispositivo essenziale di funzionamento e, tuttavia, ognuno univocamente riconoscibile (non esistono due fari uguali) nell'immagine che diviene rappresentazione collettiva e quindi valore comune.

Il significato dei quartieri portuali contemporanei è più intenso nelle città portuali maggiori: una ricognizione a questo riguardo può forse cominciare da Genova e da Trieste. Non si tratta soltanto dei due porti maggiori, ma soprattutto di osservare due formazioni urbane il cui ruolo nelle relazioni nazionali e internazionali, le cui fasi di espansione insediativa e di prosperità economica vengono direttamente collegate alla costruzione e al funzionamento del porto, assunto come ragione primaria delle città stesse. Si tratta, per esprimersi con un traslato molto usato nella letteratura di argomento marittimo e urbano, di città portuali.

In questo senso, si potrebbe dire che tali intere città sono costituite da quartieri portuali, di maggiore o minore prossimità e relazione con le opere fisiche delle banchine, con maggiore o minore residenza di persone che lavorano con i traffici portuali, con maggiore o minore presenza di attività legate alle navi, alle merci, ai contratti.

La natura delle città portuali spesso si rappresenta attraverso questa immagine sintetica, che non può essere verificata né falsificata: essa esiste di per sé, e si proietta soprattutto nel passato, immaginando ere felici di simbiosi perfetta tra navi, moli ed economia cittadina, tradotta in forma di città finita e monumentale.

Questa immagine, in fondo onirica e ambigua, è l'immagine che abbiamo dei quartieri portuali: luoghi particolari all'interno della città contemporanea e allo stesso tempo rimandi alla totalità di senso di una città interamente portuale, collocata più nel passato che nel presente.

Ma questi quartieri sono anche luoghi concreti e materiali, straordinariamente densi di significati, e non solo frammenti che richiamano l'altro e l'altrove.

Possiamo farne esperienza e descriverli, a partire dal quartiere del Molo adiacente al Mandraccio del porto antico di Genova, a partire dal Borgo Teresiano che si accosta alle Rive e al porto vecchio di Trieste.

Per quartiere del Molo a Genova si intende, nel discorso comune degli abitanti, quella parte dell'antico sestiere del Molo che è rimasta "a mare" rispetto al fascio delle strade



La città di Genova in: Anonimo. *Figuratio totius moduli videlicet domorum esistentium...* 1544
The city of Genoa in: Anon., *Figuratio totius moduli videlicet domorum esistentium...* 1544

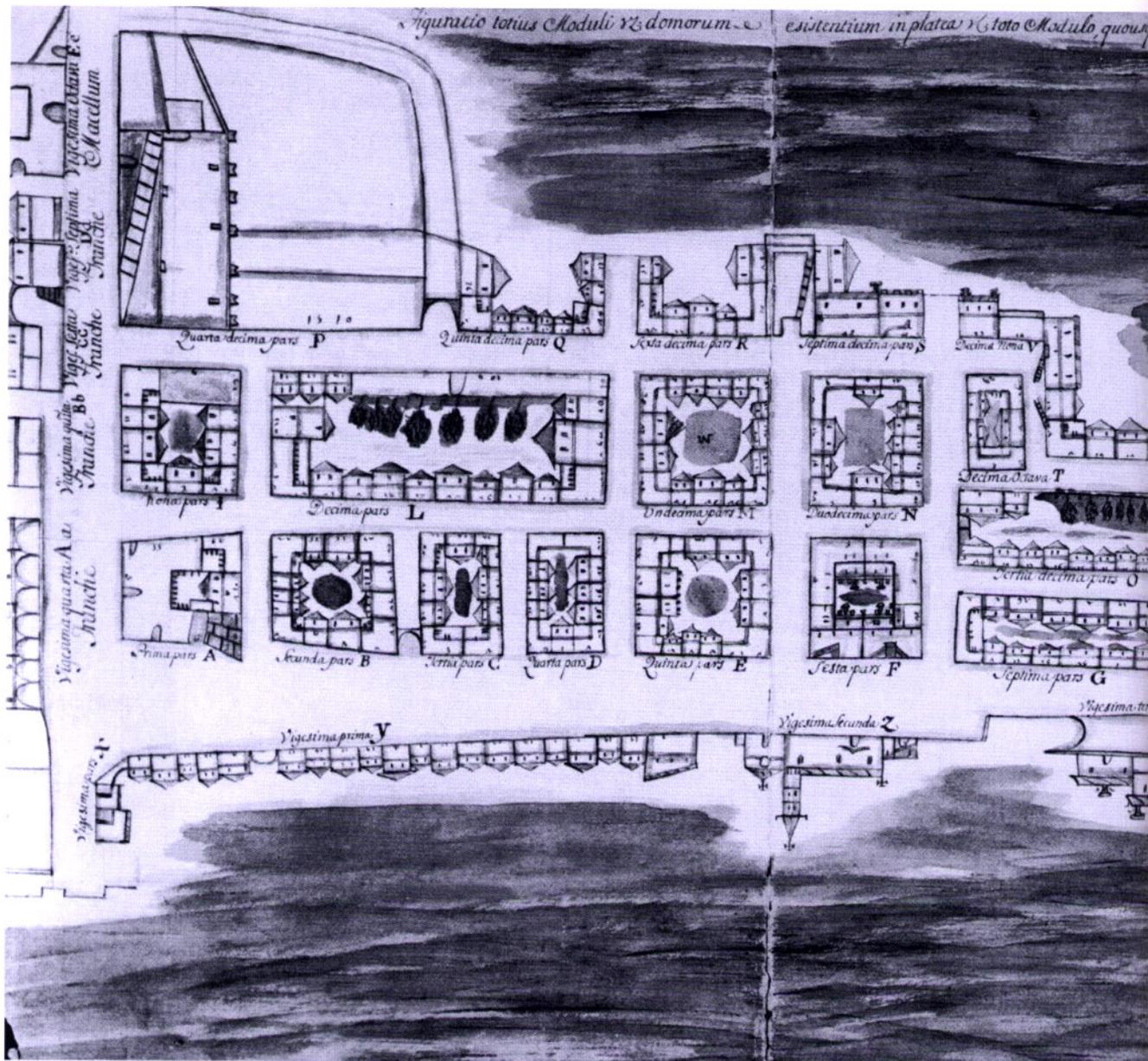
territoriali costiere che assicurano la percorrenza metropolitana in senso levante-ponente, la direzione principale della conurbazione costiera genovese. Difficilmente tuttavia il visitatore contemporaneo riconoscerebbe in questo quartiere, così compatto e quasi monolitico se visto dall'esterno, un'appendice che è stata separata dal suo corpo principale. La sua sembianza prima è quella di un'ostrica chiusa, attaccata in maniera vitale al proprio molo/diga che protegge il golfo portuale naturale; nel tempo la diga è stata prolungata, per divenire superficie di terra e quindi base su cui insistono magazzini e macchine portuali, mentre il quartiere è rimasto, per così dire, trattenuto all'interno delle mura che ne difendevano il perimetro, aggrappato allo sperone di roccia naturale sopra il quale ha costruito i propri artefatti. Costituendo il più naturale presidio del golfo nel quale si sono insediati il porto e la città di Genova, questi luoghi sono stati abitati sin dall'antichità classica; l'impronta del quartiere è tuttora medievale, un

This image, dreamlike and ambiguous in nature, is the image we have of the port districts: unusual sites inside the contemporary city and at the same time reminiscent of the sense of wholeness of a city that was completely a port affair, set more in the past than the present.

However these districts are also concrete and material places, remarkably rich in significance, and not merely fragments that recall other places and other things. We can use such experiences and describe them, starting with the district of the Molo adjacent to the Mandraccio in Genoa's old port, or Borgo Teresiano which is close to the waterside and the old port in Trieste.

For the city's inhabitants, Genoa's Molo district refers to the part of

the age-old precinct of the Molo that is still "out at sea" compared to the cluster of regional coastal roads that guarantee east-west metropolitan traffic flow, the main direction of Genoa's coastal layout. However it is difficult for contemporary visitors to recognise in this compact and almost monolithic district as it appears from the outside, an appendix that has been separated from its main body. At first glance it resembles a closed oyster, joined critically to its own breakwater protecting the natural port gulf; the breakwater has been extended over time and has become land and thus a base for storehouses and port machinery, while the district remains held, as it were, within the walls that defended its confines, clinging onto the outcrop of natural rock on which it has constructed its



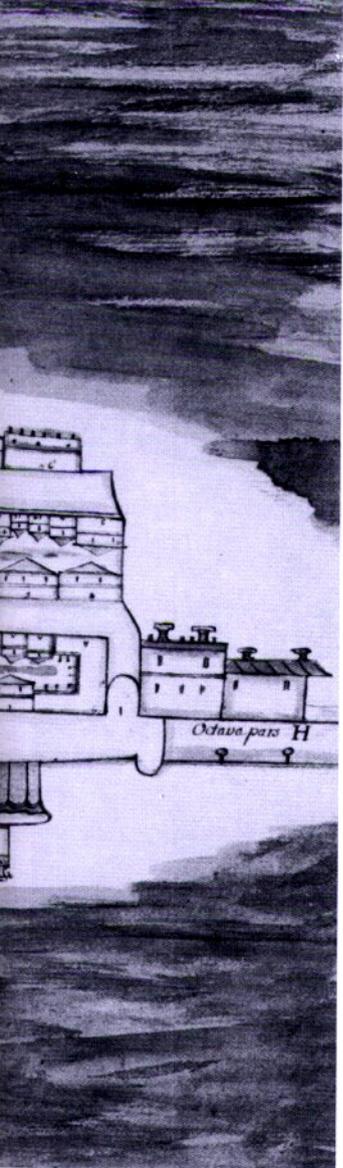
24

quartiere "tutto pieno" all'interno (di nuovo come un'ostrica), senza spazi aperti se non alcuni ritagli immediatamente a ridosso delle mura perimetrali. Il suo principio d'ordine è dato da una maglia costituita da quattro strade tra loro parallele che corrono nel senso longitudinale, intersecate da numerose vie secondarie ortogonali che suddividono il quartiere in *insulae* edificate.

Il Borgo Teresiano di Trieste, realizzato a partire dall'atto di esproprio dei terreni del 1730, è apparentemente assai più regolare nelle sue geometrie; insieme al Borgo Franceschino, tracciato con un decreto di fondazione del 1796, e al Borgo Giuseppino, costruito principalmente tra il 1820 e il 1830 dopo l'interramento di una porzione acqua avvenuta intorno al 1780, compongono

buildings. As the most natural position of defence over the gulf in which the port and city of Genoa have been established, these places have been inhabited since classical times; the district has retained its medieval flavour, chock-full inside, with no open spaces apart from the few cut directly into the boundary wall. Order is supplied by a mesh composed of four parallel roads that run in a longitudinal sense, intersected at right angles by numerous secondary roads that divide the district into built-up *insulae*.

Trieste's Borgo Teresiano, dating back to the start of land expropriation in 1730, appears



more regular in terms of its layout; together with Borgo Franceschino, planned according to a decree in 1796, and Borgo Giuseppino, constructed for the most part between 1820 and 1830 after part of the body of water was reclaimed around 1780, give an image of neo-classical rationality that today is the image of the city of Trieste. Its regular nature means straight roads, unusually "broad" compared to the streets of the preceding walled town. The buildings are aligned with the perimeter of the blocks, and have been placed back off the road only where public spaces were needed; such spaces house the

un'immagine di razionalità neoclassica che è oggi l'immagine della città di Trieste. La sua regolarità è fatta di strade rettilinee, "larghe" in maniera inedita rispetto alle strade del precedente borgo murato. Gli edifici si allineano sul perimetro degli isolati, e arretrano solo per formare gli spazi pubblici; su questi spazi sono collocati gli edifici della magnificenza civile e religiosa. I segni principali, come il Canal Grande o l'attuale piazza Unità, sono segni d'acqua oppure hanno preso il posto di superfici d'acqua esistenti in precedenza, mantenendone l'andamento orizzontale (il "vuoto") che determina la sequenza degli spazi aperti all'interno del paesaggio costruito, divenendo principio di articolazione formale e riferimento per l'orientamento. La giacitura del reticolo regolare rileva l'andamento dei tracciati delle precedenti saline fuori dalle mura, trasformando i nudi muri delle vasche di essiccazione in allineamenti per fondazioni e muri assai più solidi e duraturi.

Attaccato alle Rive e al Porto Vecchio, il Borgo Teresiano rivela una coerenza unitaria a chi lo osservi e lo percorra, conserva e perpetua l'impronta della palingenesi urbana settecentesca, in cui un nuovo porto e una nuova città hanno trasfigurato le dimensioni modeste degli insediamenti precedenti. La fondazione della nuova città settecentesca è informata a un'idea di spazio razionale, organizzato attraverso regolarità e ripetizione di vie, volumi, accessi e superfici ornate attraverso un apparato iconografico classico diluito e semplificato.

Il carattere portuale del borgo è particolarmente accentuato nella parte della scacchiera compresa tra l'accesso al porto vecchio e il Canale Grande, tra la stazione ferroviaria e le Rive, ove minore è la presenza di edifici monumentali e di spazi aperti, e prevale l'apparente uniformità del ritmo semplice delle costruzioni seriali, dei cortili racchiusi dagli isolati che ben poco lasciano presagire di sé dalle strade aperte al pubblico percorso ed alla vista.

Alcuni caratteri sono comuni al quartiere genovese del Molo e al Borgo Teresiano triestino; sono forse principi che attengono alla loro natura di quartieri portuali contemporanei. Sono luoghi vitali, popolari, abitati da una popolazione più giovane rispetto alla media cittadina, non omogenea dal punto di vista del reddito, delle tradizioni e delle abitudini di vita, nonché della lingua e delle provenienze nazionali.

La natura portuale delle attività che si svolgono all'interno degli edifici è spesso intermittente: sono sedi di compagnie di navigazione e magazzini, officine e uffici, residenze di lavoratori del mare, spesso al di fuori dell'età lavorativa, e sedi di accoglienza e di ricovero, edifici tradizionali per il culto e bar e ristoranti, istituti di credito e palazzi gentilizi, presidi militari e istituzioni di assistenza civile, e altro ancora. Sono inoltre luoghi di produzione, perlopiù artigianale e informale, carattere

buildings of civil and religious magnificence. The main emblems, such as the Canal Grande or the modern-day Piazza Unità, denote water or have taken the place of pre-existing bodies of water, and maintain the horizontal lines (the "emptiness") that determines the sequence of the open spaces inside the built-up landscape, becoming a formal element of articulation and reference for orientation. The position of the regular mesh points to the outline of the former salt pans outside the walls, transforming the bare walls of the drying pans in alignments for foundations and walls that were much more solid and lasting.

Alongside the embankments and the Porto Vecchio, Borgo Teresiano reveals a unitary coherence to observant visitors, it conserves and maintains the style of the 18th century urban palingenesis, in which a new port and a new city transfigured the modest dimensions of the preceding settlements. The foundation of the new 18th-century city was based on an idea of rational space, organised by way of regularity and repetitions of streets, volumes, accesses and surfaces decorated with a diluted and simplified classical system.

The port character of the town was especially accentuated in the checkerboard zone between the access to the old port and the Canal Grande, between the railway station and the embankments, with fewer monumental buildings and open spaces, where the apparent uniformity of the simple rhythm of serial constructions prevails, courtyards closed in by blocks that give little idea of the roads open to public access and view. There are a number of characteristics common to the Molo district in Genoa and Borgo Teresiano in Trieste; these may originate from their nature as contemporary port districts. They are vital places, inhabited by a younger population compared to the city's average, non homogeneous from the viewpoint of income, traditions and way of life, not to mention language and nationality. The port activities conducted inside the buildings are often intermittent in nature: there are premises for the shipping companies and stores, workshops and offices, homes for seafarers often beyond the working age,



Immagine aerea
del Borgo Teresiano
di Trieste
Aerial view of Borgo
Teresiano in Trieste

difficilmente visibile all'osservatore di realtà più consuete; laboratori negli appartamenti e, soprattutto, laboratori e commerci nei piani terra e nei fondi. Colpisce in modo particolare la lunga durata delle localizzazioni, quando le ragioni iniziali legate alla prossimità spaziale rispetto al fulcro delle attività portuali sono ormai estinte.

Un carattere importante della città europea di antica fondazione testimoniato dai quartieri portuali è insito nella prodigiosa capacità di trasformarsi nel tempo, rigenerandosi a seconda delle sopraggiunte necessità e dei mutamenti delle tecniche, una capacità che è insita soprattutto nella possibilità di lavorare e rilavorare i piani terra degli edifici (e i livelli superiore e inferiore immediatamente collegati) mutandone destinazione, dimensione, luminosità, apertura o chiusura rispetto alla strada. Ciò assume un carattere peculiare al Molo, ove il perimetro del quartiere e le opere murarie esterne appaiono ottimamente conservate, mentre nell'interno dell'abitato, sottratto alla vista pubblica, a partire dai piani terra interi edifici sono stati riedificati nel Novecento con tecniche di costruzione correnti, a secondo di ciò che serviva, in assenza di una azione pubblica di conservazione dell'immagine tradizionale di città.

Il Borgo Teresiano invece non presenta questa dicotomia di stadi di trasformazione tra la corona esterna e il nucleo interno, in maniera coerente con il suo impianto reticolare: le trasformazioni più recenti sembrano riguardare soprattutto l'insediarsi del commercio e della produzione artigianale nei piani terra, fortemente segnati dalla presenza della comunità cinese. La multinazionalità riguarda anche la composizione sociale del quartiere del Molo, fortemente caratterizzato dalla presenza di gruppi derivanti dall'immigrazione interna dalle regioni meridionali d'Italia, e più recentemente di origine sudamericana e maghrebina.

È molto forte l'impressione della coesione della struttura sociale di questi quartieri, pur nella diversificazione della composizione, nella giustapposizione di diversità che spesso stanno una accanto all'altra senza dialogare tra loro, in forma di convivenza civile: sono quartieri dai quali emerge una forte espressione di solidarietà proveniente dal gruppo parentale o sociale, che diviene rete di relazioni tra luoghi di residenza tra loro vicini al fine dell'espletamento stesso di questa solidarietà.

L'accoglienza dei quartieri portuali, anche qui in continuità con i caratteri della città europea, è anche qualcosa che ha a che fare con la sua straordinaria capacità di far convivere le differenze, solidificando nel tempo un'unica architettura della città in cui piani nobili ed ammezzati, officine e chiese si mescolano e si sovrappongono l'un l'altro, senza separazioni spaziali, determinando per ciascuno l'esperienza diretta dell'altro.

hostels, traditional buildings for worship along with bars and restaurants, credit institutes and aristocratic palaces, military premises and civil aid organisations, amongst others. Moreover these are venues for small scale artisan and casual industry, an aspect that is not obvious to someone not used to these things; workshops in apartments and, above all, workshops and trading operations carried out on ground floors and in backyards. The lengthy nature of the occupation is surprising when the initial reasons linked to spatial proximity of the fulcrum of port activities have long vanished. One important characteristic of the European cities founded in ancient times as witnessed by the port districts lies in their prodigious capacity to transform themselves over time and regenerate in line with current needs and changes to techniques, a capacity that is inherent above all in the possibility to use and re-use the ground floors of buildings (as well as upper and lower levels with direct connections) for different functions, dimensions, lighting, open or closed onto the road.

This takes on a special aspect at the Molo, where the perimeter of the district and the external walled structures are apparently in a good state of conservation, while inside the residential area, hidden from public view, starting with the ground floor, whole buildings were reconstructed in the 20th century with current construction techniques, depending on what was needed, in absence of public conservation of the city's traditional image.

Borgo Teresiano on the other hand does not have this dichotomy of stages of transformation between the external crown and the internal nucleus, coherent with its network: the more recent transformations seem to concern above all the establishment of trade and artisan production on ground floor levels, with a high percentage of Chinese people.

The Molo's social composition also entails a range of nationalities, with groups from the south of Italy, and more recently from South America and North Africa.

Social cohesion in these districts is remarkable, in spite of the diverse composition, the juxtaposition of diversity which



Immagini del Borgo Teresiano di Trieste
The Borgo Teresiano in Trieste



often entails co-existence without dialogue, a sort of civil cohabitation: a strong sense of solidarity emerges from these districts through family or social groups, and this becomes a network of relationships between places of residence that are close to each other with the aim of effecting the solidarity. The reception encountered in port districts, as a continuation of the European city, is also linked with their remarkable capacity to accommodate differences side by side, and over time consolidate a single city form in which palace floors and mezzanines, workshops and churches merge and are superimposed on top of each other, without spatial separations, leading to a direct experience of the other for each participant.