

# TRASPORTI

# *& cultura*

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



## PORTI E CITTÀ



Rivista quadrimestrale  
gennaio-aprile 2015  
anno XV, numero 41

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona  
e-mail: info@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it  
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio  
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico  
Giuseppe Goisis  
Università Ca' Foscari, Venezia  
Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma  
Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli  
Cristiana Mazzoni  
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,  
Strasbourg  
Marco Pasetto  
Università di Padova  
Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma  
Enzo Siviero  
Università Iuav, Venezia  
Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais  
Maria Cristina Treu  
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2015 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

## TRASPORTI

- 5 PORTI E CITTÀ**  
di Laura Facchinelli
- 7 LE AREE PORTUALI DISMESSE:  
INTERAZIONI CON LA CITTÀ**  
di Oriana Giovinazzi
- 15 VENEZIA: IL PORTO COME  
RISORSA PER LO SVILUPPO  
ECONOMICO DELLA CITTÀ**  
di Paolo Costa
- 23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI  
TRANSIZIONI PER SUPERARE IL  
'900 INDUSTRIALE**  
di Francesco Gastaldi
- 29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE:  
IL NUOVO WATERFRONT DI  
MARINA DI CARRARA**  
di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli
- 37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE  
INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ**  
di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e  
Giuseppe Inturri
- 45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME-  
DITERRANEO E SCENARI FUTURI**  
di Oriana Giovinazzi
- 53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL  
PORTO DI AMBURGO**  
di Chiara Mazzoleni
- 61 PROGETTI DI RECUPERO DI  
AREE INDUSTRIALI DISMESSE  
SULL'ESTUARIO DEL TAGO**  
di André Fernandes
- 69 LA RISCOPERTA DEL  
WATERFRONT DI ROTTERDAM**  
di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e  
Walter de Vries
- 77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA-  
ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU-  
RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI  
WATERFRONT**  
di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena  
Micheletti
- 85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL  
PROGETTO TANGER PORT  
FRA PROMOZIONE POLITICA E  
FRAMMENTAZIONE URBANA**  
di Zeila Tesoriere

- 93 DINAMICHE SULL'OCEANO  
INDIANO: TRASFORMAZIONI  
SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO**

di Annick Miquel

- 103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E  
PORTO IN ASIA**

di Yves Boquet

- 111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO  
DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI  
CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA**

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

## cultura

- 117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO:  
QUALE FUTURO?**

di Pierre Gras

- 125 DA DESPINA A VALDRADA,  
ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO**

di Cecilia Scoppetta

- 137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL  
BASSO CORSO DEL DANUBIO:  
BRĂILA**

di Alexandru Damian

- 141 PORTO VECCHIO A TRIESTE,  
UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI  
SILENZIO**

di Marta Moretti

- 145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ  
SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI**

di Giuseppe Mazzeo

- 149 LOGISTICA E TRASPORTO  
MARITTIMO. UN FOCUS GROUP  
DEI PROTAGONISTI CAMPANI**

di Alessandro Panaro

- 151 TRASPORTI, CULTURA,  
ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE  
DEL N. 38 DI T&C A PALERMO**

di Zeila Tesoriere

- 155 PONTE SULLO STRETTO, PER  
VALORIZZARE IL MERIDIONE E  
RILANCIARE L'ECONOMIA ITA-  
LIANA. UN CONVEGNO A ROMA**

di Laura Facchinelli

# Porti e città

di Laura Facchinelli

*Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.*

*Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.*

*Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.*

*E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.*

*Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.*

*Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.*

*Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".*

*La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.*



# Un porto e una città del basso corso del Danubio: Brăila

di Alexandru Damian

La città e il porto di Brăila, che sono stati oggetto della mostra intitolata "La modernizzazione della città portuale di Brăila (1830-1930)", svoltasi tra il 1 e il 15 aprile del 2015 presso la Nuova Galleria dell'Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica di Venezia, sono stati, per oltre cento anni, di notevole rilevanza, per la Valacchia e, in seguito, per la cosiddetta "Piccola Romania", cioè per la giovane Romania creata inizialmente dall'unione di Valacchia e Moldavia nel 1859 sotto Alexandru Ioan Cuza che si trasformò, tra il 1960-1966 nella base della Romania odierna. Brăila durante il suo "secolo d'oro", e cioè nel periodo compreso tra il 1830 e il 1930, è un tema già approfondito da varie personalità della storiografia romena, così come ricorda il prof. Ionel Căndea nel catalogo della mostra suddetta.

Da sempre, gli abitanti di Brăila sono stati occupati con l'agricoltura, l'allevamento degli animali e la pesca sul Danubio. Un veliero, stemma della città di Brăila, è simbolo del commercio, occupazione principale degli abitanti dell'area. Nel 1836, qui fu creata la prima Camera di Arbitraggio Commerciale della Valacchia, ma nel 1882 anche la prima borsa dei cereali e delle merci della Romania.

L'importanza di Brăila quale città portuale sul Danubio per la Valacchia iniziò già dal Quattrocento, quando la Dobrugia (rom. Dobrogea) entrò a far parte dell'Impero Ottomano (tra il 1418-1421), e continuò ad occupare un ruolo primordiale quale città portuale fino al 1878, quando, in seguito al Trattato di pace russo-turco di Santo Stefano ed al Congresso di Berlino dello stesso anno, la Dobrugia fu consegnata al giovane regno di Romania, il quale aveva da poco ottenuto l'indipendenza dall'Impero Ottomano. Così l'importanza di Brăila iniziò a diminuire gradualmente, dato che gli altri porti dobrogiari avrebbero preso il posto di Brăila e il maggiore porto della Romania sarebbe diventato Constanța. Comunque fosse, Brăila ha continuato a rappresentare dalla seconda metà del XIX secolo fino alla Prima Guerra Mondiale, il più significativo porto romeno per le esportazioni di merci, specializzato nel commercio dei cereali. Come ormai è ben noto, la Romania dell'epoca rappresentava uno dei paesi più importanti per la produzione ed esportazione dei cereali in Europa, tanto che si resero subito necessari la modernizzazione e l'ampliamento delle strutture portuali cosicché, a partire dal 1830, il porto venne modernizzato e ampliato a più riprese. I lavori di maggiore rilevanza furono portati a termine nel 1891, quando furono ultimati il bacino artificiale per il carico e lo scarico delle merci e il grande silos per le granglie, entrambi ideati e progettati dall'ingegnere romeno Anghel Saligny.

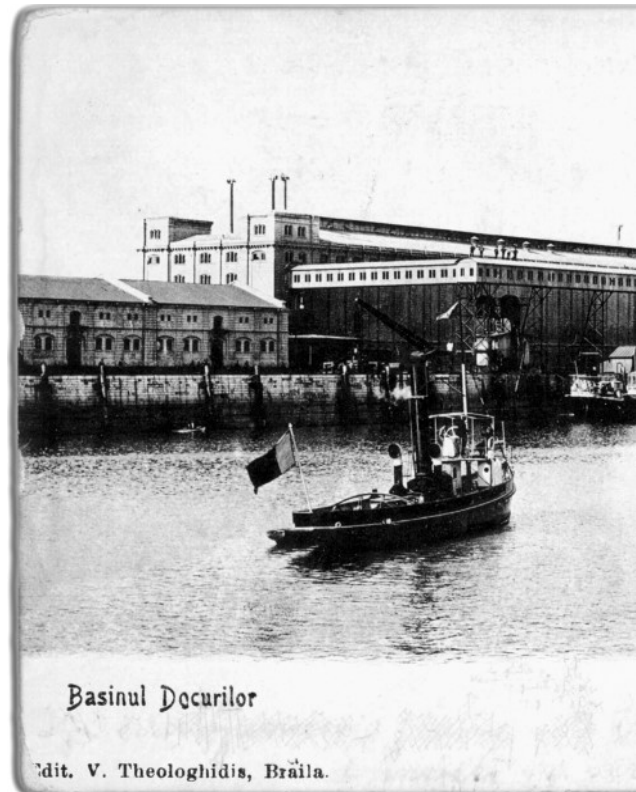
## A port and a city in the lower course of the Danube: Brăila

by Alexandru Damian

For over one hundred years, between 1830 and 1930, the city and port of Brăila, on the Danube, were important for Wallachia first, then for "Little Romania", which later became today's nation of Romania. Brăila was the most significant Romanian port for merchandise export, and was specialized in the grain trade. It was expanded and modernized on various occasions. In 1911, at the height of its activity, the trade that moved through the port of Brăila represented 22% of total trade in Romania, and 20% of imports. This development brought with it steam-powered mills, pasta factories, the shipyard, the beer factory. There were many navigation companies based in the port, some for the river and some for the sea, a few of which were Italian. Many Italian companies opened factories in Brăila, especially in the food sector. There were many immigrants from all over the world. In 1930, the city counted over 68,000 inhabitants.

Brăila therefore played a major role in the economy and in the development of modern Romania. The crisis in the 1930s led to its decadence, but the city remained a populous one and maintains significant potential for port and cultural activities in the present.

Nella pagina a fianco, in alto: Via Imperatore Traiano, cartolina d'epoca; in basso: Carta telegrafica postale della "Piccola Romania" 1865 (la città di Brăila evidenziata nella mappa).



1 - In questa pagina, in alto: la stazione marittima, anni '70.

2 - In questa pagina, in basso: via Galați, cartolina d'epoca.

3 - Al centro: il bacino dei moli, cartolina d'epoca.

Il porto di Brăila fu modernizzato nel periodo di sviluppo successivo al 1830, quando la maggior parte delle città della Valacchia, per effetto del Trattato di Adrianopoli (1829), si svilupparono in maniera notevole. Pertanto la città e il porto, che prima aveva avuto un'importanza strategica per il commercio della Valacchia con l'Impero Ottomano nell'esportazione di cereali, ricevono una nuova spinta grazie alle nuove vie commerciali aperte in seguito al suddetto trattato.

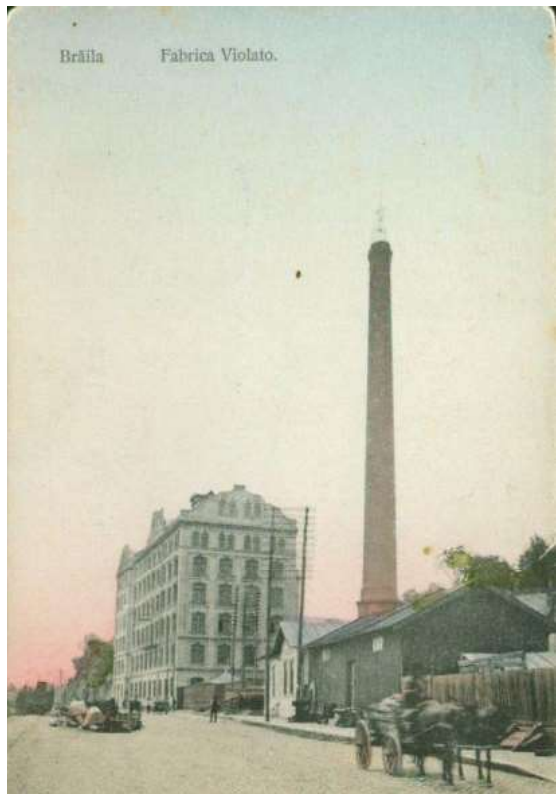
Nel 1911, anno di massima attività portuale, il commercio che passava per il porto di Brăila rappresentava il 22% del totale del commercio romeno ed il 20% delle importazioni. Tale sviluppo significava: mulini a vapore, fabbriche per la pasta, il cantiere navale (1864), la fabbrica di birra (1872) e la banchina (1883). Il primo investimento straniero a Brăila fu fatto nel 1924 dalla Società Franco-Romena mentre nel 1937 a Brăila si tenne il XII Congresso generale dell'Unione delle città di Romania. Dopo la Prima Guerra Mondiale tutti gli sforzi per rinvigorire l'attività mercantile furono vanificati in seguito alla Grande Depressione (1929-1933), le cui conseguenze si fecero sentire a lungo nei successivi decenni.

La dogana sulla banchina comprendeva un bacino con una superficie di 8,5 ettari, con 19 approdi per l'attracco delle navi, e un'area custodita dalla guardia doganale di 41,5 ettari, un porto ben servito da magazzini e macchinari necessari per lo scarico e

lo stoccaggio delle merci in transito e in deposito. Il porto, ubicato lungo il Danubio più a monte del bacino artificiale per il carico e lo scarico delle merci, era destinato anzitutto all'esportazione di granaglie. Qui avevano la loro sede i vari operatori portuali, vi si trovavano i magazzini per le granaglie, le ferrovie collegate alla rete nazionale, gli elevatori, i moli flottanti, 16 pontili marittimi con scalandroni e un pontile fluviale. Il porto minore, ritenuto «di rifugio», era a Ghecet. Qui si riparavano, durante l'inverno, le navi fluviali in attesa che fossero rimesse in uso. All'inizio del XX secolo, tra le navi annodate nei registri portuali di Brăila, c'erano quelle olandesi (12 mercantili in entrata e 13 in uscita), quelle che battevano bandiera belga (9 in entrata, 7 in uscita), due spagnole e due con bandiera sia norvegese che svedese. Come dimostrano i registri portuali, le principali merci caricate nel porto di Brăila erano le granaglie.

Nel porto erano attive numerose società di navigazione, romene o straniere, tanto fluviali quanto marittime. Tra le società di navigazione e le imprese mercantili, c'erano anche quelle italiane: la società commerciale Pedemonte, azienda sarda con sede a Galați e filiali a Brăila e Calafat. Tale società negli anni 1831-1847 monopolizzò il commercio italiano delle granaglie nei porti romeni.

Erano operative, inoltre, la società di navigazione Gattorno & Co, l'agenzia navale Gattorno SAR per trasporti marittimi e terrestri, fondata nel 1857, la Società Italiana di Servizi Marittimi e poi la Ed. Fanciotti & Co, una società in nome collettivo, consistente in un'agenzia marittima, assicurativa e commissionaria per danni, che inoltre riforniva chiatte e rimorchiatori. Altre ditte italiane trovano terreno fertile nella città portuale di Brăila, quali la fabbrica di maccheroni Sebastiano Barabino, di proprietà dell'omonimo cittadino italiano, fondata nel 1846, oppure la ditta Forno Gerbolino & Borghetti, fondata nel 1857, che nel 1866 aveva in proprietà 5 mulini, una struttura per la produzione dei biscotti per la marina mercantile, botteghe di



4 - Il mulino e la fabbrica di paste Violato.

ferramenta e falegnamerie, lavanderie e asciugatrici. Per la ditta lavoravano 63 operai. Questa ditta partecipò all'Esposizione Universale di Parigi del 1867 e ricevette una menzione d'onore per la qualità della sua farina.

Come tutti i porti, Brăila rappresentò un luogo dove trovarono dimora tutti coloro che speravano in un futuro di prosperità, ricevendo immigrati da varie parti del mondo: tedeschi, italiani, austriaci, francesi, che arrivarono attratti dalle condizioni favorevoli per i traffici mercantili, ai quali si aggiunsero popolazioni dai territori ottomani (greci, bulgari, armeni, ebrei), ma anche ungheresi e russi. Le varie etnie che vivevano a Brăila si stabilirono in posizioni strategiche della città: i greci nelle vicinanze del Danubio, gli ebrei nella zona centrale, che rappresentava anche la migliore zona commerciale, mentre i russi lipovani (russi delle aree di Odessa e Tulcea) fondarono un proprio villaggio nei pressi della città chiamato Pisc, che in seguito fu inglobato nella città stessa.

Alla fine dell'800, gran parte degli affari mercantili erano nelle mani degli stranieri (specialmente ebrei e greci), e fra le ditte mercantili 58 erano di proprietà dei romeni, mentre 76 erano straniere, creando così una città multiculturale e multiethnica. Al fine di conservare e promuovere la propria identità culturale, le popolazioni che si stabilirono qui si organizzarono in comunità etniche, edificando chiese, scuole e biblioteche e pubblicando perfino i propri giornali, riunendosi in associazioni culturali o politiche, tutte autogestite e finanziate in maniera privata. Per esempio, la comunità italiana di Brăila pubblicava il bisettimanale bilingue *Mercur, jurnal comercial/Mercurio, giornale di commercio* (1840), un periodico diretto da Ioan Peneșcu e F. Gussio.

L'emigrazione italiana a Brăila si fece sentire significativamente nel campo economico, con l'impegno della marina mercantile del Regno di Sardegna nei traffici internazionali di cereali. Per esempio, nel porto di Brăila nel 1860 furono registrati 138

bastimenti sardi e 2 toscani, i quali scaricavano zucchero, caffè, olio, riso e vino e caricavano granaiglie. Date le relazioni commerciali italiane con il porto di Brăila fu aperto, nel 1838, un viceconsolato sardo, che dal 1885 diventò agenzia consolare del giovane Regno d'Italia. La comunità italiana di Brăila contava, al censimento del 1899, oltre 274 residenti di origine italiana.

Come si è visto in questa breve presentazione, la città di Brăila ha avuto una grande importanza per l'economia e per lo sviluppo della Romania moderna e anche se, dopo gli anni '30 del XX secolo, il commercio non riprese più ad essere quello che era stato nel cosiddetto secolo d'oro di Brăila, la città ebbe un'importante ripresa dopo la seconda Grande Guerra, quando furono messe in funzione due grandi industrie in città: quella petrochimica e quella cartacea. Tali industrie, create nell'ambito del commonwealth sovietico, non trovarono più utilità dopo la rivoluzione romena del 1989 cosicché seguì un vero e proprio declino. A testimonianza di ciò sta il censimento del 1930, quando la popolazione di Brăila contava 68.347 abitanti: Brăila era una delle città di grande rilevanza per la Romania, qualità che mantenne fino a qualche decennio fa, dato che, nel 1992, contava quasi 240 mila abitanti, posizionandosi come undicesimo comune del paese. Dal 1992 in poi la popolazione della città iniziò a diminuire, e nel 2011 si contavano 180.302 abitanti.

Comunque la città di Brăila continua ad avere un potenziale portuale e culturale di ampio rilievo per l'economia danubiana e del Mar Nero. La storia della più importante città portuale della Valacchia, la sua fortuna e la sua decadenza, il suo passato e il presente, lasciano vedere il ruolo rilevante che il grande fiume europeo ha per quest'area del basso corso del Danubio. Un'area che speriamo riscopra le sue radici marinare in un prossimo futuro.

Riproduzione riservata ©