

Michele Montemurro

DICATECh Dip. di Ing. Civile, Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica, Politecnico di Bari  
E-mail: michele.montemurro@poliba.it

## Dwelling between land and sea

### *Transformations in water cities: relationship between the forms of the port and urban forms in the regeneration processes*

*In recent years, coastal cities have assumed a central role within the transformation processes of entire territories, demonstrating how much the presence of water (sea, river, lake or lagoon) is a catalyst for regeneration processes, not only large urban realities, but also small and medium-sized cities. The scale of the interventions, the territorial and urban strategies, the management of transformative processes, are some of the issues that emerge from the complex city-port relationship, often a synthesis of the ideological and scalar contradictions between planning and design (Giovinazzi, 2008).*

*The port areas affected by the recovery and enhancement interventions can be of two types: cities with ports, of an industrial type (Northern Europe), characterized by large disused delocalized port areas, which have now become central; the urban port-cities (Mediterranean), characterized by port sites of natural origin, often internal to or close to the consolidated fabric, where the relationship with the city is denied. In the first case, the presence of vast abandoned areas has allowed the design from scratch of neighborhoods or entire "parts" of cities, such as the Titanic Quarter in Belfast or the Hafen City in Hamburg (fig. 1). In the second case, the interventions addressed the mending of the continuity between port and city by assuming the water basin as an urban centrality; the project for the Porto Antico in Genoa clearly showed how the "rediscovery" of water in contexts in which this relationship was denied, is capable of triggering profound processes of transformation (Bruttomesso, 1991).*

*The port is often a place delimited and separated from the city, rooted but at the same time projected far away through navigation; a place that, through appropriate regeneration and connection strategies, can become the representative and identifying urban space of the coastal city, where water becomes an element of continuity that welcomes new forms of living, work, culture, commerce, equipment tourism, sports and hospitality. The research, of which this essay exposes partial results, assumes this problematic dimension considering the port as a constitutive part of the city and a place of living which, restoring collective value to water spaces as new centralities and, without interfering with the necessary autonomies infrastructure, reconstructs urban continuity and the identity of the seaside city.*

*Mola di Bari is the case study where the revision of the previous expansion plan of the port, also aimed at a large increase in pleasure boats, is*

## Le trasformazioni delle città d'acqua: relazione tra forme del porto e forme urbane nei processi di rigenerazione

In questi ultimi anni, le città costiere hanno assunto un ruolo centrale all'interno dei processi di trasformazione di interi territori, dimostrando quanto la presenza dell'acqua (mare, fiume, lago o laguna) sia un catalizzatore dei percorsi di rigenerazione, non solo delle grandi realtà urbane, ma anche delle piccole e medie città. La scala degli interventi, le strategie territoriali ed urbane, la gestione dei processi trasformativi, sono alcune delle questioni che emergono dalla complessa relazione città-porto, sintesi spesso, delle contraddizioni ideologiche e scalari tra pianificazione e progettazione (Giovinazzi, 2008).

Le aree portuali interessate dagli interventi di recupero e valorizzazione possono essere di due tipi: le città con il porto, di tipo industriale (Nord Europa), caratterizzate da grandi aree portuali delocalizzate, divenute oramai centrali; le città-porto, di tipo urbano (Mediterraneo), costruite su siti portuali di origine naturale, spesso interni o prossimi al tessuto consolidato, dove risulta negato il rapporto con la città. Nel primo caso, la presenza di vaste aree dismesse ha consentito la progettazione ex novo di quartieri o intere "parti" di città, come il Titanic Quarter a Belfast o l'Hafen City ad Amburgo (fig. 1). Nel secondo caso, gli interventi hanno affrontato la ricucitura della continuità tra porto e città assumendo il bacino d'acqua come centralità urbana; il progetto per il Porto Antico di Genova ha mostrato chiaramente come la "riscoperta" dell'acqua in contesti in cui questo rapporto era negato, sia stata capace di innescare profondi processi di trasformazione (Bruttomesso, 1991).

Il porto è spesso un luogo delimitato e separato dalla città, radicato ma allo stesso tempo proiettato lontano attraverso la navigazione; un luogo che attraverso appropriate strategie di rigenerazione e connessione, può diventare lo spazio urbano rappresentativo e identitario della città costiera, in cui l'acqua diventa elemento di continuità che accoglie nuove forme dell'abitare, del lavoro, della cultura, del commercio, attrezzature turistiche, sportive e ricettive. La ricerca, di cui questo saggio espone dei risultati parziali, assume questa dimensione problematica considerando il porto come parte costitutiva della città e luogo dell'abitare che, ridando valore collettivo agli spazi d'acqua come nuove centralità e, senza interferire con le necessarie autonomie dell'infrastruttura, ricostruisce la continuità urbana e l'identità della città di mare.

Il caso di studio individuato è quello di Mola di Bari in cui la revisione del precedente piano di espansione del porto, inizialmente orientato ad un grande incremento diportistico, riconosce la valorizzazione dei caratteri urbani legati al mare come risorsa imprescindibile per uno sviluppo sostenibile del turismo costiero e marino, con l'idea di trasformare il bacino portuale nel luogo rappresentativo della città.

### Città-porto. Identità e relazioni

"Si distinguono le città con porto dalle città-porto. Nelle prime i porti sono stati costruiti per necessità, nelle altre si sono creati secondo la natura dei luoghi;



Fig. 1 - Amburgo Hafencity.  
Hafencity Hamburg.



Fig. 2 - Il porto di Ostia antica.  
The port of ancient Ostia.

qui sono una mediazione o un completamento, là l'inizio o il centro. Ci sono porti che restano sempre soltanto approdi o ancoraggi, mentre altri divengono palcoscenici e infine mondi (...) La natura dei porti dipende dal modo in cui il mare gli sta dentro, dai soggetti cui è accessibile: l'Atlantico o il Pacifico sono i mari delle distanze, il Mediterraneo è il mare della vicinanza, l'Adriatico è il mare dell'intimità" (Matvejevic, 1987).

L'insieme delle città-porto costruisce una rete, strutturata su di un insieme di vie marittime e terrestri collegate tra loro e quindi di città che si tengono per mano che esprime, secondo F. Braudel, una unità dello spazio del mediterraneo, modello anche di organizzazione sociale.

Da un punto di vista insediativo, la città-porto è espressione formale del rapporto tra natura ed artificio, cioè tra le forme della geografia (approdi naturali) e gli elementi della forma urbana che interpretano il limite terraqueo. "Dei porti si è parlato, in genere, soltanto in rapporto ai viaggi di mare; tappe verso altri scali, luoghi di deposito e di scambi, aperti sul resto del mondo prima di tutto (...) In questa lunga storia di viaggi ci siamo soffermati solo raramente sul fatto che i porti erano anche città straordinarie" (Fortier, 1987).

Il porto è stato nella storia elemento identitario per la sua centralità (Mileto) per la sua forma conclusa (Ostia) (fig. 2) per la sua capacità di gerarchizzare spazi e struttura della città costiera (Leptis Magna, Messina) (figg. 3 e 4), diventando parte organica della struttura urbana attraverso la continuità tra spazi urbani e spazi d'acqua (Trieste) (fig. 5).

Come una grande architettura il porto è un esempio eccezionale di paesaggio costruito, dotato di una sua autonomia formale rispetto alla città, definita dalle forme del suolo (banchine e moli), delle architetture di grande scala (landmarks), del bacino (grande vuoto) in grado di costruire relazioni con le

aimed at enhancing the urban characteristics linked to the sea as essential resources for development sustainable coastal and marine tourism, with the idea of transforming the port basin into the representative place of the city.

#### City-port. Identity and relations

"Port cities are distinguished from port cities. In the former the ports were built out of necessity, in the others they were created according to the nature of the places; here they are a mediation or a completion, there the beginning or the center (...) The nature of ports depends on the way in which the sea is within them, on the subjects to which it is accessible: the Atlantic or the Pacific are the seas of distances, the Mediterranean is the sea of proximity, the Adriatic is the sea of intimacy" (Matvejevic, 1987). The set of city-ports builds a network, structured on a set of maritime and land routes connected to each other and therefore of cities that hold hands which expresses, according to F. Braudel, a unity of the Mediterranean space, also a model of social organization.

From a settlement point of view, the city-port is a formal expression of the relationship between nature and artifice, that is, between the natural forms of geography (landings) and the elements of the urban form that interpret the terraqueo limit. "Ports have generally been spoken of only in relation to sea voyages; (...) In this long history of travel we have only rarely focused on the fact that ports were also extraordinary cities" (Fortier, 1987).

The port has been an identifying element in history due to its centrality (Mileto) due to its finished form (Ostia) (fig. 2) due to its ability to hierarchize spaces and structure of the coastal city (Leptis Magna, Messina) (figg. 3, 4), becoming an organic part of the urban structure through the continuity between urban spaces and water spaces (Trieste) (fig. 5).

Like a great architecture, the port is an exceptional example of a built landscape, endowed with its own formal autonomy with respect to the city, defined by the shapes of the ground (quays and piers), the large-scale architecture (landmarks), the basin (large void) able to build relationships with geographic forms. The port appears as a "Universe of forms and places that seems to detach itself from the earth to stay in that geographical limit to which we all want to participate" (Rossi, 1990). The sense of the port with respect to the city is twofold and inverse: it is a place where activities separate from the city develop, characterized by its out-of-scale architectures, such as cranes, silos, lighthouses, maritime and customs stations, construction sites, symbolic forms and elementary figures of port infrastructure; but it is also a place of the city as its piers, walls and quays, limits of the water basin, are extensions of the urban paths beyond the shore that form a mutual spatial device from which to look at the city and experience a poetics of unpublished spaces linked to its great voids.

"The piers are the most worthy defenders of ports (...). On the former you can stroll and laze in the others you can only unload the goods and trade" (Matvejevic, 1987).

The water delimited by the piers is a void that takes on the value of space and, by inverting the episteme of the stone city, can constitute the element of continuity of the urban form in which the settlement and housing forms are confronted and arranged according to specific grammars. relational able to enhance the spatial values of the port basins. In the cities of water, therefore, a complexity of relationships is generated between building fabrics and monuments with the forms of public space declined in squares of water and stone, canals and streets, docks, an articulated world that constitutes the *facies* of the city in the vision from the sea, enhancing the meaning of the port as an "urban gate".

#### **Living in the port areas. Forms of settlement, living and construction of the wooden house in urban water spaces**

The harbor space can be considered as a place of urban complexity, a water square overlooked by the parts of the city that build the waterfront, the places of tourism, fishing, such as the market and the fishing boats, the shipyard and the boats, transport, but also housing, work and commerce, recreational and sporting activities. The ports are the places where the material culture linked to the sea, the craft traditions of the seafaring and its rituals is staged, as the soul of the seaside city. Shared spaces and therefore representative of the community especially of small and medium-sized coastal cities, whose identity is also expressed through the forms and techniques of the traditional wooden construction of the buildings together with that of the boats and equipment of the port, memory of the rational link between cultivation, construction and navigation: in the main port cities of the Adriatic, the foundations, the piers, the briccole, the large roofs and the large attics, were often built by transferring materials and construction techniques from shipbuilding to shipbuilding civil.

forme geografiche. Il porto appare come un "universo delle forme e dei luoghi che sembra staccarsi dalla terra per stare in quel limite geografico a cui noi tutti vorremo partecipare" (Rossi, 1990).

Il senso del porto rispetto alla città è duplice e inverso: è un luogo in cui si sviluppano attività separate dalla città, caratterizzato dalle sue architetture *fuorisca*, come gru, silos, fari, stazioni marittime e dogane, cantieri, forme simboliche e figure elementari della infrastruttura portuale; ma è anche luogo della città in quanto i suoi moli, muri e banchine, limiti del bacino d'acqua, sono prolungamenti dei percorsi urbani oltre la riva che formano un dispositivo spaziale reciproco da cui guardare la città e sperimentare una poetica di spazi inediti legata ai suoi grandi vuoti.

"I moli sono i più degni difensori dei porti (...) sono diversi tra loro come lo sono i porti stessi: alcuni sono spuntati naturalmente dalla costa e su di essa si sono appoggiati, altri sono solo un mucchio di pietre trasportate da chissà dove e gettate alla rinfusa sul fondo marino. Sui primi si può passeggiare e oziare negli altri si può solo scaricare la merce e commerciare" (Matvejevic, 1987).

L'acqua delimitata dai moli è un vuoto che assume valore di spazio e, invertendo l'episteme della città di pietra, può costituire l'elemento di continuità della forma urbana in cui le forme insediative ed abitative si confrontano e si dispongono secondo specifiche grammatiche relazionali in grado di esaltare i valori spaziali dei bacini portuali. Nelle città d'acqua si genera quindi una complessità di relazioni tra tessuti edilizi e monumenti con le forme dello spazio pubblico declinato in piazze d'acqua e di pietra, canali e strade, darsene, un mondo articolato che costituisce la *facies* della città nella visione dal mare esaltando il significato del porto come "porta urbana".

#### **Abitare le aree portuali. Forme insediative, abitative e costruttive dell'abitazione in legno negli spazi d'acqua urbani**

Lo spazio del porto può essere considerato come luogo della complessità urbana, una piazza d'acqua in cui si affacciano le parti della città che ne costruiscono il waterfront, i luoghi del turismo, della pesca, come il mercato e i pescherecci, il cantiere e le imbarcazioni, il trasporto, ma anche le abitazioni, il lavoro e il commercio, le attività ludiche e sportive. I porti sono i luoghi in cui si mette in scena la cultura materiale legata al mare, delle tradizioni artigianali della marineria e ai suoi riti, in quanto anima della città di mare. Spazi condivisi e per questo rappresentativi della collettività specialmente delle città costiere di piccole e medie dimensioni, la cui identità si esprime anche attraverso le forme e le tecniche della tradizione costruttiva in legno degli edifici insieme a quella delle imbarcazioni e delle attrezzature del porto, memoria del legame razionale esistente tra coltivazione, costruzione e navigazione: nelle città-porto principali dell'Adriatico, le fondazioni, i pontili, le briccole, i grandi tetti ed i grandi solai, sono stati costruiti spesso trasferendo materiali e tecniche costruttive dalla cantieristica navale a quella civile.

Le tecniche costruttive aggiornate della carpenteria nautica in legno e le forme abitative rinnovate, formano una *koinè* delle città costiere: la costruzione a telaio controventato e tamponato, è utilizzata sia per le imbarcazioni che per i pontili, le piattaforme e le palafitte.

Le forme abitative palafitticole si sono sviluppate in maniera coeva nel mondo ed in Europa, condividendo tipo e struttura in maniera diatopica come risposta alla necessità di abitare vicino all'acqua o nell'acqua, per ragioni di sicurezza, presenza di risorse ma anche per finalità ludiche. È una forma insediativa appropriata e stabile negli spazi d'acqua, leggera ma capace di resistere naturalmente agli effetti dinamici e chimici dell'acqua, alla forza del mare o al lento movimento verticale delle acque interne, ma in quanto ideale prolungamento dello spazio urbano oltre il limite della costa, ristabilisce la continuità con la città. "Provvisorietà" e "stabilità" come caratteri formali oppositivi della costruzione leggera in legno, così come alla "fissità" della palafitta si aggiunge la "mobilità" della casa galleggiante, fissa o semovente, le cui forme hanno



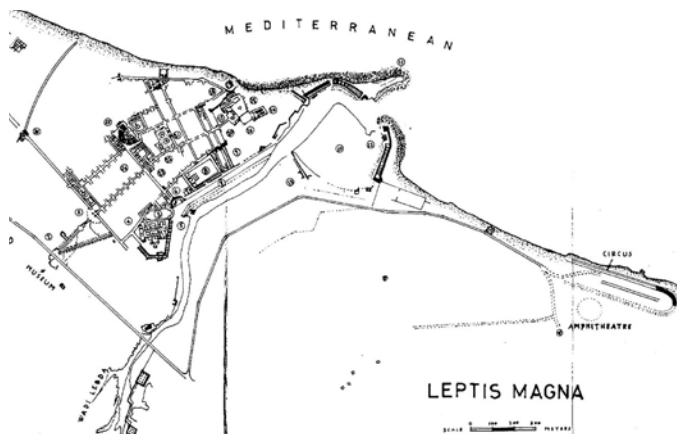


Fig. 3 - Il porto antico di Leptis Magna.  
The ancient port of Leptis Magna.



Fig. 4 - Il porto antico di Messina.  
The ancient port of Messina.

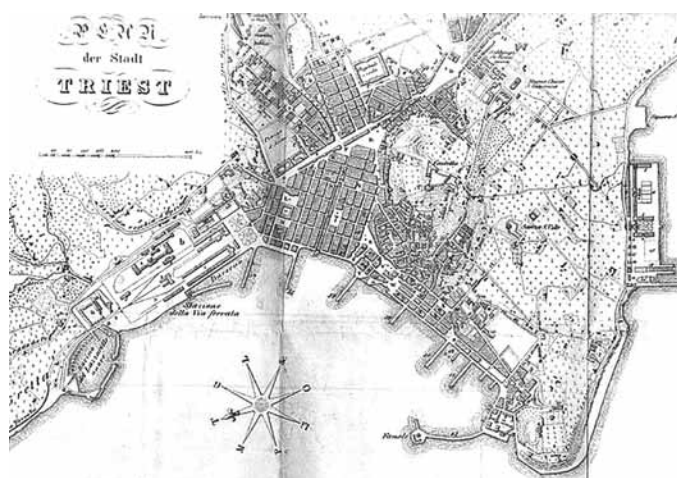


Fig. 5 - Il porto di Trieste.  
The port of Trieste.



Fig. 6 - Mola di Bari in una foto aerea degli anni '60.  
Mola di Bari in an aerial photo from the 1960s.

origine nella tradizione nautica. La casa-barca e la casa galleggiante si distinguono per il grado di flessibilità, adattabilità, mobilità che la loro natura di imbarcazione può garantire, all'interno degli spazi e delle vie d'acqua di quelle città e di quei luoghi in cui la terra "contiene" il respiro dell'acqua, costruendo di volta in volta nuovi scenari urbani.

### Mola porto e città. Nuovi modelli insediativi e abitativi lignei negli spazi d'acqua urbani della città mediterranea

Mola di Bari è una città-porto di piccole dimensioni affacciata sull'Adriatico (fig. 6), la cui identità è legata alla navigazione, alla pesca, alla cantieristica e al commercio, ma anche ai valori formali di una tradizione insediativa e abitativa in pietra e legno (palafitticola) pugliese declinata localmente che, in particolare, fa riferimento a due tipi di struttura lignea: il pontile/palafitta tradizionale su pali delle "Baracche" e il "Trabucco", una struttura lignea a sbalzo sull'acqua dedicata alla pesca, più diffusa nel Gargano.

La forma della città ha una forte relazione con la geografia: il centro antico, con il castello, è costruito su di una punta protesa nel mare, ordinato da una struttura a doppio pettine di tracciati interni E-O che ne interpreta la forma e da cui si estende il molo che protegge il porto antico. Questo è compreso tra il centro storico e la lama che arriva al mare in corrispondenza della Chiesa di Madonna di Loreto, limite naturale dell'edificato verso gli orti costieri ad Est. La città antica e l'espansione ottocentesca formano il waterfront dell'antico porto; il molo nuovo, si radica più ad Est, oltre la lama, includendo la fascia di costa su cui affaccia l'area dell'ex frantoio Gaslini.

The construction techniques of the up-to-date nautical wooden carpentry and the renewed housing forms of a construction and housing culture, form a *koine* of coastal cities: the braced and buffered frame construction is used both for boats and for piers, platforms and the stilts.

The pile dwelling forms have developed coeval in the world and in Europe, sharing type and structure in a diatopic way as a response to the need to live near the water or in the water, for safety reasons, the presence of resources but also for fun. It is an appropriate and stable settlement form in water spaces, light but capable of naturally resisting the dynamic and chemical effects of water, the force of the sea or the slow vertical movement of inland waters, but as an ideal extension of the urban space beyond the limit of the coast, capable of building continuity with the city. "Temporary nature" and "stability" as opposing formal characteristics of the light wooden construction, as well as the "mobility" of the floating house, fixed or self-propelled, whose shapes originate in the nautical tradition. The house-boat and the houseboat stand out for the degree of flexibility, adaptability, mobility that their nature as a boat can guarantee, within the spaces and waterways of those cities and places where the land "contains" the breath of water, building new urban scenarios from time to time.

### **Mola port and city. New models of living and wooden housing in the urban water spaces of the mediterranean city**

Mola di Bari is a small port city overlooking the Adriatic (fig. 6), whose identity is linked to navigation, fishing, shipbuilding and commerce, but also to the formal values of a settlement and housing tradition in Apulian stone and wood (pile-dwelling) declined locally which, in particular, refers to two types of wooden structure: the traditional pier/pile dwelling on poles of the "Shacks" and the "Trabucco", more widespread in the Gargano. The shape of the city has a strong relationship with geography: the ancient center, with the castle, is built on a point protruding into the sea, ordered by a double-comb structure of internal EO paths which interprets its shape and from which extends the pier that protects the ancient port. This is between the historic center and the blade that reaches the sea at the Church of Madonna di Loreto, the natural limit of the building towards the coastal gardens to the east. The ancient city and the nineteenth-century expansion form the waterfront of the ancient port; the new pier takes root further east, beyond the blade, including the strip of coast overlooked by the area of the former Gaslini oil mill. The territorial route that connects Mola to Rutigliano generates a system of structure and measurement of the territory called "Capodieci", perpendicular to the coast, which are repeated every 500 meters towards the east and west starting from the ancient center, also ordering the agricultural parcelling. The church of the Madonna di Loreto marks, at the outlet of the blade in the port, the presence of the first "Capodieci" to the east and the boundary of the city towards the coastal countryside. The port is a constitutive part of a city that is reflected in the sea according to a renewed harmony with the forms of nature such as the low rocks with the springs and the fields of Posidonia, the "blade", the gardens, as identifying characteristics of the city. But also in the profound and oppositional relationship between the density of the stone city and the agricultural territory which, starting from the bell tower of the Madonna di Loreto, projects eastwards according to the metric of the Capodieci that marks the warping of the irrigated coastal gardens up to Cozze. The project (fig. 7) assumes the identity value of these characters and offers an answer in terms of form to the renewal program of the port of Mola, recognizing the need to build a refounding relationship between city and port, especially in the space of "terramare", that set of "amphibious" places, placed at the limit between land and water. The port is assumed in the project as a constitutive and scenographic part in which the city is reflected (Dardi, 1988), a water square of which the sea represents the natural element of continuity in which the urban space extends, while the ancient city, its monuments, the walls and the quays of the piers define its "interiority". The port can return to having urban value by critically reconstructing the interrupted continuity between the "stone spaces" of the ancient city and the "water spaces", through the articulation of elementary urban parts in the form of "fabrics" that assume the relationship house-street, analyzed both in the consolidated urban fabric and in the "amphibious" wooden one of the bathing, recreational and fishing structures, as a constitutive morpheme. Morfema from which the floating house system of the project originates, warped according to the weft of a similar fabric, in continuity with the founding signs of the urban and agricultural structure of Mola: wooden structures

Il tracciato territoriale che collega Mola a Rutigliano genera un sistema di ordine e misura del territorio detto "Capodieci", costituito da una struttura di strade parallele, perpendicolari alla costa, che si ripetono ogni 500 metri verso Est e verso Ovest a partire dal centro antico, ordinando anche la parcellizzazione agraria.

La chiesa della Madonna di Loreto segna, in corrispondenza dello sbocco della lama nel porto, la presenza del primo "Capodieci" ad Est e il confine della città verso la campagna costiera. Il porto è parte costitutiva di una città che si riflette nel mare secondo una rinnovata armonia con le forme della natura come gli scogli bassi con le sorgenti e i campi di Posidonia, la "lama", gli orti, in quanto caratteri identitari della città. Ma anche nella relazione profonda e oppositiva tra la densità della città di pietra e il territorio agrario che, a partire dal campanile della Madonna di Loreto si proietta verso Est secondo la metrica del Capodieci che scandisce l'orditura degli orti costieri irrigui fino a Cozze. Il progetto (fig. 7) assume il valore identitario di questi caratteri e offre una risposta in termini di forma al programma di rinnovamento del porto di Mola, riconoscendo la necessità di costruire una relazione rifondativa tra città e porto, soprattutto nello spazio di "terramare", quell'insieme di luoghi "anfibi", posti al limite tra la terra e l'acqua.

Il porto è assunto nel progetto come parte costitutiva e scenografica in cui la città si riflette (Dardi, 1988), una piazza d'acqua di cui il mare rappresenta l'elemento naturale di continuità in cui lo spazio urbano si estende, mentre, la città antica, i suoi monumenti, le mura e le banchine dei moli ne definiscono l'"internità".

Il porto assume, quindi, valore urbano ricostruendo criticamente la continuità interrotta tra gli "spazi di pietra" della città antica e gli "spazi d'acqua", attraverso l'articolazione di parti urbane elementari in forma di "tessuti" riconoscendo il sistema casa-strada, analizzato sia nel tessuto urbano consolidato, che in quello "anfibi" in legno delle strutture balneari, ludiche, come morfema costitutivo. Morfema da cui trae origine il sistema pontile palafitta/casa galleggiante del progetto, ordito secondo la trama di un tessuto analogo, in continuità con i segni fondativi della struttura urbana e agraria di Mola: strutture lignee palafitticole, intelaiate o a catasta galleggianti in acqua e in pietra massive e stereometriche per i margini solidi orizzontali e verticali della città. Il porto assume valore di nuova e più importante urbanità in quanto luogo della *mixité* tra funzioni abitative, produttive, ricettive e ludiche, attraverso l'integrazione delle funzioni preesistenti con tre nuove parti: il tessuto di palafitte e pontili che accoglie le nuove forme del lavoro e dell'abitare, in continuità con il centro storico e con la ex Gaslini, recuperata e destinata ad essere il nucleo principale dei servizi per il mare, per la nautica e per la balneazione; le case galleggianti ancorate e strutturate secondo un tessuto che ospitano le residenze sperimentali e di vacanza; le *houseboat* mobili e i "trabucchi fissi" strutture etimologicamente appartenenti al mare, assunte come forma insediativa ed interpretativa del sistema ricettivo, sostenibile e flessibile, definiscono un altro "quartiere" che dà nuovo senso al braccio del molo di sottoflutto, a Est del porto. Il molo antico diventa il luogo dei pescherecci e del mercato così come la riva interna si arricchisce di strutture per il diporto e la ristorazione affacciate sull'acqua. Il tema della palafitta, del "trabucco" e quello della casa galleggiante sono stati affrontati individuandone le grammatiche morfo-tipologiche, l'una riferita alla città e l'altra alle imbarcazioni per ridefinire il nuovo porto di Mola come luogo urbano in cui si rappresenta il legame tra la città, la sua marineria e il mare.

### **Conclusioni**

Il recupero dei grandi porti industriali (Nord Europa) e di quelli urbani (Mediterraneo) è diventato il motore trainante per lo sviluppo di intere città, attraverso interventi di ricostruzione/ricucitura della continuità perduta tra porto e città, capaci di innescare processi di trasformazione per l'intera realtà urbana e territoriale. L'assenza di una strategia di sviluppo della portualità, in



particolare pugliese, ha prodotto numerosi e incongrui progetti di ampliamento degli approdi a scopo diportistico favorendo uno sviluppo inorganico della costa, compressa spesso tra abusivismo edilizio, naturalità insidiata e crescita difforme delle strutture ricettive/portuali.

Nel caso di studio individuato, quello di Mola di Bari, la revisione in atto del precedente piano di espansione del porto, invece, si indirizza verso la valorizzazione dei caratteri urbani legati al mare come risorse imprescindibili per uno sviluppo sostenibile del turismo costiero e marino, con l'idea di trasformare il bacino portuale nel luogo rappresentativo della città.

Il progetto intende ridare gli "spazi d'acqua" alla città attraverso la realizzazione di nuove parti urbane elementari in forma di "tessuti" all'interno del bacino del porto, assumendo la relazione casa-strada sia del tessuto urbano "di pietra" che in quello "anfibo", in legno, come morfema costitutivo. Le nuove parti urbane lignee, realizzate secondo tecniche costruttive navali applicate a tipi abitativi specifici (palafitte, case galleggianti, *houseboat*), riannodano il filo interrotto della tradizione abitativa della città di mare pugliese e si dispongono in continuità con le strutture urbane della città di pietra nello spazio di terramare, costruendo nuovi "quartieri" all'interno del bacino portuale.

Paesaggio costiero, città e mare, con i suoi riti che scandiscono il tempo del giorno, costituiscono gli elementi invariati di una nuova armonia in grado di rinnovare la tradizione, esaltando i valori identitari di questi luoghi di elezione e offrendo una risposta appropriata alla necessità di procedere attraverso percorsi del buon senso, sostenibili, capaci di conferire bellezza a luoghi già straordinari.

#### Riferimenti bibliografici\_References

- Amirante R., Bruni F., Santangelo M.R. (1993) *Il Porto*, Electa Napoli, Napoli.
- Braudel F. (2002) *Il mediterraneo*, Bompiani, Milano.
- Bruni F., D'Agostino A., Santangelo M.R. (a cura di) (2002) *La trasformazione delle aree portuali*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Bruttomesso R. (1991) *Waterfront, una nuova frontiera urbana*, Centro Internazionale Città d'acqua, Roma.
- Dardi C. (1988) "Reflets dans l'eau", in *Spaziosport*, 04, oggi in Costanzo M. (a cura di) (2009) *Costantino Dardi, Architetture in forma di parole*, Quodlibet, Macerata, p.199.
- Fortier B. (1987) "Il sogno di città macchine: porti e arsenali all'inizio del XIX secolo", in E. Concina, *Arsenali e città nell'occidente europeo*, Roma, NIS.
- Giovinazzi O. (2008) "Mediterranee", in *Journal of Mediterranean Geography*, n°111, pp.69-74.
- Matvejevic P. (2004) *Mediterraneo: un nuovo breviario*, Garzanti, Milano.
- Pezza V. (2002) *La costa orientale di Napoli. Il progetto e la costruzione del disegno urbano*, Electa Napoli, Napoli.
- Basilico G. (1990) *Porti di mare*, Art&, Udine.
- Santangelo M.R. (1994) "Il Porto: città nella città", in *Civiltà del Mediterraneo. Editoriale Scientifica*, n.2 lug- dic, Napoli.
- Santangelo M.R. (2007) "La costruzione della linea di costa", in Santangelo M.R., *La costruzione dei luoghi urbani sul bordo e nel centro*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.



Fig. 2 - Il progetto del porto di Mola di Bari.  
The project of the Mola di Bari new port.

*framed by pile-dwellings, framed or piles floating in water and in massive and stereometric stone for the solid horizontal and vertical edges of the city. The port takes on the value of a new and more important urbanity as a place of mixity between housing, productive, receptive and playful functions, through the integration of pre-existing functions with three new parts: the fabric of stilts and piers that welcomes the new forms of work and living, in continuity with the historic center and with the former Gaslini, recovered and destined to be the main nucleus of services for the sea, boating and bathing; the floating houses anchored and structured according to a fabric that host the experimental and holiday residences; the mobile houseboats and "fixed trabucchi" structures etymologically belonging to the sea, assumed as a settlement and interpretative form of the accommodation system, in which to arrange rooms and services in a sustainable and flexible way, define another "neighborhood" that gives new meaning to the arm of the pier in the east of the harbor. The ancient pier becomes the place for fishing boats and the market, just as the inner shore is enriched with recreational and catering facilities overlooking the water. The theme of the stilt house, of the "Trabucco" and that of the houseboat were addressed by identifying the morpho-typological grammars, one referring to the city and the other to boats to redefine the new port of Mola as an urban place in which it represents itself the link between the city, its navy and the sea.*

#### Conclusions

*The recovery of large industrial ports and urban ones has become the driving force for the development of entire cities, through interventions of reconstruction of the lost continuity between port and city, capable of triggering transformation processes for the entire urban and territorial reality. The absence of a strategy for the development of ports, particularly in Puglia, has produced numerous and incongruous projects for the expansion of landings for recreational purposes, favoring an inorganic development of the coast, often compressed between unauthorized building, undermined naturalness and uneven growth of accommodation facilities / port. In the case of study identified the ongoing revision of the previous port expansion plan, on the other hand, is directed towards the enhancement of the urban characteristics linked to the sea as essential resources for a sustainable development of coastal and marine tourism, with the idea of transforming the port basin into the representative place of the city. The project intends to restore "water spaces" to the city through the creation of new elementary urban parts in the form of "fabrics" within the port basin, assuming the house-street relationship of both the "stone" urban fabric and in the "amphibious" one, in wood, as a constitutive morpheme. The new wooden urban parts, built according to naval construction techniques applied to specific types of housing, reconnect the interrupted thread of the residential tradition of the Apulian seaside city and are arranged in continuity with the urban structures of the stone city in the terramare space, building new "neighborhoods" within the port basin. Coastal landscape, city and sea, with its rituals that mark the time of day, establish the invariant elements of a new harmony capable of renewing tradition, enhancing the identity values of these places of choice and offering an appropriate response to the need for proceed through common sense, sustainable paths, capable of conferring beauty on already extraordinary places.*