

DALLA COPPA AMERICA ALLA FORMULA 1 LA TRASFORMAZIONE DEL PORTO DI VALENCIA

DALLA COPPA AMERICA ALLA FORMULA 1. LA TRASFORMAZIONE DEL PORTO DI VALENCIA

Le darsene interne dei porti sono aree interessate da recenti processi di trasformazione essendo oggetto di riordini urbanistici e architettonici. Il susseguirsi di eventi culturali di vario genere ha permesso di concentrare gli sforzi e di dare un impulso alla valorizzazione di queste parti delle città affacciate sul mare. Nel caso di Valencia, scelta nel 2003 come sede della XXXII Coppa America, le cui gare si sono disputate nell'estate 2007, ha permesso di intensificare i processi e le strategie, iniziate negli anni Ottanta del XX secolo, tese a trasformare l'area portuale.

FROM THE AMERICA'S CUP TO THE FORMULA 1 RACING. THE TRANSFORMATION OF THE HARBOR IN VALENCIA

The inner harbor docks are often involved in processes of transformation, being involved in larger urban architectural renewals. The frequency of various cultural events hosted in big cities recently allowed to concentrate the renewal efforts and to promote the valorization of these urban areas on the waterfront. The case of Valencia, which in 2003 was chosen to host the 32nd edition of the famous America's Cup sailing trophy, whose regattas were held during the Summer 2007, is particularly interesting. The event allowed to intensify the processes and the strategies aimed at transforming the harbor area, which had begun in the 1980s.

1. La storia del porto di Valencia

La storia del porto di Valencia prende avvio il 26 marzo 1792

con la posa della prima pietra del molo sotto la direzione dell'ingegnere Manuel Mirallas. Fino ad allora il porto della città si limitava a un molo di legno sulla spiaggia che si doveva ricostruire dopo ogni forte temporale proveniente da levante. I viaggiatori che hanno scritto di Valencia verso la fine del XVIII secolo si sono preoccupati di segnalare tale problema. Il Barone di Bourgoing nel 1796 scriveva: "Per molto tempo Valencia non ha avuto un porto... le imbarcazioni di piccola taglia rimanevano a mezza lega di distanza dalla terra ferma e raramente una nave a tre alberi riusciva ad avvicinarsi a sufficienza. Le merci dovevano essere scaricate prima su barche che si avvicinavano alla riva per essere poi trascinate da buoi fino alla spiaggia. A Valencia mancava un vero porto per diventare una delle città più floride della Spagna. Un abile ingegnere, discepolo di don Tomás Muñoz, fu incaricato del progetto... A lavori ultimati il nuovo porto avrà diciotto piedi di profondità e potrà ospita-

re anche delle fregate". Questa era la situazione alla fine del XVIII secolo.

I lavori di costruzione del porto continuarono durante i secoli XIX e XX, tra varie difficoltà. A partire dalla darsena interna, oggi perfettamente osservabile soprattutto grazie alle fotografie aeree, poco a poco le installazioni portuali crebbero con nuovi moli e darsene fino a raggiungere l'imponente configurazione attuale.

La darsena interna, detta anche darsena storica, non ha quasi subito modifiche durante il Novecento. Le attività della marina mercantile avevano riempito la darsena di edifici, magazzini, stazioni marittime, scalinate per accedere al mare ecc. Per molto tempo questa è stata l'immagine del porto di Valencia. Verso gli anni Ottanta del XX secolo la vecchia darsena è entrata in crisi con l'avvento dei *container* e delle grandi navi che richiedono una maggiore profondità delle acque e una più ampia superficie da destinare alle infrastrutture portuarie. Così, poco a poco, l'attività mercantile si è andata spostando, verso altri spazi più adatti, situati al di fuori del porto della città.

2. Prime trasformazioni funzionali allo sviluppo urbano recente: gli anni Ottanta e Novanta

Negli anni Ottanta presero avvio

1. Immagine della darsena del porto durante le manifestazioni di promozione della Coppa America 2007. Si notano la darsena storica circolare con il nuovo canale di accesso sulla sinistra e il porto commerciale chiaramente differenziati (foto ACM, Jump Europe, 2007).





vari interventi per il riutilizzo della vecchia darsena,

questi si limitarono però alla riqualificazione di alcuni edifici storici di grande interesse (come i *tinglados*, depositi modernisti, la vecchia stazione marittima o il cosiddetto edificio dell'orologio). Questi edifici vennero destinati a manifestazioni varie e si costruì una nuova stazione marittima, una piccola parte della darsena interna venne trasformata in giardino pubblico e la facciata della diga di Levante fu ceduta alla città al fine di prolungare il nuovo lungomare. La pianificazione urbana, con il piano regolatore del 1988, accoglieva alcuni progetti innovativi che proponevano di destinare una parte importante della darsena a uso della città.

Negli anni Novanta si firmarono nuovi accordi tra l'amministrazione portuale, la municipalità, il governo regionale e il governo centrale per rinnovare lo spazio interno della darsena. La volontà era quella di costruire un grande complesso commerciale e di *loisir* come il *Port Vell* di Barcellona o la darsena storica del porto di Genova. La proposta prevedeva di eliminare dalla darsena e da una parte del molo di Levante circa 500.000 metri quadrati di spazi adibiti ad uso portuale. Nasceva il progetto "Balcone al mare" che, venendo incontro anche alle richieste dell'amministrazione del porto, prevedeva la costruzione di un accesso, posto a nord della città, direttamente alle installazioni portuali. Tutto questo è stato attuato in seguito alla designazione di Valencia come sede della XXXII Coppa America.

3. Le trasformazioni legate alla celebrazione della Coppa America

Il 26 novembre 2003 i bozzetti dei progetti destinati alla trasformazione della darsena interna

del porto dovevano essere modificati nel momento in cui Valencia veniva scelta come sede ufficiale della 32esima Coppa America di vela, una competizione internazionale che per la prima volta dal 1851 si sarebbe celebrata in Europa nel 2007. La scelta di Valencia operata dalla squadra svizzera *Alinghi*, vincitrice della precedente edizione della Coppa America, ha determinato un cambiamento sostanziale di una parte della darsena interna e rafforzato la precedente strategia di trasformazione dell'area portuale. Elemento positivo è stata la possibilità di concentrare gli sforzi e gli investimenti entro un termine tassativo: l'estate del 2007. Va comunque notato che le trasformazioni della darsena hanno dovuto sottostare alle necessità dell'evento sportivo tanto negli aspetti estetici quanto in quelli funzionali e di sicurezza.

I lavori hanno preso avvio nell'estate del 2004 con la previsione della durata di tre anni. I principali interventi – con un finanziamento iniziale di 444 milioni di euro – sono consistiti in un avanzamento dell'estremità dei moli della darsena interna, nello scavo di un nuovo canale di accesso alla darsena direttamente dal mare, in una nuova darsena con diga e contro argine per il nuovo canale di accesso al porto, nella costruzione delle

2. Vista globale della darsena di Valencia: il nuovo canale di entrata, il porto commerciale sulla destra e il precedente accesso ormai chiuso (foto Consorcio Valencia 2007).



3. Darsena storica del porto di Valencia con la città sullo sfondo. Dall'immagine si può apprezzare la copertura emisferica del Palau de les Arts, teatro dell'opera inserito nella "Città delle Arti e delle Scienze", un altro dei progetti destinati all'accrescimento turistico e dei servizi della città (foto ACM, Carlo Borlenghi, 2007).

basi operative per le squadre in gara, in uno spazio, nel centro della darsena interna, di attracco per i *megayatch*, nell'edificio *Veles e Vents*, dell'architetto britannico David Chipperfield e dello spagnolo Fermín Vázquez, in installazioni ludiche, in un parcheggio sotterraneo, in un edificio destinato a uffici per i giudici della regata, in un magazzino e nel centro logistico.

L'appalto per la prima grande opera venne aggiudicato il 2 luglio 2004: cominciavano così i lavori di trasformazione della darsena interna del porto di Valencia.

Senza dubbio, l'intervento che ha maggiormente cambiato l'immagine dello spazio portuale è stata l'apertura di un canale di comunicazione con il mare, mentre si chiudeva la tradizionale via di comunicazione della città con il resto del porto. La darsena storica cambiava così definitivamente orientamento aprendosi direttamente al mare e chiudendo il suo accesso tradizionale alla città. Di pari passo con questa variazione strutturale, la darsena iniziava ad arricchirsi di nuovi edifici (le basi logistiche delle squadre partecipanti alla gara) mentre si eliminavano le vecchie strade di comunicazione interna (la circonvallazione ferroviaria) e si aprivano nuovi accessi.

La trasformazione della darsena è poi proseguita con altri interventi. È doveroso menzionare, seppur brevemente in questa sede, la proposta operata da architetti di grande prestigio come Jean Nuovel, "Valencia litoral" (2004), progetto finanziato da privati. Si trattava di un intervento innovatore che integrava interventi residenziali nella zona periferica urbana del porto (Natzaret e Grau), con interventi architettonici e urbanistici nella darsena.

Il secondo processo di trasformazione è cominciato a metà del 2006, quando il Consorzio Valencia 2007, creato dalle amministrazioni pubbliche (della regione di Valencia e spagnole in generale) per la gestione dei lavori e delle infrastrutture legate alla Coppa America, ha lanciato un concorso internazionale per sviluppare la "Marina Real Juan Carlos I". Si è cercato, in questo modo,

di riunire architetti e urbanisti di tutto il mondo perché facessero proposte di riordino e di adattamento - accanto alla darsena interna del porto e degli spazi guadagnati al mare con il nuovo canale di accesso - di oltre 340.000 metri quadrati corrispondenti al quartiere di "El Grau", ubicato vicino alla darsena interna, per un totale di 1.3 milioni di metri quadrati di suolo e 565.000 di superficie d'acqua. Al concorso, presentato a ottobre 2006 alla Biennale di architettura di Venezia, si presentarono 135 *team* di architetti mentre, allo scadere del bando, furono 59 i progetti ricevuti. Il primo marzo 2007, la giuria decise di assegnare il primo premio *ex-aequo* alle proposte dei tedeschi del GMP International Architects, guidati da Meinhard von Gerkan, e agli architetti Jean Nuovel e José María Tomás. Le proposte vincitrici presentavano un riordino generale non solo della darsena, ma anche degli spazi vicini: "El Grau" con i moli che in futuro verranno abbandonati dall'attività portuale.

4. Il futuro della darsena

Un ulteriore sviluppo coinvolge nuovamente la darsena interna del

porto: l'annuncio dell'accordo firmato il primo giugno 2007 tra Bernie Ecclestone, magnate della Formula 1, il governo regionale valenciano e il comune di Valencia, in collaborazione con varie imprese private, per effettuare dal 2008 al 2015 un Gran Premio di Formula 1 in una parte dello spazio della darsena inferiore, con un percorso molto simile a quello del circuito cittadino di Montecarlo.

Questa è l'ultima notizia riguardante le trasformazioni della parte storica del porto di Valencia.

In conclusione, dagli anni Ottanta del XX secolo a oggi, la darsena interna del porto si è trasformata creando una nuova centralità nella struttura urbana. La scelta di Valencia come sede dell'*America's Cup* ha reso più rapidi i processi di trasformazione. Erano e sono inoltre prevedibili nuovi utilizzi (come appunto l'organizzazione del Gran Premio di Formula 1) che continueranno a modificare questi spazi. Si auspica che tutti questi progetti rispettino il patrimonio architettonico degli edifici storici, riconoscendone il valore culturale e sviluppando una pianificazione che sappia integrare gli eventi di risonanza mondiale alle necessarie trasformazioni in atto e previste per i prossimi anni.

Consulente Scientifico di Ambiente Società Territorio. Geografia nelle scuole; Universitat de València, Departament de Geografia. Traduzione di Alessandro Santini