

DEZVOLTAREA SPAȚIALĂ DURABILĂ A FRONTURILOR LA APĂ DIN PUNCTUL DE VEDERE AL ANVELOPĂRII SPAȚIALE

Daniel COMȘA

Lect. dr. arh. urb., Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București, Catedra de Proiectare
dancomsa@yahoo.com

Rara PETRESCU

Prep. drd. arh., Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București, Catedra de Științe Tehnice
rarapetrescu@yahoo.com

Abstract. The main goal of this paper is to illustrate through specific examples of European cities a few intervention actions for waterfront revitalization, in the current context of the sustainable spatial development. Multiple and varied approaches prove a real interest in these areas located along the water, areas that display a great environmental and architectural potential for the city and its people. Restoring a valuable space without permanent interventions, generating and locating major objectives, implementing new principles based on diversity and flexibility or assigning radical functions, developing pedestrian areas, protecting traditional areas, resume and integrates some of the attitudes adopted by major cities in their present requests for dialogue with nature, in this case represented by water, building a new identity with past items. Waterfronts, although located in a controversial area, may be the answer of the current issues raised by sustainable development, offering a new challenge and a real opportunity at the same time, for architects and for society.

Key words: waterfronts, revitalization, sustainable development, intervention principle, spatial envelope.

1. Introducere

trebuie să privim schimbarea ca pe o constantă, o constantă însă cu înțeles calitativ.

1.1. Contextul

Problema reutilizării fondului construit nu mai este de mult una nouă pentru Europa, însă, sub imperativele unei dezvoltări sustenabile și coerente, a devenit o preocupare globală, generând manifestări din ce în ce mai spectaculoase. Prin gesturi arhitecturale creative, structuri abandonate, depășite tehnic sau estetic, au primit o nouă viață, caracterizată adesea de multidisciplinaritate.

Astfel, reutilizarea acestui spațiu complex, care se întinde de-a lungul apei, nu până de mult un prosper spațiu industrial, reprezintă o provocare și o oportunitate în același timp. De altfel, aruncând o privire rapidă printre cele mai importante acțiuni de revitalizare urbană de-a lungul vremii, se poate constata faptul că acestea sunt conectate cu apa: New York's Battery Park, Sydney's Darling Harbour, London's Canary Wharf, Genova Old Harbour.

Termenul de „fronturi la apă” sintetizează condiția topologică a spațiului de legătură dintre elementul urban și cel natural. Acest spațiu, aflat la limita apei și a uscatului, a fost întotdeauna unul nesigur și hibrid, un domeniu controversat, în care fiecare dintre cele două elemente încearcă să-și impună personalitatea.

Importanța neîndoieabilă a proiectelor de regenerare a fronturilor la apă, cu repercursiuni directe asupra calității mediului urban, în contextul dezvoltării durabile, devine și mai convingătoare prin dialogul tacit purtat între trecut și prezent. Aceste spații vorbesc despre un trecut bazat pe producția industrială, un trecut al unei creșteri și extinderi fabuloase, al unor clase sociale volatilizate, aparținătoare unui timp, în care poluarea mediului era un produs secundar, necunoscut dezvoltării și profitului economic. Dar, și despre un prezent în care urbanul își manifestă cu insistență dorința de reconectare cu apa, și implicit cu natura, prin reorientarea activităților primordiale, ale unei societăți aflată permanent în mișcare, către puncte de interes considerate a fi aparte.

Fronturile la apă reprezintă locul în care se nasc disputele și întrebările asupra formei materiale, pe care trebuie să și-o însușească spațiul, în contactul său nemijlocit cu natura.

Trăim într-o perioadă care se caracterizează prin dorința de a investi semnificație în toate aspectele vieții noastre. Criza spațiului public este generată de lipsa de substanță într-o lume divizată, consumeristă, dar care se îndreaptă spre globalizare. În acest context,

1.2. Factorii determinanți care au condus spre declinul acestor zone de lângă apă

Pentru a creiona o imagine de ansamblu a situației în care ne aflăm, aş vrea să enumăr câțiva dintre factorii determinanți, care au contribuit la eliminarea progresivă a acestor zone, fronturile la apă, din viața activă a orașului:

- schimbarea tehnologică: abandonarea vechilor zone portuare, datorită lipsei de spațiu, atât de necesar depozitării pentru traficul de containere nou instituit, având gabarite mult mai mari.
- schimbarea economico-socială: diminuarea semnificativă în timp a ofertelor reale de muncă în zona portuară.
- schimbarea locației: cerințele portului modern pentru suprafețe mai vaste de pământ și apă, determinând mutarea transporturilor maritime de mare adâncime în afara orașului.
- schimbarea funcțiilor: separarea treptată a funcțiilor portului și ale orașului a reprimat orice șansă de comunicare între cele două (White *et al.*, 1993).

1.3. Importanța revitalizării fronturilor la apă

În fiecare dintre orașele-port afectate de criza post-industrializării, primele semne privind regenerarea vieții în ansamblul urban se fac simțite prin restructurarea fronturilor la apă – Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Londra, Rotterdam, Oslo, Lisabona – fapt care a determinat declanșarea unor mecanisme de schimbare sau transformare necesare, permițând acestor metropole să devină competitive atât la nivel regional, cât și la nivel global.

Toate cazurile menționate anterior se bazează pe ideea implementării spațiului public ca un fel de liant, ceea ce permite nașterea unei „structuri narative”, relaționând diferitele funcțiuni ale ariei urbane și acționând ca un principiu activ „trans-zonal”. Programe și politici urbane adecvate, utilizarea artei în spațiul public, organizarea unor evenimente urbane periodice – sunt doar o parte dintre factorii indispensabili pentru evoluția pozitivă a unui astfel de spațiu, care își manifestă cu îndârjire dorința de a fi reînnoit/revitalizat.

1.4. Avantajele poziției fronturilor la apă

Din punct de vedere geografic, fronturile la apă beneficiază de un amplasament central, datorită faptului că vechiul port reprezintă, în cele mai multe cazuri, elementul în jurul căruia s-a format așezarea inițială. Mai mult, acest centru este familiar tuturor, este întipărit în conștiința și în gândirea rezidenților. Simpla prezență a apei, mișcarea continuă, fluiditatea și suntetul ei, se transformă într-un magnet natural, care atrage în mod bizar, oamenii.

Posibilitatea unei deschideri către apă asigură oricărui spațiu un farmec aparte, ideal pentru recreere, distracții sau activități culturale – care, în termeni economici, se constituie în puncte de atracție, atât pentru turiști, cât și pentru localnici.

Rediscutarea spațială a funcțiilor prezente în zona fronturilor la apă poate să pornească istoric, concentrându-se însă pe intervențiile contemporane.

Exemple favorabile, privind conservarea unui țesut valoros de patrimoniu și a unor fronturi la apă adiacente, se pot întâlni în Veneția, Amsterdam, Oslo, Stavanger, Lucerna, Genova, și multe alte orașe mari, însă analiza noastră, asupra situației acestor orașe, se va face din prisma dezvoltării durabile.

Dezvoltarea spațială durabilă este văzută aici ca un instrument de cercetare pentru interogarea intervențiilor asupra fronturilor la apă.

2. Variația acțiunilor privind intervențiile de revitalizare a fronturilor la apă în Europa

Urmărind câteva modele implementate în mari orașe ale Europei, se dorește a se demonstra faptul că există o paletă largă și variată de acțiuni privind intervențiile de revitalizare a fronturilor la apă, în sensul dezvoltării spațiale urbane și a definirii unui mediu ambiant mai plăcut.

2.1. Veneția

În zona sa istorică, a păstrat aproape în integralitate fronturile construite. Refacerea unora dintre acestea nici nu a intrat în discuție, fiind vorba despre un patrimoniu arhitectural deosebit. Refuncționalizarea a fost metoda optimă adoptată acolo unde spațiul era considerat valoros, iar funcțiunea era trecută într-un plan secundar.

Întreaga zonă a Arsenalului, care dispunea de ample spații pentru reparații sau construcție de nave, a fost deschisă publicului interesat de artă sau arhitectură, pentru expoziții anuale, pe durata câtorva luni. De asemenea, restul timpului zona este folosită pentru montarea/demontarea expozițiilor, fiind în extrasezon și obiectiv turistic. Astfel, adoptarea unei funcțiuni, fie ea și temporară, poate să genereze în timp o politică de dezvoltare spațială durabilă fără intervenții permanente asupra anvelopantei spațiului, ci numai la nivel conceptual.

Chiar și în ziua de azi, transportul public în Veneția se realizează cu bărci, astfel renunțarea la funcțiunea tehnică s-a făcut doar în sensul depășirii tehnologice a corăbiilor de lemn, cu care, așa cum bine se știe,

Veneția a controlat întreaga Mare Mediterană și Adriatică.

Zona Giardini, deși numai parțial este un front la apă, a fost deschisă construirii unor pavilioane naționale, care să marcheze urme ale unui eveniment, dar care să constituie poarta de lansare a altor manifestări viitoare de același gen. Este greu, într-un oraș precum Veneția, să definești în termeni preciși ce înseamnă „front la apă” și unde nu există un asemenea front. Diferența semnificativă între front stradal și front la apă, în acest caz, se poate face numai prin lărgimea prospectului sau deschiderea perspectivă, altfel confuzia devine foarte probabilă.

2.2. Elveția

Un alt tip de fronturi la apă sunt cele din Elveția, unde orașele se formează la vărsarea unor râuri locale în mari lacuri: Zurich, Geneva, Laussane, Lucerna, sunt doar câteva exemple de asemenea orașe.

Amenajarea unor zone pietonale în vecinătatea deschiderilor de apă, pare a fi soluția de mediere/îndepărtare a frontului construit de această zonă actuală de interes.

Amplasarea unor obiective majore, așa cum se întâmplă în cazul Lucernei, prin obiectul propus de către arhitectul Jean Nouvel: Mediateca-Muzeu-Sală de Conferințe. Spațiul descris de umbra cozorocului/consolei/copertinei deschide și dublează, prin reflectare, peisajul.

2.3. Stavanger

Este un oraș Norvegian amplasat într-o zonă cu fiorduri spectaculoase. Mult timp întregul ținut a fost unul extrem de sărac. Dar, cu 30 de ani în urmă, prin găsirea petrolului, situația s-a schimbat, iar nivelul economic a crescut.

Zona tradițională, având case de lemn, este păstrată drept martorul viu al unui front la apă, așa cum era el odinioară. În spate, într-un plan secund, se ridică un nou front, greu de spus la apă, datorită distanțării, dar care atât prin relief, cât și prin înălțimile superioare ale construcțiilor, determină configurația spațială a portului.

O altă zonă a aceluiași oraș, de data aceasta deschis către mare, cu case din cărămidă, mai rezistente la condițiile diferite de umiditate, primește mult mai ușor obiecte arhitecturale străine, moderne prin configurația spațială. Spre exemplu un muzeu amplasat pe apă.

În anul 2003 s-a desfășurat concursul pentru centrul de concerte din port, urmând a fi amplasat într-o zonă extrem de delicată. Concursul nu a fost câștigat de echipa BIG condusă de arhitectul danez Bjarke Ingelson în colaborare cu Julien De Smedt, care propunea un spațiu pietonal, o

belvedere spre apă, constituind în fapt și anvelopanta clădirii, însă echipa a primit o mențiune care a făcut istorie în branșa arhitecților, obținând mai târziu Leul de Aur la Bienala de la Veneția.

2.4. Oslo

Un alt oraș Norvegian, cel mai important în fapt, oferă o plajă largă de fronturi la apă prin diversitatea lor.

Primăria este unul dintre reperele prezente atât în configurația orașului, cât și spre apă. Castelul fortificat formează în imediata lui vecinătate probabil cel mai vechi front la apă din zonă. O imagine pasageră, care se bucură de prezența unui vas de croazieră, schimbă configurația frontului la apă prin raportul de înălțime.

Similar, și în Veneția, această imagine a vasului de croazieră pe fundalul edificat perturbă percepția spațială, prin modificarea scării normale a clădirilor. Alte fronturi la apă sunt constituite în vechea zonă industrială, descrise de noi blocuri de locuințe sau birouri. Experimentarea materialelor noi, rezistente la factorii degradanți ai mediului, rezultați în urma evaporării apei de mare, pare să fie una dintre preocupările, care, alături de jocul volumetric și de raportul plin-gol, face obiectul unor anvelopări spațiale care să poată oferi răspunsuri unei dezvoltări spațiale durabile.

Opera din Oslo, proiect al grupului de arhitecți Snohetta, reușește să facă dovada unei abordări diferite - nu un front, ci un gest subtil, evaziv, care de fapt cucerește, și în egală măsură eliberează frontul la apă. Ridicând un volum simplu din apă și deschizând un peisaj și o promenadă urbană, se lasă loc întregii funcțiuni să prindă contur într-un miez prețios. Atât lucrarea, cât și echipa de arhitecți, au fost apreciate de către mari specialiști din întreaga lume, fiind premiate. La nivel urban această apreciere a fost vizibilă prin apariția noului pol de interes, care trezește la viață întregul front la apă, reintegrându-l în oraș.

Pentru a evidenția abilitatea acestei echipe de a oferi răspunsuri inedite cerințelor actuale, aș vrea să menționez o altă lucrare importantă, și anume: Biblioteca din Alexandria, care deschide perspective către Mediterana, tratând orașul cu o anvelopantă convexă, care îi marchează introvertirea. (Daniel Comșa, 2009).

2.5. Bilbao

Atribuind acestor spații abandonate funcțiuni total diferite, chiar radicale, reprezintă o atitudine curajoasă privind redezvoltarea zonelor vechi ale

fronturilor la apă. Printre cele mai cunoscute exemple se află cel al Muzeului Guggenheim din Bilbao, care a fost implantat în structura și mentalitatea orașului ca un obiect complet bizar.

În Bilbao această strategie a avut succes, deoarece, din prisma următoarelor etape ale revitalizării, o structură mixtă, foarte atractivă, construită de-a lungul țărmului, a permis un mixt de funcțiuni – rezidențial, agrement, servicii, turism, cultural, comercial – fapt întâlnit simultan și în Genova sau Barcelona, în zonele restructurate de pe malul apei.

Totuși, aplicarea unor strategii similare, pentru toate orașele dezvoltate de-a lungul unei ape, poate ridica probleme ulterioare privind identitatea: în timp ce fiecare așezare are o imagine și o identitate distinctă, conturată în ani, devine din ce în ce mai greu să apară deodată elemente noi, remarcabile, care să propună redezvoltarea zonelor de lângă apă, depărtându-se de un algoritm universalizat. Prin urmare, proiectele de revitalizare a acestor spații complexe, trebuie să contribuie la construirea unei identități noi, dar în același timp să conserve, pe cât posibil, specificul vechi local.

În privința conturării unei noi identități, suprapusă cu imaginea, forma și substanța de calitate, pot fi folosite diferite instrumente, spre exemplu Bilbao, care și-a „cumpărat o nouă identitate”, ca muzeu internațional de artă și cultură, prin Guggenheim Museum. Arhitectura pe care o practică Frank O. Gehry poate fi situată pe acea limită extrem de fragilă dintre experiment, arhitectură - ca știință a configurării și modelării spațiului – și demers artistic, pur și nestăvilit. Sinergia dintre arhitectura lui și vernacularul urban al metropolei a avut nevoie de un timp considerabil pentru a se maturiza. El și-a dezvoltat un vocabular propriu, unic și fascinant, care conferă clădirilor sale o forță considerabilă și o dinamică acută, determinând rezolvări spectaculoase și neașteptate. Pentru Ghery, calculatorul e doar un instrument de aplicare a algoritmului generat de arhitect; riscul rezidă însă în producția de masă.

În încheiere putem afirma faptul că astăzi se întâmplă tocmai invers: anvelopa este un rezultat al proiectării digitale, în care arhitectul are rolul de a alege o variantă, care să corespundă din punct de vedere estetic, funcțiunii propuse. Acesta constituie riscul contemporan.

Concluzii. *“Ne găsim cu toată această materie arhitecturală care e dată – ceea ce a fost construit, abandonat, reconstruit – și care trebuie modificată sau demolată – în orice caz, trebuie să lucrăm cu ea. Nu este vorba de voința prealabilă de a conserva un anumit număr de semne ale trecutului, nici de a reabilita în sensul clasic al expresiei fin gust burghez, esență a*

pitotescului, este vorba de a crea arhitectură, sens și esență, pornind de la o materie care este brută.” (Jean Nouvel, 2005)

În urma parcurgerii acestor exemple se poate concluziona faptul că intervenția în zona fronturilor la apă existente se poate face prin refuncționalizare, prin adăugarea unor obiecte arhitecturale, completând spațiul, sau prin amplasarea unor obiecte individuale/singulare – cu rol de semnal.

Astfel, prin prisma dezvoltării spațiale durabile, se pot propune exemple de anvelopare, în cazul în care se dorește păstrarea funcțiunii, sau de refuncționalizare, în cazul în care anvelopanta trebuie păstrată datorită valorii sale intrinseci, privită ca martor inegalabil al identității locului.

3. Studii de caz

Două studii de caz comparative, având același scop, însă abordări diferite, combinând în cadrul aceluiași spațiu mai multe dintre principiile de intervenție prezentate anterior.

3.1. Genova

Genova este portul cel mai important al Mediteranei în termeni de trafic de mărfuri și de pasageri, fapt susținut prin locația sa geografică, ideală din punct de vedere al comerțului - motiv pentru care primele semne ale configurării spațiale a portului se fac vizibile încă din vremea Imperiului Roman. În Evul Mediu, orașul-stat independent Genova, deținea o flotă remarcabilă, indicând reala sa putere maritimă și financiară, amplificată ulterior prin descoperirea Americii.

Începând cu secolele XII și XIII, orașul și portul s-au dezvoltat simultan, prezervându-și o imagine constantă până în secolul XIX, când, datorită expansiunilor industriale, s-a produs o reconfigurare, mai exact o separare fizică și funcțională a celor două entități, prin străzi cu circulație de viteză, linii de căi ferate și împrejmuiri metalice, fapt care a culminat secolul trecut, cu un abandon sincopat al centrului istoric al orașului, în favoarea zonelor periferice tot mai extinse.

Aceste acțiuni s-au transformat treptat în grave probleme privind funcționarea în viitor a orașului, motiv pentru care au fost luate inițiative având la bază noi strategii de dezvoltare, prin intermediul cărora se urmărea deraierea cursului care fusese prefigurat:

Astfel, procesul de restructurare a Genovei a fost început încă din anul 1992, cu ocazia celebrării celor 500 de ani de la descoperirea Americii = o nouă lume,

eveniment pentru care, renumitul arhitect italian Renzo Piano a fost angajat în vederea amenajării zonei expoziționale de anvergură internațională „Columbus”, alegându-se ca spațiu de desfășurare vechiul port. Printr-o inițiativă curajoasă pentru momentul respectiv, soarta frontului la apă a căpătat un alt sens, astăzi fiind cunoscut ca un important spațiu public cultural al Genovei.

Arhitectul, plecând de la un pricipiu filozofic aparent simplu, a propus renovarea anumitor clădiri istorice, privite ca martorii cheie ai unui timp trecut, și inserarea abilă a unor clădiri noi, cum ar fi Acvariumul sau Centrul de Congrese. El urmărea ca intervențiile implementate să fie de folos comunității respective chiar și după ce luminile festivității se vor stinge. Soluția era generată de o atitudine bazată pe respect față de istorie, și nu pe economie și câștig. Structura spațială propusă în proiect îndeplinea un dublu rol, atât de punct nodal, în ceea ce privea organizarea expoziției, dar și de reper, ușor de remarcat pentru vizitatori. Acvariumul, ca obiect singular, oferea un capăt de perspectivă pentru zona opusă a portului, marcând în același timp limitele edificabilului. (S.Boeri, 1998)

Intervenția marelui arhitect, privind revitalizarea frontului istoric la apă, nu a rămas fără răsunet, astfel încât, urmându-i exemplul, zona vestică a frontului la apă, denumită Darsena, alcătuită din structurile industriale cu anexele portuare aferente (Cotton Warehouse), aparținând secolului XIX, a fost convertită într-un spațiu dedicat învățământului (păstrând chiar aparentă întreaga structură metalică), aducând cu sine, în mod natural, noi funcțiuni și activități: baruri, restaurante, spații rezidențiale, prin intermediul cărora s-a restabilit un dialog, încă timid, cu orașul.

Un alt exemplu apărut ca o consecință a acestui moment, ca o dovadă de curaj, este conversia cheiului Parodi, care implică dezvoltarea unui complex de mari dimensiuni în chiar inima centrului istoric, mai exact în centrul arcului genovez, conținând o serie de atribute ale modernității. Compus dintr-o piață publică amplă, orientată către apă, el adăpostește activități culturale și pentru petrecerea timpului liber, la care s-a adăugat ulterior noul terminal de vase de croazieră, proiectat pentru o capacitate de două milioane de pasageri. (S.Boeri, 2001)

Însă, toate aceste intervenții s-au dovedit a fi doar rezolvări punctuale, care animau zonele frontului la apă temporar, în anumite momente ale zilei, astfel încât cercetările au continuat prin noi experimente extinse pe parcursul unor lungi perioade de căutări.

Adoptarea oficială a planului general din 1996 stabilește în premieră o relație productivă dintre oraș și port, fiind un document inovativ.

Obiectivele principale urmărite nu erau doar identificarea unui set de operații strategice, care să mărească eficiența portului, ci dezvoltarea unui plan capabil să stabilească o linie de comunicare permanentă între oraș și port. Planul se afirma ca fiind inovativ în primul rând prin programul de dezvoltare a orașului, care nega acțiunea de segregare a zonelor (zonificarea) adoptată cu strictețe până în acel moment, în schimbul angrenării acestora în vederea obținerii unui rezultat unitar.

Vechiul plan, din 1964, nu lua în considerare orașul, din contră, îi submina imaginea printr-o extindere a portului în defavoarea spațiului urban, extindere întemeiată pe convingerea faptului că Genova va rămâne principalul port de schimburi din Mediterana. Dar, practica și-a dovedit imprevizibilitatea, căci raționalizarea infrastructurii portuare a mutat activitatea maritimă dinspre sud înspre zona nordică, astfel încât Genova a intrat într-o perioadă de declin. În acest context, frontul istoric la apă devine parte integrantă a centrului istoric valoros al așezării, astfel încât, prin anii '80 sunt reluate încercările de conexiune cu orașul, propunându-se îndepărtarea în primul rând a barierelor fizice, apărute pe parcurs fără o intenție clară.

Însă, începând cu anii '90, portul Genova și-a recâștigat volumul de activități economice și comerciale, mulțumită intensificării legăturilor cu Asia de Sud-Est și a creșterii volumului de programe turistice internaționale – Croazierele. În consecință, conflictul teritorial privind achiziționarea de spații a fost redeschis, impunându-se reinterpretarea relațiilor oraș-port, conturate ca forțe individuale influente. Denumirea dată comisiei nou formate „Înțelegerea cu orașul”, însărcinată cu adoptarea noului plan de acțiune asupra portului, dovedește atitudinea divergentă întreținută de cele două.

Astfel, în 1996, ca rezultat al dialogului purtat între factorii decizionali, a fost lansat planul de acțiune, care stabilea adoptarea unei strategii de mediere, prin demararea unui proces cultural, multidisciplinar, care angrena o sumă de factori activi: universitatea=studentii, agenția de control a planului portuar, consultanța de specialitate=arhitecți, urbanisti, camera de comerț, vama, căpitania, etc.

Intențiile primare ale autorităților portuare vizau dezvoltarea coridorului de trafic (comercial-containere, croaziere-turism) Europa-Asia, precum și amplasarea favorabilă a șantierului de reparații, activități care solicitau o amplă nevoie de spațiu, imposibil de gestionat în condițiile geografice ale Genovei.

Analizând propunerile lansate prin competiție s-au desprins trei direcții comparative:

- raționalizarea și eficientizarea utilizării teritoriului existent al portului
- refacerea zonelor abandonate pentru a răspunde actualelor cerințe portuare
- extinderea portului în spre mare, prin amenajarea unor suprafețe noi, artificiale.
- Aceste trei scenarii au fost ilustrate prin conceptele prezentate de Rem Koolhaas, Manuel de-Sola Morales, Marcel Smets și Bernardo Secchi, în care portul era imaginat ca o suită de spații complexe, care vin să completeze orașul existent, propunând un nou mod de tratare a zonelor industriale adiacente centrului urban, ca pe o inepuizabilă resursă și nu ca pe un handicap. Reinterpretarea imaginii monotone a înșiririi de depozite și hangare portuare existente a determinat apariția unei străzi urbane inedite, care, prin permanența utilizatorilor săi, a prins din ce în ce mai multă viață. Aprofundând studiul, sunt reanalizate și legăturile rutiere dintre oraș și port, cu scopul de a determina progresiv o independență funcțională între cele două.

Sola Morales, în susținerea conceptului său, speculează diferența de nivel dintre oraș și apă, în ideea segregării în secțiune a funcțiunilor, astfel încât docurile, poziționate în partea de sus, integrate în traficul urban, puteau permite traficului industrial să ocupe partea de jos, împreună cu șantierul de reparații.

OMA crează o consolă de mari dimensiuni peste docuri, gândită ca un mare parc suspendat, care unește principalele repere urbane, respectiv vechiul port cu noul terminal de feriboturi, în ideea conexității directe între centrul vechi și mare. Planul său propunea în subsidiar, trasarea unor parcururi liniare în oraș, care străpungeau perpendicular și anulau limitele tradiționale, prin intermediul cărora se facilita accesul oamenilor către apă. (C.Paganelli, 2001)

Proiectele erau remarcabile prin faptul că luau în considerare un mare grad de flexibilitate, impus de un viitor incert și imprevizibil, fiind însă, în același timp, suficient de precise pentru a asigura fezabilitatea economică și spațială, promițătoare ale bunăstării râvnite.

Scopul acestei analize era discutarea unor scenarii macro-economice, elaborarea unor programe de aplicare și de investiție, precum și stabilirea unor reguli clare, destinate celor ce intenționau să construiască în aceste zone complexe, în care munca se combină cu timpul liber, mașinile cu containerele și navele de croazieră cu clădirile istorice. Fronturile la apă, surprinzătoare prin capacitatea de adaptabilitate la noile condiții de viață, sunt locuri prielnice în care arhitectura

poate naște surprize, poate genera vibrații prin schimbări de scară și prin diversitate.

Concluzii. Exemplul Genovei evidențiază condiția frontului la apă, aflat într-o permanentă dispută, fapt care erodează fundamental calitatea unui spațiu contradictoriu care se vrea parte dintr-un mediu ambiant omogen.

Tratarea frontului la apă ca pe un teritoriu comun, dispus să conlucreze, și nu ca pe un rival, a schimbat divergența deciziilor. Mergând mai departe, autoritățile portuare au admis cu timpul introducerea unor concepte de urbanism și arhitectură inedite - expresii ale deciziilor urbane, concepte care au fost informative, dar și reactive, deschizând noi posibilități de aplicare, prin care să se țină cont de un specific local.

3.2. Amsterdam

Deși cunoscută importanța apei și a portului privind istoria orașului, Amsterdam fiind un oraș întemeiat pe apă, acestora nu li s-a acordat importanța cuvenită în ultima jumătate a secolului al XIX-lea, fapt demonstrat prin gestul incisiv de construire a gării centrale, devenită într-un final (așa cum vom vedea la sfârșit), în urma intervențiilor atent aplicate, un fel de „cordon ombilical” între Amsterdam și râul IJ, prin care, relația dintre cele două elemente a fost refăcută/reluată.

Astfel, obiectivul principal al ultimilor treizeci de ani, a devenit găsirea sau restabilirea unei legături dintre urban și apă, insistându-se pe conexiunile dintre vechi și nou. Amsterdam este de altfel un oraș policentric, însă faptul că aceste centre nu se află într-o concurență distrugătoare, ci sunt complementare, reprezintă un exemplu concret de soluționare, fapt care a permis ca centrul Amsterdamului să fie recunoscut printre cele mai bine și frumos conservate centre istorice din Europa. Începând cu anii '60, ca urmare a lipsei de spațiu și a accesibilității anevoioase, marile corporații financiare au preferat să se orienteze către locuri periferice, eliberând zona istorică în favoarea unor activități dedicate rezidenților.

Restructurarea frontului la apă în Amsterdam se produce fără un plan multilateral, ci mai degrabă oportunist și speculativ. Acest mod de intervenție s-a dovedit a fi foarte flexibil, orașul fiind capabil să-și ajusteze în timp deciziile, în funcție de modificarea cerințelor pieței. O particularitate a acestui proces implementat în capitala Olandei este lejeritatea de acceptare și integrare a unor obiecte de arhitectură modernă, în cadrul procesului de reînnoire, mergând pe ideea că fiecare epocă produce propriile „declarații” arhitecturale.

Atitudinea adoptată este una contrastantă contextualismului paralizant des întâlnit în Statele Unite, ale cărui modele au fost preluate cu avânt și în Europa, dar care nu au produs rezultate favorabile. Orientarea funcțională preponderentă a investitorilor interesați de aceste zone, în cadrul proceselor de revitalizare, se axează pe realizarea spațiilor rezidențiale, însoțite de facilități comerciale și culturalo-recreative, care determină dezvoltarea economică generală a zonei. Rezidențialul, în vechile zone portuare, nu a fost neglijat ca subiect nici în Rotterdam sau Southampton, regăsindu-se de asemenea și în planurile de dezvoltare implementate în Riga sau Gdansk, într-un procent considerabil.

Într-un oraș atât de dens precum Amsterdam se cerea impunerea unor limite de utilizare a terenului. Orașul închiriaza suprafețele de pământ, rămânând în continuare proprietar și asigurând distribuirea beneficiilor obținute către folosul întregii comunități. Acest lucru îi permite construirea de locuințe atrăgătoare, atât ca preț, cât și ca amplasament. Politica teritorială activă este un instrument important în determinarea prețurilor de vânzare sau de închiriere, dar și în ceea ce privește asigurarea unei diversități a compoziției cartierelor.

Marea provocare este deținută însă de complexitatea spațiului desfășurat pe malul sudic al Ij-ului, definit de cele cinci insule create cu o sută de ani în urmă. Adiacența sistemului feroviar și a digului contribuiau de asemenea la configurarea contextului spațial. Autoritatea însărcinată cu implementarea dezvoltărilor de acest tip (AWF – Amsterdam Waterfront Finance Company) a propus un plan de afaceri și un proiect de urbanism în colaborare cu Rem Koolhaas. Dar, în 1994, parteneriatul public-privat a fost abandonat, deoarece proiectul s-a dovedit a fi prea solicitant, cu un risc financiar și o durată de aplicare, ambele prea mari. Fragmentarea politică, disensiunile din cadrul comisiei și scăderea cererii de spații pentru birouri, au dus către eșec, și în final către destrămarea AWF.

În acest context, orașul a propus o nouă abordare strategică și organică intitulată „Ancorele Ij-ului”, care își propunea să lucreze cu structura existentă a insulelor, fiecare dintre scheme bazându-se pe un potențial local al amplasamentului, al proprietății și utilizării terenurilor, concentrând eforturile și resursele unui master-plan pentru areale de dimensiuni mai mici, și astfel mai ușor de urmărit. Baza funcțională era deținută de locuințe, însă orașul a decis ca anumite investiții să fie direcționate spre clădiri de interes public și piețe publice, așa numitele „ancore”. În acest mod, municipalitatea pregătea terenul pentru atragerea investitorilor privați. Planul

piețelor publice, prin conformație și orientare, accentuau relația dintre insule și nucleul istoric. Erau propuse coridoare, prin intermediul cărora să se permită legătura insulelor cu centrul, de-a lungul cărora urmau a fi presărate „ancorele”, zonificate pentru utilizări publice cât mai variate. Modul de abordare al proiectului retrăgea acțiunile progresiv dinspre limite către centru, mizând pe idei și pe experiențe inovative.

Printre aceste „ancore” trebuie enumerate Metropolisul lui Renzo Piano, terminalul de pasageri, centrul de muzică, Silodam (silozuri monumentale de cereale care au fost transformate în spații de locuit și de lucru, proiectate de MVRDV).

O particularitate a proiectului vizează rolul gării centrale, transformată într-o insulă „comutatoare”, prin schimbarea punctului de privire asupra structurii existente, considerată mult timp un impediment. Zona, în definitiv accesibilă prin toate mijloacele de transport – metrou, tren, automobil, ceea ce constituia un mare avantaj, a suferit modificări funcționale radicale (noi spații publice, magazine pentru turiști, promenade). Toate aceste elemente includeau structuri durabile și flexibile, gândite astfel încât să poată oferi răspunsuri multiple unor funcțiuni cât mai variate pentru viitor.

Refuncționalizările clădirilor existente la marginea apei îmbracă forme diferite: astfel, în fostele docuri spațiul urma să fie folosit pentru hangare, vase de agrement, corăbii istorice, ambarcațiuni de transport local sau de croazieră.

Activitatea de schimburi pe canale își reia poziția dinamizând cheiurile - spații tranzitorii amenajate pentru vasele de transport, în timp ce „comutatorul” din vechea gară centrală devine polul principal care stabilește transferul rapid și facil de la un mijloc de transport la altul.

3. Concluzii

Analizând problema din experiența Amsterdamului, cel mai important lucru de reținut este faptul că, în dezvoltarea acestui tip de programe, nu trebuie să te bazezi pe un singur segment de piață. Diversificarea permite flexibilitate în proiectarea și execuția unor proiecte de dimensiuni mari, urmărind integrarea strategică în structura istorică.

Faptul că Amsterdam inițiază acțiunea de revitalizare a fronturilor la apă în absența unui plan multilateral sugerează faptul că design-ul, uneori, poate căpăta un rol secundar.

BIBLIOGRAFIE

Acceptarea noilor expresii arhitecturale face posibilă amplificarea unor modalități reformatoare de gândire a producției culturale de spațiu, precum și reconfigurarea rolului patrimoniului în definirea acestei producții. (Fritsch, 2000)

În acest sens, contextualismul nu înseamnă reproducerea trecutului, ci abilitatea noului de a stabili relații cu trecutul. „Noul”, utilizat cu îndemânare și sensibilitate, poate poziționa trecutul într-o lumină abstractă, determinându-ne să-l contemplăm într-un mod cu totul surprinzător, ținând cont de faptul că prezența acestuia, până la urmă, nu ne era deloc una străină.

- Baudrillard J., Nouvel J. (2005), *Arhitectură și filosofie – Obiectele singulare*, Editura Paideia, București.
- Boeri S. (1998), *Il Piano per il Porto di Genova: concetti disegnati per un territorio mobile*, Domus 800: 52-60.
- Boeri S. (2001), *Cites portuaires d'Europe du Sud, une dialectique du metissage*, Architecture d'Aujourd'hui 332:22-66.
- Comșa D. (2009), *Interfața interior-exterior*, Editura Universitară Ion Mincu, București.
- Fritsch P. (2000), *Da base a parco*, L'Arca 145: 8-12.
- Paganelli C. (2001), *Concorso per Genova*, L'Arca 162:68-71.
- White K.N., Bellinger E.G., Saul A.J., Symes M. (1993), *Urban Waterside Regeneration: Problems and Prospects*, Editura Ellis Horwood Ltd.

Primit: 30 aprilie 2011; revizuit 12 mai 2011; acceptat în forma finală: 15 iunie 2011