

ERALDO LEARDI

VALORI STORICI DELLA POSIZIONE E DEL SITO GLI ESEMPI DI GENOVA, MARSIGLIA, BARCELLONA

Nell'ambito di un tema assai vasto, quale è quello relativo ai valori storici dei quadri ambientali, assume da sempre grande rilevanza ogni considerazione dedicata al ruolo della posizione e del sito¹. Se ne vuole proporre qui qualche puntualizzazione, richiamando esempi offerti dall'analisi di alcuni momenti tra i più significativi nella storia di Genova, Marsiglia e Barcellona, città portuali di particolare interesse per ruolo politico, ampiezza demografica e sviluppo economico-sociale, dove posizione e sito hanno trovato un'occasione davvero completa per esprimere la loro importanza geografica e la ricchezza del loro « storico » divenire.

La posizione di cui ci si interessa è quella assunta dalla città originaria per soddisfare precise esigenze e sviluppare determinate funzioni all'interno di un territorio più o meno vasto, qualificato da particolari condizioni naturali e da specifiche realtà e potenzialità di sviluppo.

Per Genova acquista grande rilievo l'ubicazione in un tratto della costa lungo il quale si misura la minore distanza dalla

¹ Si ricorda la grande importanza data alla posizione e al sito da R. BLANCHARD nel suo « *Grenoble, étude de géographie urbaine* », considerato il primo esempio di studio di una città. Era il 1911, tempo di determinismo, ma non dovevano passare molti anni perché la formula sito e posizione fosse rifiutata. Si può forse riconoscere all'Aurousseau (1924) il merito di avere sottolineato con forza che il carattere delle città non deriva tanto dalle condizioni fisiche, ma da un sistema assai articolato e complesso quale è quello economico e sociale.

pianura padana, raggiungibile attraverso agevoli solchi fluviali (quelli della Polcevera e della Scrivia primieramente, ma poi tutto un sistema di valli confluenti sia da nord che da sud verso alcuni punti dello spartiacque) e valichi appenninici di altitudine assai modesta (i Giovi a 472 m, la Bocchetta a 772, il Turchino a 532, la Crocetta d'Orero a 464, la Scoffera a 678). Anche la posizione di Marsiglia appare favorita da un attenuato vigore del rilievo provenzale nonché dalla vicinanza della foce del Rodano, due condizioni che predispongono la città ad assumere un ruolo decisivo all'interno della funzione di *relais* assegnata dalla natura all'istmo francese. A Barcellona l'accesso diretto all'entroterra viene invece garantito dal Llobregat e dal Besos, fiumi non navigabili ma le cui valli rappresentano le vie naturali di penetrazione rispettivamente verso il Panadés, Lerida (e poi Madrid), Tarragona e verso Gerona, l'Ampurdan, la Francia.

Il sito originario di Genova è individuabile ai margini orientali di un ripido anfiteatro affondante nel mare con un ultimo colle (Sarzano), levato su una piccola rientranza della linea costiera dalle acque sufficientemente profonde e in parte protette da una penisola; un sito nautico non propriamente ideale, perché aperto allo scirocco, e certo non il migliore fra quanti se ne incontrano sulla costa ligure.

Anche Marsiglia ebbe la sua culla in un ampio anfiteatro diviso in due dallo sperone di Nostra Signora della Guardia (162 m). Uno di questi emicicli inquadra un riparo naturale caratterizzato da una stretta imboccatura e da acque singolarmente tranquille nonostante il vicino spirare del Mistral. Le difende una cerchia di colline piuttosto ripide e quindi non favorevoli a un'espansione topografica di grande importanza, ma questa condizione non può rappresentare una remora eccessiva al momento della scelta. Il sito di Barcellona ha caratteristiche diverse. Qui il primo insediamento fissò la sua acropoli sul Montjuich (200 m circa), un colle che oppone una difesa non del tutto efficace ai venti del nord e del nord-est. Il mare è sufficientemente profondo, ma orlato da una costa alquanto instabile. Un'ampia pianura si estende fra il Montjuich e il fiume Besos fino alle montagne costiere e all'erta del Tibidabo (512 m); oltre il Montjuich si espande lungo il corso terminale del Llobregat.

Come sempre accade, la posizione delle tre città risulta determinata dalla funzione originaria; in questo caso lo sviluppo

dei commerci e il controllo dei traffici tra il mare e la terraferma. Alla stessa funzione non tornano indifferenti le qualità del sito; ci è infatti facile rilevare che a Genova (ma analoghe considerazioni potrebbero essere fatte per Marsiglia e Barcellona) furono le migliori condizioni di ridosso ad indirizzare la scelta ubicativa all'interno di una posizione che nella parte occidentale, e fino a Voltri, presentava più immediati vantaggi.

A mano a mano che ci si allontana dalle origini, il processo di sviluppo, alterando le funzioni e comunque modificando i quadri generali di riferimento, attribuisce ai valori di posizione e sito una notevole variabilità.

Ne chiediamo una prima conferma a Genova, per la quale si può indubbiamente convenire con quanti affermano che l'ubicazione della città si spiega soprattutto con il valore della posizione²; passarono tuttavia alcuni secoli prima che la felice dotazione itineraria, già nota ai navigatori etruschi, focesi e massiliensi, assumesse un'importanza davvero decisiva; la funzione portuale rimase a lungo secondaria, al livello forse di un approdo intermedio per il cabotaggio dai porti tirrenici a quelli della costa provenzale³. Anche in epoca romana la città risultò per molto tempo esclusa dalle principali vie di comunicazione con le Gallie e la Spagna; lo stesso inserimento nei commerci della valle padana attraverso vari itinerari si fece sufficientemente robusto solo a partire dal IV secolo, cioè con la piena affermazione dell'importanza economica e civile di Milano. La Postumia diventò allora l'asse di una nuova unità tirrenico-padana (la grande circoscrizione della Liguria di Diocleziano-Costantino) e Genova si impose come uno dei maggiori porti-empori del Mediterraneo.

A Marsiglia ci si trova di fronte a cadenze diverse, a una città che pare avere profittato più prontamente dei vantaggi offerti dalla posizione; vanno infatti interpretati in tale senso

² G. ROVERETO, *Liguria geologica*, in « Mem. Soc. Geol. It. », II, Roma, Tip. Aldina, 1939.

³ M. GIACCHERO, *Genova, emporio e porto dell'Impero romano*, in « La Casana », n. 4, 1976, pp. 2-10. Strabone definisce Genova un « emporium », cioè un luogo di commercio, non un porto vero e proprio, nel qual caso avrebbe dovuto indicarla come un « limèn ». Plinio sottolinea la funzione portuale quando ricollega l'etimologia di « Genua » a una radice che significa « bocca » e « scalo » e la funzione difensiva quando parla di « oppidum ».

la sua vocazione africana, i fieri contrasti con Cartagine, la breve alleanza con Roma, l'apertura di numerosi « banchi » lungo la costa da Nizza a Valencia. La conquista romana (49 a. C.) chiuse un periodo di cinque secoli caratterizzati da un commercio di transito per il quale la sicurezza delle condizioni del porto avevano contato più della facilità delle vie terrestri; Roma, che fondava la sua potenza sul controllo delle vie continentali, accordò infatti la sua preferenza non a Marsiglia, ma a Narbonne e soprattutto ad Arles. Non furono in quel tempo a tale riguardo dissimili le vicende rilevabili in Spagna.

Qui la valle dell'Ebro rappresentò a lungo la via più naturale per raggiungere le regioni interne della penisola e i Romani si servirono soprattutto dei porti di Ampurias, Tarragona e Tortosa; solo più tardi essi fecero di Barcellona il loro maggiore emporio per i traffici tra l'entroterra e il Mediterraneo.

Quanto conti il fattore politico nell'ambito delle variabili che modificano costantemente il valore della posizione, trova altri innumerevoli esempi in ogni momento particolarmente importante nella storia delle tre città o di singolare rilievo a livello nazionale e sovranazionale.

Si prenda Genova, dove già nel periodo bizantino la vita marittima acquista discreto vigore con l'avvio di un'autonoma attività e dove le condizioni per una più libera iniziativa politica portano successivamente ad un rapido sviluppo che tocca i suoi vertici nei secoli XII e XIII; la mancanza di un entroterra politico e l'affermarsi su un esteso entroterra europeo di un dominio coloniale di carattere economico, esercitato in forme di commercio essenzialmente transmarino, riducono ad una componente piuttosto modesta il ruolo potenzialmente espresso dalla posizione geografica della città. Si va dai tempi delle Crociate, durante i quali Genova vive momenti felici, a quelli dei grandi viaggi di circumnavigazione e della scoperta di nuove terre, che la sorprendono sulla via di un inesorabile declino politico: a poco a poco il suo commercio cessa di essere transmarino e non riesce a diventare oceanico; si estingue quasi del tutto.

Anche nella storia di Marsiglia si legge di floridissimi commerci sviluppati nei secoli XII e XIII, ai tempi della sua fiera indipendenza repubblicana; per trovare la città ad un livello di eccellenza nell'ambito dello sviluppo perseguito dalla Francia, bisogna giungere alla seconda metà del secolo XVII (quando il

Colbert ne fa un porto-franco capace di monopolizzare il commercio del Levante) e soprattutto alla presa di Algeri e alla formazione del dominio coloniale sulle coste africane del Mediterraneo, nonché all'apertura del Canale di Suez e agli insediamenti francesi in Asia.

Per Barcellona il discorso è ancora più « politico »; essa gode infatti di una posizione particolarmente felice, ma non giunge mai a sfruttarne appieno tutte le potenzialità, proprio perché la vicenda storica concorre a ridurre l'entroterra del porto ad un ambito quasi solo regionale. In epoca romana, visigotica e musulmana la città non ha occasioni per sviluppi di particolare rilievo; deve invece molto ai Conti, a cui s'affida a partire dall'Ottocento, e soprattutto alla sua unione con il Regno di Aragona, sotto il quale nei secoli XIV e XV raggiunge grande prosperità. Non le giova certo la formazione del Regno di Spagna: dopo la scoperta dell'America un decreto reale riserva i collegamenti commerciali con i possedimenti spagnoli del Nuovo Mondo al porto di Siviglia; nel 1714 Filippo V le toglie gli antichi privilegi; solo nel 1778 Carlo III estende al suo porto, ma anche ad altri otto, il permesso di commerciare con le colonie spagnole delle Indie occidentali e dell'estuario della Plata. Barcellona cerca e trova le ragioni della sua prosperità soprattutto all'interno della Catalogna.

La posizione di una città acquista particolare valore dal quadro economico generale in cui viene via via a collocarsi. La crisi euro-mediterranea della metà del sec. XV, i viaggi di circumnavigazione e la scoperta dell'America, le guerre che dividono l'Europa, la crisi del sistema atlantico e l'emergere sempre più netto di tre poli dominanti (l'europeo di nord-ovest, l'americano di nord-est e il giapponese) determinano lo spostamento del centro vivificante del mondo da Venezia ad Amsterdam, a Londra, a New York, generando situazioni di crisi alle quali le nostre città fanno fronte in varia guisa.

Nella prima fase, Genova, florida repubblica con un piccolo dominio terrestre e vaste proiezioni marittime, ha dietro di sé non solo la ricca Lombardia ma tutto il Centroeuropa; più avanti, quando ha già perso l'impero coloniale del Levante, essa cerca di salvare la sua potenza economica organizzando una più attiva presenza nel Mediterraneo occidentale (a Siviglia, Lisbona, Valladolid), guadagnando posizioni ad Anversa, soprattutto impe-

gnandosi nel finanziamento dei grandi traffici iberici in direzione dell'America.

Genova recupera gradualmente il valore della sua posizione solo a partire dal XIX secolo: con l'unione al Regno di Sardegna, con l'unità nazionale, con l'apertura del Canale di Suez e dei trafori alpini, il suo entroterra precisa caratteri più marcati, volgendo dall'ambito regionale a quello nazionale e internazionale.

Marsiglia resta per lungo tempo una città mercantile, marittima, periferica, in forte contrasto con l'entroterra. La dipendenza delle sue correnti di traffico dai rapporti esistenti tra la Francia e i territori coloniali conferisce al suo porto un primato nazionale e mediterraneo, esaltando valori per lungo tempo inespresi. La decolonizzazione, giunta al termine nel 1962, trasforma una posizione privilegiata rispetto all'Impero francese in una posizione periferica rispetto al territorio nazionale e ai grandi centri economici del Mercato Comune. Solo le nuove prospettive dell'assetto geopolitico internazionale, lo sviluppo dell'industrializzazione e dei mercati della riva sud del Mediterraneo e, non ultimi per importanza, gli interventi condotti dall'amministrazione centrale, intesi a definire un più equilibrato assetto territoriale della Francia, portano Marsiglia a vivere in simbiosi più stretta col suo entroterra⁴.

L'individualità catalana, nata dalla storia, contribuisce a collocare Barcellona in un « vaso chiuso », tagliandola fuori da numerose relazioni con il resto della Spagna⁵. Quest'assenza di un entroterra continentale atto ad alimentare i traffici a lunga distanza, unendosi all'impossibilità per gli ambienti economici di agire in piena indipendenza dal potere politico, è alla base del ritardo nello sviluppo delle attività portuali della città. L'importanza della posizione geografica di cui essa gode ne risulta assai diminuita⁶ e la funzione commerciale, quasi esclusiva nel

⁴ L. PIERREIN, *Réflexions sur l'évolution de la région marseillaise*, in « Méditerranée », 1974, n. 3, pp. 3-70.

⁵ La tesi emerge chiara in R. FERRAS, *Barcelone croissance d'une métropole*, Parigi, Anthropos, 1977, 516 pp. + 229 pp. di note, bibliografie e carte.

⁶ E. DALMASSO, *Il fenomeno della polarizzazione metropolitana; gli esempi di Milano, Atene e Barcellona*, in « Megalopoli Mediterranea » (a cura di C. Muscarà), Milano, Angeli, 1978, pp. 74-89.

passato, attraverso lunghi secoli di decadenza diventa quasi irrilevante; il porto lavora soprattutto per approvvigionare l'industria⁷. Siamo ora nel periodo in cui la crisi del petrolio e l'emergere di alcuni paesi sulla costa meridionale del Mediterraneo determinano nuove opportunità. Intensificando i suoi rapporti con quei mercati, l'Europa nord-occidentale può valersi di una via marittima, meno veloce ma più economica, oppure di una via terrestre; poiché in questo caso la via più facile è quella segnata dal solco del Rodano attraverso l'istmo dell'Europa occidentale, la posizione di Marsiglia risulta ulteriormente valorizzata⁸.

È ancora una volta palese che le condizioni naturali assegnano alla posizione un valore iniziale; questo può tuttavia mutare, soprattutto in virtù degli interventi umani volti a sfruttare attitudini e a superare ostacoli per rendere più agevole la circolazione e gli scambi delle merci.

Bassi costi dei trasporti via mare, ferrovie, autostrade, canali, oleodotti, gasdotti alterano in varia misura i rapporti distanza-tempo e distanza-costi, determinando una nuova gerarchia non solo delle posizioni ma anche dei siti⁹. La convergenza sulle tre città di vie stradali e ferroviarie che sfruttano al meglio tutte le opportunità offerte dalla morfologia costiera e dai solchi vallivi, incentiva la concentrazione delle attività industriali e lo sviluppo del movimento portuale, cui torna di grande vantaggio la crescente economicità del trasporto marittimo.

Genova continua ad essere favorita dalla vicinanza di un entroterra assai dinamico e ricco; la particolare robustezza dell'asse di collegamento tra il Mediterraneo e le grandi aree industrializzate della CEE attraverso la valle del Rodano, dove si va pure completando l'allaccio navigabile del Reno, assicura invece, come s'è detto, migliori prospettive alla posizione di Marsiglia¹⁰. La

⁷ M. LE LANNOU, *Problèmes géographiques de la Méditerranée européenne*, Parigi, Centre Doc. Univ., 1964, pp. 92-93.

⁸ A. VIGARIÉ, *Vers de nouvelles structures de la circulation maritime mondiale*, in « Marine Marchande », 1978, pp. 27-35.

⁹ P. GEORGE, *Précis de géographie urbaine*, Parigi, PUF, 1969, p. 41.

¹⁰ Genova, per la concorrenza dei porti dell'Europa centro-occidentale, più attrezzati, efficienti e molto competitivi nei costi, non ha tratto tutti i vantaggi sperati dall'apertura dei trafori alpini, tanto da vedersi costretta a temere la realizzazione di altre opere (Traforo del Ciriegia, ad esempio) che potrebbero sottrarle una parte di entroterra a favore di

stessa città aveva maggiormente profittato dell'apertura del Canale di Suez, non solo per la presenza in Asia di un impero coloniale francese, ma anche per la mancanza di una vera concorrenza da parte di altri porti mediterranei francesi; il che non può dirsi né per Genova né per Barcellona¹¹.

Per quanto attiene in particolare ai siti marittimi, bisogna osservare che la natura spesso vi apporta importanti modificazioni¹², ma il loro valore muta soprattutto in rapporto ai tipi di imbarcazione usati, al dimensionamento e all'evoluzione tecnologica e funzionale dei porti¹³.

Allorché essi si dimostrano impropri rispetto alle necessità emergenti, se la posizione continua a garantire sufficienti vantaggi, si cercano nuovi spazi conquistandoli al mare, alle paludi e alla terra¹⁴. Questi interventi subiscono sollecitazioni quando l'era del vapore sviluppa un'inarrestabile tendenza a concentrare

Marsiglia. Il completamento dell'autostrada Voltri-Trafori alpini e la recentissima apertura del traforo autostradale del Gottardo, che accorcia di circa 200 km la distanza fra Genova e Amburgo e di 300 quella con Francoforte, rinnovano speranze e timori.

¹¹ La chiusura di Suez, spostando il traffico su Gibilterra, non ha gravi conseguenze per Genova, la quale anzi viene in parte avvantaggiata da questo nuovo avanmare e sottrae ai porti dell'Alto Adriatico una parte dei prodotti pregiati al cui commercio risulta interessato l'entroterra padano (A. VIGARIÉ, *Ports de commerce et vie littorale*, Parigi, Hachette, 1979, p. 237).

¹² Dal sec. XIII al XVIII, e localmente sino al XIX, la sedimentazione portata dai corsi d'acqua della Liguria si accentuò a seguito del diboscamento, determinando l'insabbiamento di antichi porticcioli e cale (A. ISSEL, *L'evoluzione delle rive marine in Liguria*, in « Boll. Soc. Geogr. It. », 1911, pp. 1085-1113; 1204-1234; 1315-1344; 1436-1454). A Barcellona nel sec. XII il mare si spingeva sin sotto il Montjuich, là dove ora si stende una piana; nel XVII al di là dello stesso colle c'erano ancora degli stagni noti come stagni del porto. Le alluvioni e le sabbie del Besos sono aggredite dalle correnti locali dirette da nord-est a sud-ovest e la foce del fiume retrocede costantemente. Questi movimenti di sabbia si ripercuotono sul porto di Barcellona.

¹³ Sottolineando la precarietà dei rapporti tra i siti e la storia, specialmente nel caso dei porti marittimi, il LE LANNOU (*Aspetti geografici dei paesi mediterranei*, in « La Geografia nelle scuole », 1963, pp. 6-11), ricorda come siano venuti successivamente alla ribalta l'isolotto fenicio, la cala greca, l'imboccatura fluviale romana, il bacino fluviale moderno.

¹⁴ M. WOLKOWITSCH, *Géographie des transports*, Parigi, Colin, 1973, pp. 113-119.

il commercio ancora disperso in una moltitudine di approdi. Siamo nella seconda metà del secolo XIX; declino e crisi della marineria a vela e del cabotaggio, unendosi alle nuove prospettive aperte dal Canale di Suez, ne rendono più acuta l'urgenza.

In quel periodo il porto di Genova, ancora racchiuso dalle due grandi braccia del Molo Vecchio e del Molo Nuovo, sta lentamente interrandosi.

Tra il 1877 e il 1905 si ha un primo raddoppio con la costruzione della diga Duca di Galliera e la creazione del Bacino delle Grazie. Segue una serie di prolungamenti verso ovest: ancora all'inizio del secolo, il Bacino della Lanterna; tra le due guerre mondiali, il Bacino di Sampierdarena; successivamente, il porto petroli e da ultimo, per fronteggiare le nuove necessità imposte dal gigantismo navale, dall'industrializzazione litoranea e dall'unitizzazione delle merci, il porto di Voltri¹⁵.

A Marsiglia, la cala dei Focesi risulta sufficiente fin verso il 1830. Gli sviluppi avvengono a nord del vecchio porto, dove nasce una serie di nuovi bacini: la Joliette (1844), Lazzaretto e Areuc (1856-63), la stazione marittima, altri bacini più al largo, allineati dinanzi ai precedenti. La posizione di Marsiglia, le sue funzioni commerciali e regionali vengono comunque rafforzate soprattutto con l'apertura del canale sotterraneo del Rove (1926), attraverso il quale si crea un collegamento con lo stagno di Berre e si guadagna la possibilità di raggiungere il Rodano, utilizzando il canale che corre da Arles a Bouc. Si garantisce in questo modo la disponibilità dei nuovi siti necessari per far fronte all'evoluzione attivata da importanti sviluppi di industrializzazione coinvolgenti anche il Golfo di Fos e il canale Caronte che unisce lo stagno di Berre al mare¹⁶.

A Barcellona la lotta contro le minacce di insabbiamento e l'impegno per evitare le insufficienze dello scalo marittimo sono pressoché costanti e numerose vicissitudini della sua potenza paiono almeno in parte ricollegabili a tali difficoltà. Il risveglio economico del XIX secolo rende alla fine improcrastinabile l'allestimento di un porto interamente artificiale, attraverso successivi

¹⁵ Consorzio Autonomo del Porto di Genova, *1128-2000 il porto di Genova*, Genova, Sagep, 1971.

¹⁶ A. VALLEGA, *L'asse portuale ligure e il sistema marsigliese. Qualche confronto*, in «Savona economica», 1971, n. 11, pp. 29-41.

interventi che ne dilatano le infrastrutture a mare e a terra su una superficie di circa 700 ettari¹⁷.

Per un grande porto moderno è dunque davvero sufficiente un'eccellente posizione, perché le conquiste della tecnica lo affiancano in larga misura dalle difficoltà imposte dal sito?

Ricordiamo intanto che il valore della posizione non è costante e muta con il prevalere delle varie funzioni¹⁸. Nel nostro caso essa rappresenta un fattore primario nel lungo periodo in cui le tre città svolgono un ruolo commerciale, e diventa invece meno esclusivo quando, a partire dalla seconda metà del XIX secolo, le stesse segnano un costante incremento della funzione industriale; al contrario, il sito conquista nuova importanza proprio con la marittimizzazione dell'industria e con l'industrializzazione degli spazi portuali. In precedenza, i porti dovevano garantire soprattutto l'attracco, la sosta delle navi e la movimentazione delle merci; ora essi necessitano di vaste darsene e ampie aree da destinare a impianti industriali di dimensione ottimale sempre più elevata, privilegiano pertanto l'insediamento all'ingresso di estuari e rade e comunque in siti bene predisposti a quelle destinazioni d'uso.

A Genova, dove il ricorso a spazi portuali interni causato dalla scarsità di aree utili in fregio al mare è fenomeno antico¹⁹,

¹⁷ D. MIHELIC', *Il porto di Barcellona*, in « Studi marittimi », 1978, n. 2, pp. 27-53. La costruzione del Molo Nuovo ha inizio nel 1816; l'elaborazione del progetto del porto attuale nel 1860. Allo scadere del secolo i lavori giungono a una prima conclusione; ne seguono altri tra il 1905 e il 1926, che portano la diga a raggiungere una lunghezza di 2 km. Una nuova fase di lavori viene sviluppata dopo la seconda guerra mondiale e conclusa nel 1965. L'area del porto interno (comprendente specchio d'acqua e terra) raggiunge a questo punto circa 500 ettari, ma già l'anno dopo vengono acquisiti altri 213 ettari di terreno contigui alla zona meridionale del porto e su di essi si sviluppa un grandioso programma di strutture e impianti, la cui realizzazione è tuttora in corso.

¹⁸ Il Sion osserva che se la posizione rappresenta oggi un elemento fondamentale per la fortuna dei porti, nel tempo passato, e si può dire sino al secolo XIX, importanza ben maggiore ne ebbero altri e soprattutto il sito (J. SION, *Le rôle des articulations littorales en Méditerranée*, in « Annales de Géographie », 1934, pp. 372-379).

¹⁹ A. BRUSA, *Dal porto franco della repubblica genovese al deposito franco dei giorni nostri*, in « Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio », Milano, Alfieri, 1953.

l'ubicazione a filo di costa finisce per essere determinante quasi solo per la siderurgia e le costruzioni navali; lo sviluppo industriale genovese risulta in sostanza fortemente frenato. Si assiste ad una certa dilatazione di attività in aree vicine quando i progressi realizzati nei trasporti mutano profondamente le condizioni di insediamento per diversi settori industriali, ma fallisce la prospettiva di organizzare aree peri-portuali sui versanti padani e ci si convince della necessità di mirare non tanto ad ampliare quanto piuttosto a riqualificare il tessuto industriale litoraneo esistente. Marsiglia e Barcellona, che non soffrono angustie così gravi, evidenziano un più accentuato incremento della funzione industriale, nonché una diversa evoluzione del rapporto tra flussi di entrata e flussi di uscita (ragione di interscambio)²⁰. « Località che sono tuttora ideali per adempiere a funzioni portuali possono rivelarsi svantaggiose per le esigenze dello sviluppo urbano nella scala che l'attività dei grandi porti ha ormai determinato »²¹.

Il sito è un dato permanente, le cui qualità acquistano tuttavia un valore diverso quando lo sviluppo della città propone nuovi rapporti, soprattutto in ordine ai problemi dell'edificabilità e della mobilità. Sta di fatto che condizioni di luogo favorevoli per l'espletamento delle funzioni originarie possono successivamente presentarsi di grave ostacolo, ma l'esistenza di un capitale fisso, tanto di natura materiale che sociale, rende del tutto eccezionali i casi di abbandono; si reagisce piuttosto con interventi modificatori e si favorisce la gravitazione verso siti diversi.

Ce ne danno ben conto anche le nostre città. Si può dire che quasi non ci sia momento dello sviluppo di Genova in cui non si faccia violenza alla natura, stravolgendone sempre più le fattezze originarie²². L'elenco delle opere sarebbe troppo lungo, ma a

²⁰ A. VALLEGA, *Armatura urbana litoranea e metropoli nel Mediterraneo*, Estr. da « Atti Ass. Coordinamento fra i porti del Mediterraneo N. O. », Barcellona, 1978, p. 66.

²¹ A. E. SMAILES, *Geografia urbana*, Padova, Marsilio, 1964, pp. 33-58.

²² G. ROVERETO, *Genova e la geomorfologia urbanistica*, in « La Ricerca Scientifica », (II), IX, 1938; F. RODOLICO, *Mutamenti operati dalle città italiane sulle forme del proprio suolo*, in « Riv. Geogr. It. », LXXII, fasc. II, 1965, pp. 165-174; B. LIMONCELLI e M. MARINI, *Condizioni geologiche*

dare il senso della loro rilevanza basta ricordare gli sbancamenti dei contrafforti marnosi di Morcento (1890-1900) e Piccapietra (1950), il progressivo spianamento della collina di S. Benigno condotto a termine nel 1960, le strade in trincea con muraglioni di sostegno, i riempimenti a mare nella zona del Mandraccio, quelli per la creazione di piazza Caricamento, per la sistemazione dei cantieri di Sestri e l'allestimento del porto di Sampierdarena, poi gli altri, sempre più recenti e grandiosi, per le acciaierie di Cornigliano (1950), la Fiera del Mare (1960), l'aeroporto (1962), il porto di Voltri, infine le opere idrauliche, quali il taglio sulla Polcevera del meandro della Chiappetta (1850), la copertura di vari rii e torrentelli, fra cui la foce del Bisagno (1930).

Le montagne che la serrano dappresso rendono ugualmente difficile lo sviluppo della città e del porto di Marsiglia. L'abitato, sorto sulla collina che domina il porto a nord-ovest, supera i bastioni e scende verso il mare solo nei secoli XVII e XVIII; in quello successivo, con la trasformazione radicale del porto e la formazione della grande città, l'antica acropoli viene a trovarsi in una posizione sempre più eccentrica.

I recenti più intensi e rapidi sviluppi dilatano la banlieu, che resta tuttavia quasi interamente entro i confini municipali e si estende lungo le valli, dove prevalgono le attività industriali, e fra i 100 e 150 metri di altitudine, area preferita invece da insediamenti residenziali. La città vecchia può così trasformarsi, mutando in parte la mappa dei suoi quartieri funzionali e facendo posto a un grande Centro Direzionale a cui vengono legate le speranze di un ruolo internazionale. Le difficoltà create dal sito alla circolazione interna sono in via di superamento, grazie anche alla costruzione di una moderna metropolitana; ma l'aeroporto ha dovuto essere allestito a 27 km di distanza²³.

A Barcellona, dove gli sforzi necessari per superare gli inconvenienti di un sito marittimo davvero sfavorevole sono no-

strutturali, idrografiche e geomorfologiche del territorio urbano della città di Genova e loro riflessi applicativi, Atti dell'Istituto di Scienza delle costruzioni dell'Univ. di Genova, 3, 1969.

²³ C. VAUTRAVERS, *D'un siècle à l'autre*, in « Cahiers de documentation de la Chambre de Commerce et d'industrie de Marseille », numéro spécial 1973, pp. 38-60; J. NICOD, *Site et urbanisation dans la banlieu résidentielle est de Marseille*, in « Méditerranée », 1974, n. 3, pp. 127-133.

tevoli e vengono giustificati solo dai vantaggi offerti dalla posizione, le condizioni del sito urbano risultano invece abbastanza buone²⁴. Il quartiere romano, il tessuto medievale, la pianta ortogonale, avviata alla metà del secolo XIX, esprimono funzioni e concezioni urbanistiche diverse, ma un modo costante di interpretare lo spazio; dove mare e colli ed anche le più lontane montagne rappresentano dati permanenti di una simbiosi assai stretta; dove *ramblas* e *rieras*, facili da prosciugare e ricoprire legano gli spazi offerti al rapido progredire dell'urbanizzazione verso l'apparato deltizio del Llobregat, che vede la sua popolazione decuplicarsi in meno di 10 anni²⁵.

« La città ha un sito specifico, un posto, e deve venire a patti con esso. Il territorio nell'immediata vicinanza di una città può avere una parte determinante nel suo sviluppo e nella sua forma »²⁶. Certo si può intervenire e, come si è visto, si interviene in forma massiccia, tanto da superare spesso i limiti oltre i quali le modifiche creano squilibri²⁷.

Non è dunque vero che il sito non conta più e che il superamento degli ostacoli che esso oppone è solo questione di capitali²⁸. Se ne potrebbero dare numerosissime prove panoramizzando veloci su tre paesaggi urbani dove l'ambiente naturale risulta molto alterato, ma impone limiti di quantità e segni di qualità assai netti. Sarebbe del tutto superfluo, e comunque emerge già sufficientemente chiaro da questa breve nota; concludendo, torna invece utile ricordare che solo attraverso lo studio delle varie fasi dello sviluppo di una città si può pervenire a qualche risultato nel difficile compito di interpretare le complesse interrelazioni fra sito e posizione, forma e funzione²⁹.

²⁴ H. ISNARD, *Pays et paysages méditerranéens*, Parigi, PUF, 1973, p. 62.

²⁵ P. DEFFONTAINES, *La Méditerranée catalane*, Parigi, PUF, 1975, p. 46.

²⁶ E. JONES, *Leggere le città*, Faenza Editrice, 1975, p. 69.

²⁷ L'alluvione genovese del 1970 è in carta misura il prodotto di questi squilibri (T. BETTANINI, P. MASTROLONARDO, D. MORENO, E. POLEGGI, *Genova 7-8 ottobre 1970. Il fango negli occhi*, Genova, Sagep, 1970).

²⁸ Torna davvero incomprensibile che il P.R.G. di Genova del 1960 abbia esteso l'edificabilità a quasi tutto il territorio comunale, elevando la capacità insediativa a 6-8 milioni di abitanti, quando il limite di 1 milione, previsto come insormontabile dal P.R.G. del 1976, mostra di lasciare scarso gioco per migliori destinazioni d'uso.

²⁹ A. E. SMAILES, *Geografia urbana...*, cit., p. 58.

RIASSUNTO

Vengono svolte alcune considerazioni sui mutamenti di valore della posizione e del sito di Genova, Marsiglia e Barcellona, come conseguenza delle variazioni intervenute nei quadri generali, politici ed economici, e nella qualifica funzionale dei porti. Si richiamano momenti particolarmente significativi per gli interventi operati dall'uomo nel campo dell'accessibilità e in risposta alle esigenze dell'espansione urbana e portuale, evidenziando indirizzi e limiti imposti dal sito. Questi condizionamenti risultano particolarmente netti per Genova, che pare ormai prossima a raggiungere la massima dimensione fisica consentita al suo sviluppo.

RESUME

L'Auteur prend en considération les changements de valeur de la position et du site de Gênes, Marseille et Barcelone, par la suite des variations qui sont survenues dans les cadres généraux, politiques et économiques, et dans la qualification fonctionnelle des ports. Il se rappelle aux moments les plus significatifs pour l'intervention de l'homme dans le domaine de l'accessibilité et en réponse aux exigences de l'expansion urbaine et portuaire, en mettant en évidence l'orientation et les limites que le site impose. Ces conditionnements sont particulièrement nets pour Gênes qui maintenant est en train d'atteindre à la dimension physique maximale permise à son développement.

SUMMARY

The Author carries out some considerations on the value changes of the position and the site of Genoa, Marseille and Barcelone as consequence of the variations on the political and economical scene and on the functionality of ports. Pointing out trends and limits of the site, he analyses the essential phases of man's interventions on the field of accessibility and in reply to the demand of the port and the urban expansion. These conditions are particularly sharp for Genoa which is reaching now the peak of the physical size allowed to its development.