

ACE 33

Electronic offprint

Separata electrónica

EL PROCESO DE REMODELACIÓN DEL WATERFRONT DE GÉNOVA Y LOS PROYECTOS DE RENZO PIANO DESDE LOS AÑOS 80 HASTA EL BLUE PRINT

Francesco Gastaldi y Federico Camerin

Cómo citar este artículo: GASTALDI, F. y CAMERIN, F. *El proceso de remodelación del waterfront de Génova y los proyectos de Renzo Piano desde los años 80 hasta el Blue Print* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 11 (33): 33-64, 2017. DOI: 10.5821/ace.11.33.4683. ISSN: 1886-4805.

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

ACE 33

Electronic offprint

Separata electrónica

THE REDEVELOPMENT PROCESS OF GENOA'S WATERFRONT AND THE PROJECTS BY RENZO PIANO SINCE THE '80 TO THE BLUE PRINT

Key words: Post-industrial transformation; relation historical center - Ancient Port; urban regeneration; urban strategies

Abstract

The work is divided in three sections: the first one describes the Ancient Port of Genoa reconversion history to urban functions for Expo 1992, the other two sections describe respectively the 2004 "Affresco" project and the 2014 "Blue Print" project both elaborated by Renzo Piano, with the aim to re-organize the Genoa waterfront. The "Affresco" concerns the area including the Genoa International Fair (Fiera del Mare) and Voltri, the last west side suburb of the city: this project main purpose is the city airport displacement and re-organisation, while the 2014 "Blue Print" project is focused on the area within Calata Gadda and Punta Vagno as a development toward the east coast line of the Ancient Port project.

This paper intends to analyze the projects main relevant features, considering them as three phases temporally distinguished of the same issue, focusing on integration difficulties between Port and Urban functions as well as between Port Authority and Municipality, at Institutional level. Both the largely completed urban transformation of the Ancient Port, and the new projects, are trying to recompose in a synergistic way, the relations between the two Administrations, planning a harmonic growth of the City. The pending aim for the management of the city council of Genoa is coordinate the Port development needs (in an increasingly competitive contest among European and Mediterranean ports) and the City needs of urban quality improvement, should reach the highest compatibility level, helping to develop new enhancement strategies of the Ancient Port.

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

EL PROCESO DE REMODELACIÓN DEL WATERFRONT DE GÉNOVA Y LOS PROYECTOS DE RENZO PIANO DESDE LOS AÑOS 80 HASTA EL BLUE PRINT

GASTALDI, Francesco¹
CAMERIN, Federico²

Remisión inicial: 16-10-2015

Remisión final: 23-01-2017

Palabras clave: Transformación post-industrial; relación centro histórico - Puerto Antiguo; regeneración urbana; estrategias urbanas

El trabajo se divide en tres partes: la primera describe la historia de la recuperación de las funciones urbanas del Puerto Antiguo de Génova, el llamado *Porto Antico*, para la Expo de 1992, por su parte la segunda y la tercera reconstruyen respectivamente las crónicas de las dos propuestas “Affresco” de 2004 y “Blue Print” de 2014, elaboradas por el arquitecto Renzo Piano para la reorganización general del frente marítimo. El Affresco se refiere al área de la Feria del Mar, hasta Voltri, al extremo oeste de la ciudad, con el desplazamiento y la reorganización del aeropuerto, mientras el Blue Print se centra en la zona desde Calata Gadda a Punta Vagno, como continuación, hacia levante, del proyecto elaborado por la Expo de 1992.

El ensayo analiza los aspectos más destacados de los proyectos, considerados como tres fases temporalmente distintas, sobre el mismo problema, es decir, la difícil integración entre funciones portuarias y funciones urbanas y, a nivel institucional, entre la Autoridad Portuaria y la Administración de la Ciudad. Tanto la recuperación del Puerto Antiguo, como las propuestas de Renzo Piano, intentan tratar la reconstrucción de la relación entre las dos administraciones de una manera sinérgica, planificando un crecimiento armónico de la ciudad. El objetivo pendiente por la gestión del Ayuntamiento de Génova es coordinar las necesidades de desarrollo del Puerto – en un contexto cada vez más competitivo entre los puertos de Europa y del Mediterráneo – y la mejora de la calidad urbana de Génova, para llegar al más alto nivel de compatibilidad, ayudando a fomentar nuevas estrategias de valorización del Puerto Antiguo.

Este artículo es el resultado de la investigación llevada a cabo por ambos autores. En este contexto la introducción y las conclusiones se han elaborado conjuntamente por parte de ambos. Por su parte, los apartados 2, 3 y 4 se atribuyen a Francesco Gastaldi y los apartados 5, 6 y 7 a Federico Camerin.

¹ Gastaldi, Francesco. Profesor asociado, Universidad IUAV de Venecia – Departamento de Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi, gastaldi@iuav.it

² Camerin, Federico. Becario de investigación, Universidad IUAV de Venecia – Departamento de Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi, fcamerin@iuav.it

1. Introducción

A partir de la segunda mitad del siglo XX, se ha hecho cada vez más común un proceso de transformación en las ciudades portuarias y post-industriales (AA.VV., 1999; AA.VV., 2001; Bruttomesso, 1991, 1993, 1995 y 1999; Marshall, 2001; Bravi, 2006; Giovinazzi, 2007; Alemany y Bruttomesso, 2011; Smith y Garcia Ferrari, 2012; Clemente, 2014), que consiste en su apertura al mar mediante la transformación de sus frentes marítimos, tradicionalmente de actividades portuarias en usos terciarios avanzados, residenciales, comerciales y lúdicos (Craig-Smith y Fagence, 1995; Meyer, 1999; Brownill, 2013). Desde las experiencias precursoras de las ciudades norteamericanas de Boston, Baltimore y San Francisco, también en Europa e incluso en Asia, Australia y Latinoamericana se ha asistido a algunos ejemplos paradigmáticos (Bruttomesso, 1993; Breen y Rigby, 1996; Pavia, 2011; Swee y Tou, 2011; Hein, 2014). La reconversión de los *docklands* de Londres y de las fachadas marítimas de Buenos Aires, Barcelona, Génova, Hong Kong, Rotterdam, Sídney, Singapur, entre muchas, son actuaciones que han contribuido a crear nuevas áreas de centralidad urbana por medio de transformaciones urbanas que han mejorado la competitividad y la promoción de los sistemas urbanos en un contexto siempre más globalizado (Zukin, 1995; D'Albergo y Lefèvre, 2007; Narváez Tijerina, 2008; Desfor *et. al.*, 2011). Eso ha llevado a una mejora en la imagen urbana de zonas que previamente estaban en desuso, lo que a su vez ha comportado una activación económica que ha otorgado nuevas oportunidades para el desarrollo futuro de las ciudades (Hoyle, 1990; Pavia y Di Venosa, 2012).

En este contexto, el presente artículo se propone analizar críticamente la transformación del Puerto Antiguo y del *waterfront* de la ciudad italiana de Génova³, como resultado de una composición de distintos equilibrios, a menudo alcanzados y repensados durante las últimas décadas, que ha estado al centro de muchos debates realizados por los actores de las políticas públicas. El proceso de reconversión iniciado a partir de los años Noventa se puede decir que esté terminado en gran medida y se pueden evaluar los resultados y los efectos (Gabrielli, 1991; Seassaro, 2000 y 2001b; Petrillo, 2004; Rugafiori, 2004; Guala, 2005; Gabrielli, 2006; Ferrari, 2007; Guala, 2009; Leone, 2010). Este camino ha tenido un importante punto de inflexión en 1992, fecha de la exposición internacional “Cristóbal Colón: el barco y el mar” o “Expo Colombina”, que se ha concretado en los años siguientes a través de una serie de ocasiones, acontecimientos y financiaciones inicialmente no previsibles.

En la primera parte (apartados 2, 3 y 4) se analizan los debates que durante muchos años han tenido lugar sobre la transformación del frente marítimo genovés y que principalmente han sido

³ En particular, el artículo describe los proyectos de remodelación del *waterfront* de Génova elaborados por Renzo Piano (Génova, 1937), probablemente el arquitecto italiano más conocido a nivel internacional, que ha trabajado y desarrollado planes en todo el mundo. El debate internacional y muchas revistas han documentado su trayectoria a lo largo del tiempo (Fernández-Galiano, 2006; Pincini *et. al.*, 2009; Jodido, 2014), a partir de la estrecha relación con el arquitecto Richard Rogers (1971-1977), con el cual ha realizado una obra de impacto importante, el museo *Centre Georges Pompidou* en el corazón de París, inaugurado en 1977. En 1981 Piano fundó el propio estudio, el “Renzo Piano Building Workshop” en Génova y nunca se ha desvinculado de su ciudad natal: su primer proyecto en la ciudad genovesa se remonta a principios de los Ochenta, por la remodelación de la zona del *Molo Vecchio*. Actualmente el arquitecto estrella continúa su carrera en los despachos de París y Nueva York, pero siempre se ha dedicado a Génova, donde tiene su lugar de trabajo en el edificio *Punta Nave*, construido por él mismo en 1991.

motivadas por dos “axiomas”. Por un lado, la necesidad de centrar la atención sobre la parte antigua de la ciudad (centro histórico-Puerto Antiguo), considerada como una zona de deterioro avanzado, el “área en crisis” donde se incrementaron, de manera acumulada, diversas formas de problemas y de malestar; por el otro, la virtuosa recuperación del patrimonio existente como medida para promover la regeneración de todo el sistema urbano. Una renovación de la parte central de ciudad y una relación sinérgica entre esta zona y el Puerto Antiguo, habrían llevado a cabo un beneficio general para apoyar la transición de una economía industrial a una de tipo diversificado por la cual el turismo y la cultura tendrán un papel destacado, junto a algunas de las actividades tradicionales.

La segunda parte (apartados 5 y 6) relata una historia más reciente, el debate desarrollado durante cuatro años, entre 2004 y 2008, en torno a la propuesta llamada “*Affresco*”, para la reorganización de toda la zona poniente de *waterfront* (es decir entre la zona de la Feria del Mar y Voltri), formulada también por el arquitecto genovés Renzo Piano. El plan se pone en marcha en 2004 en un momento en que el proceso de reorganización funcional del Puerto Antiguo se encuentra en una etapa avanzada y, en el debate local, emergen cuestiones pertinentes con respecto a la compatibilidad entre el desarrollo del tráfico del puerto y de la ciudad, especialmente en el área de Poniente. El proyecto tiene una perspectiva de 20 años y trata de combinar elementos de fortalecimiento del sistema de tráfico portuario con nuevas oportunidades en el campo del turismo y de la náutica de recreo y la mejora de la calidad ambiental.

Por último (apartado 7), a seis años de distancia del bloque de operaciones para la puesta en marcha del proyecto “*Affresco*”, la tercera parte de este artículo describe la propuesta del *masterplan* llamado *Blue Print* (término que en arquitectura representa una visión suficientemente completa para describir un proyecto, pero que no resulta suficiente para dar detalles sobre los aspectos técnicos) avanzado por parte del *archistar* genovés. La nueva idea de Piano, desarrollada en colaboración con el Ayuntamiento, la Región de Liguria y la Autoridad Portuaria, define una continuación natural hacia Levante del Puerto Antiguo. Sin embargo, este nuevo proyecto no está completamente terminado y hay algunas cuestiones por resolver para satisfacer las necesidades actuales del puerto y de la ciudad.

2. Hipotesis de reconversión del Puerto Antiguo: desde la comisión Astengo hasta el proyecto “New Port” (1964-1984)

A partir de mediados de los años sesenta, en el ámbito del trabajo de la comisión presidida por el urbanista Giovanni Astengo y encargada de la revisión del Plan General de Ordenación Urbanística (el llamado *Piano Regolatore Generale* o P.R.G.), se evidencia como el crecimiento del tráfico de *container*, y el consiguiente aumento en el tamaño de los buques para el transporte marítimo, habría hecho inadecuados a los antiguos muelles del Puerto Antiguo. El Consorcio Autónomo del Puerto de Génova (C.A.P.) y las fuerzas empresariales de la ciudad plantean la realización en esta área de una gran plaza para el almacenamiento y manipulación de mercancías. Esta hipótesis se presenta en el Plan General de Ordenación del Puerto, redactado en 1964, que reafirma la destinación de uso comercial en todo el puerto, mientras se descarta la propuesta de Konrad Wachsmann para la realización de un centro direccional y una nueva estación marítima. En aquel período, en un clima de confianza en la lógica del

crecimiento, que se centra más en una dinámica hacia la expansión urbana ilimitada, el Consorcio Autónomo del Puerto impulsa maximizar la evolución del tráfico, mientras se denota la carencia de diálogo entre el gobierno local y la Autoridad Portuaria, que se mueven según lógicas propias y, a veces, contradictorias.

Después de diferentes vicisitudes, la revisión del Plan General se concluye con la adopción por parte del Ayuntamiento en 1976 y la aprobación por la Región de Liguria en el año 1980. Por primera vez se prevé la instalación de funciones urbanas en la Dársena y el Puerto Franco, es decir la actual zona de la Expo de 1992. Según las indicaciones, estas áreas se deben destinar a servicios para el Centro Histórico adyacente, representando un importante recurso para satisfacer las carencias de servicios públicos, entre las cuales áreas tecnológicas, aparcamientos, equipamientos deportivos y escolares. El P.R.G. también excluye la posibilidad de un cambio radical del puerto histórico destinado a atribuir funciones no marítimas o ampliar el muelle.

El Estudio Orgánico (*Studio Organico d'Insieme*, S.O.I.), elaborado por el Ayuntamiento a principios de los años ochenta, aunque no haya producido legalmente efectos vinculantes, plantea a la atención de los actores de las políticas públicas la necesidad de iniciar un proceso de transformación del *waterfront* para permitir a la ciudad recuperar su vista al mar y actuar el desarrollo de procesos de regeneración urbana del Centro Histórico (Ayuntamiento de Génova, 1983). Este estudio documenta los importantes valores ambientales del área del puerto histórico, de los miradores y de los paisajes visibles desde los muelles y del malecón, las presencias de artefactos históricos, como el dique seco, la Dársena, los silos Hennebique, las barcasas, los embarcaderos. Aunque de manera incompleta, el Estudio Orgánico permite esbozar los diferentes ámbitos que necesitan obras de mejora, a través de la libre fruición de los muelles (eliminando las barreras aduaneras) estructurados en caminos que conectan a algunos de los ámbitos urbanos estrechamente relacionados con la zona portuaria: la *Commenda di Pré*, el Palacio *San Giorgio*, la *Loggia dei Mercanti*, la puerta Siberia y los Almacenes de algodón (*Magazzini del cotone*). En todas las elaboraciones y también en los documentos posteriores, este diseño se conecta al proyecto de remodelación de la viabilidad de vía Gramsci y a la recuperación para el uso urbano y para equipamientos del Puerto Franco y de la Dársena.

Después de confirmar la imposibilidad de reformas profundas y enterramientos que no habrían añadido nada a la eficiencia en el manejo de las mercancías y también una fuerte degradación ambiental, el S.O.I. confirma como primer objetivo la permanencia de la instalación portuaria en su antigua forma derivada del siglo XIX y la preservación de los artefactos de valor histórico en forma de patrimonio de arqueología industrial.

En 1981 el Ayuntamiento encarga el estudio proyectual de seis áreas a seis diferentes proyectistas, entre los cuales Renzo Piano para el *quartiere* (barrio) del Molo, al lado del Puerto Antiguo (Ayuntamiento de Génova, 1983; Tasso, 2015). Este plan no será realizado, pero representa el primer proyecto urbano de Piano para la ciudad de Génova y constituye una importante referencia para la futura regeneración del Puerto Antiguo. De hecho en 1984 el Ayuntamiento encarga al mismo arquitecto el primer estudio para desarrollar un proyecto para la Expo de Colón de 1992. En principio, la propuesta para instalar la exposición en los muelles históricos parece ser una hipótesis difícil de ejecutar y la administración piensa en un espacio

especial para la exposición fuera de la ciudad o en una nueva plataforma sobre el mar. De manera progresiva el Ayuntamiento se da cuenta que el Centro Histórico y la zona del Puerto Antiguo pueden ser los lugares ideales para el evento y que, una vez terminada la manifestación, incluso las obras realizadas podían convertirse en el baricentro del nuevo desarrollo urbano de la ciudad. Este asunto conlleva una idea proyectual para la construcción de un nuevo paseo para extender vía San Lorenzo hacia el mar.

También de 1984 es la propuesta de un grupo de empresarios genoveses llamada *New Port*, encabezada por el arquitecto Piero Gambacciani, para la construcción de un puerto deportivo con hoteles y un centro comercial, en seguida revisada en enero de 1986. Esta idea de transformación, inspirada en las obras llevadas a cabo en la ciudad estadounidense de Baltimore, se comparte sustancialmente por parte de las instituciones gubernamentales y de los inversores privados y se apoya en análisis y estudios sobre el impacto turístico y comercial que se podrían poner en marcha debido a esta operación.

3. El acuerdo interinstitucional de 1985 para la regeneración del Puerto Antiguo

En mayo de 1985 se formaliza una significativa etapa para la reconversión del *waterfront*: la región de Liguria, la ciudad de Génova y el Consorcio Autónomo del Puerto firman un acuerdo de colaboración interinstitucional (el llamado *Protocollo d'intesa*) que autoriza la recuperación de los antiguos muelles con usos recreativos y turísticos. El asunto del acuerdo critica las previsiones proporcionadas por el C.A.P. en mayo de 1984 con la publicación de las "Directrices de programa para el desarrollo del puerto de Génova" (Consorzio Autonomo del Porto di Genova, 1984). La propuesta de un puerto deportivo en el puerto histórico se articula en varias fases a partir de junio de 1984, cuando la sociedad Newport S.p.a. (sociedad perteneciente al grupo empresarial Gadolla) introduce la idea para la transformación entre las áreas del antiguo malecón de Mandraccio (el *Molo Vecchio*) y de la Dársena. Este planeamiento es la primera propuesta fomentada por una empresa privada para una operación de transformación total sobre las destinaciones de uso de las estructuras del Puerto Antiguo.

Existe la sensación de estar frente a una posible reversión de las tendencias de decadencia de la ciudad, que durante los años ochenta manifestó una profunda crisis de identidad y del rol de Génova, debido a procesos de desindustrialización relacionados con la industria pesada y las participaciones estatales. Madura una conciencia, siempre más difusa, de que el frente marítimo, recuperado con nuevas funciones urbanas, y conectado a la ciudad, pueda representar una oportunidad para la mejora urbana (incluso en términos de imagen) y que a través de una acción de promoción inteligente puedan ser captadas nuevas oportunidades para el desarrollo económico, turístico y de ocio. En esta operación se identifica una oportunidad para fomentar la calidad urbana de toda la ciudad. En un contexto más maduro por lo que merece a la capacidad decisional del sistema político, se percibe una posibilidad real para la realización de la propuesta formulada por la comisión presidida por el urbanista Giovanni Astengo en los años sesenta. Además, dicha transformación aparece como el signo del cambio de tendencia del ciclo de la expansión urbana "ilimitada", y la ciudad finalmente mira hacia el futuro haciendo una indagación sobre la concreta posibilidad de renovar la relación entre la ciudad y el mar.

El *Protocollo d'intesa*⁴ encarga a una comisión de expertos una investigación sobre la remodelación del área del Puerto Antiguo para identificar nuevas funciones urbanas. De esta manera se trazan las principales directrices relativas al mantenimiento de la instalación portuaria, de los muelles y de los artefactos de valor histórico y la eliminación de las barreras arancelarias para facilitar la integración entre el Centro Histórico y el Puerto Antiguo. Sobre la decisión contribuyen varios factores. Entre ellos: una mayor conciencia sobre los problemas de calidad urbana y de recuperación/valorización del medio ambiente; el hecho de que la decadencia (desde mediados de los sesenta en adelante) del transporte y almacenamiento de mercancías “a granel” por el nuevo sistema de los *containers*, hacen que los muelles del Puerto Antiguo sean efectivamente inutilizables. Los nuevos sistemas de manejo de la mercancía requieren, de hecho, espacios muy anchos y abiertos para la instalación de grúas y almacenes, embarcaderos más largos y fondos más profundos debido al tamaño de las naves. Para hacer frente a estos cambios, las instrucciones de las “Directrices de programa” de 1984 aportan indicaciones sobre el fortalecimiento de las actividades comerciales en la parte a Oeste, con la puesta en marcha del puerto de Voltri para el tráfico de contenedores.

En 1985 el Ayuntamiento constituye la Oficina especial para la Expo Colón y el Parlamento italiano aprueba la Ley 418 sobre la celebración del quinto centenario del descubrimiento de América, que asigna los primeros fondos, cerca de 40 mil millones de liras, para la exposición y para la restauración histórico-artística de los lugares que hacen referencia a Cristóbal Colón. El año siguiente se conceden otros 75 mil millones más, repartidos en tres años, y el Gobierno nombra al Comisario general de la Expo. Finalmente, el 5 de junio de 1986, la asamblea del *Bureau International Des Expositions* designa Génova como sede de la exposición especializada de 1992.

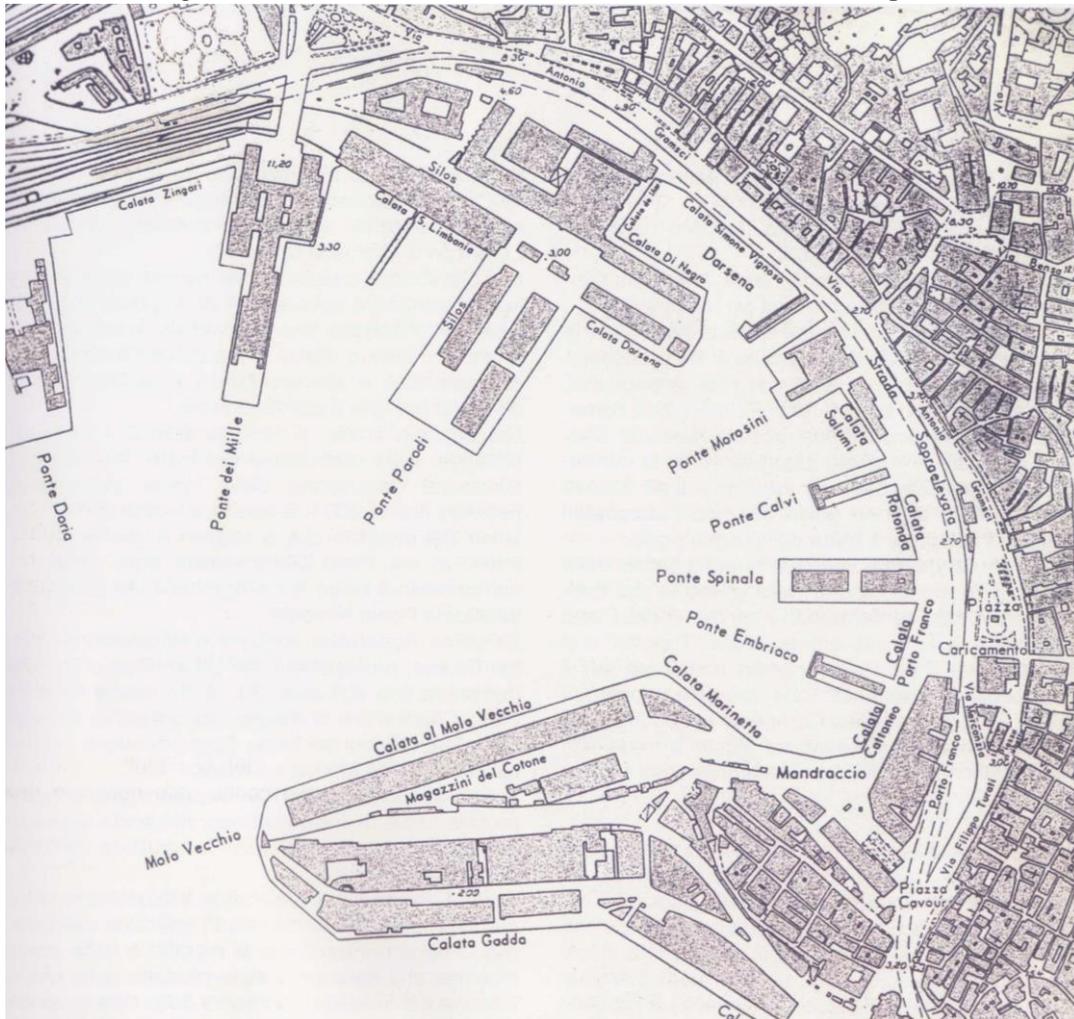
Por medio del acuerdo entre la región de Liguria y el Ayuntamiento de Génova en 1987 se aprueba la Modificación del Plan General de Ordenación de Puerto de 1964. Eso permite la eliminación de las barreras arancelarias y también la variación del uso comercial con el fin de transformar los muelles en un área urbana con funciones del sector terciario, del turismo (incluso náutico), de la cultura y del ocio. Las indicaciones plantean la remodelación del Centro Histórico y la creación de espacios lúdicos y recreativos, el fomento de la accesibilidad a través del transporte público metropolitano, la mejora del sistema viario, la realización de aparcamientos y espacios peatonales, con especial referencia a las vistas al mar.

La Modificación del Plan prevé en la cuenca del puerto histórico (cuya planimetría de 1987 se puede observar en la figura 1), entre el puente Embriaco y el puente Morosini, la creación de un *hub* para la navegación de recreo, en una superficie de agua de 65.000 metros cuadrados para albergar 600 barcos, que después de una otra modificación al Plan se convertirán en 800 plazas. En cuanto a los espacios de tierra firme, los puentes Spinola y Calvi parecen aptos para la localización de servicios al puerto turístico: un hotel en el puente Spinola (que, en seguida, se desincorpora del puerto turístico por la realización del Acuario), un centro terciario direccional y de servicio en el puente Calvi (según la previsión del proyecto *New Port* realizado por Gambacciani) y también está prevista una zona de aparcamiento subterráneo. Las intervenciones se incluyen en un diseño global de conservación y mejora del medio ambiente, a

⁴ El *Protocollo d'intesa* (protocolo de colaboración interinstitucional) es un instrumento preliminar y voluntario entre instituciones públicas para realizar un proyecto urbanístico.

partir del mantenimiento del perfil de los muelles existentes y la limitación de los volúmenes de desarrollo. Estas previsiones afectan unos 15.000 metros cuadrados en zonas de tierra y 42.000 metros cuadrados de superficie de agua. Esta operación se lleva a cabo por una empresa mixta cuyos accionistas son el C.A.P. y la Newport S.p.A.

Figura 1: Planimetría de 1987 de la cuenca del Puerto Antiguo

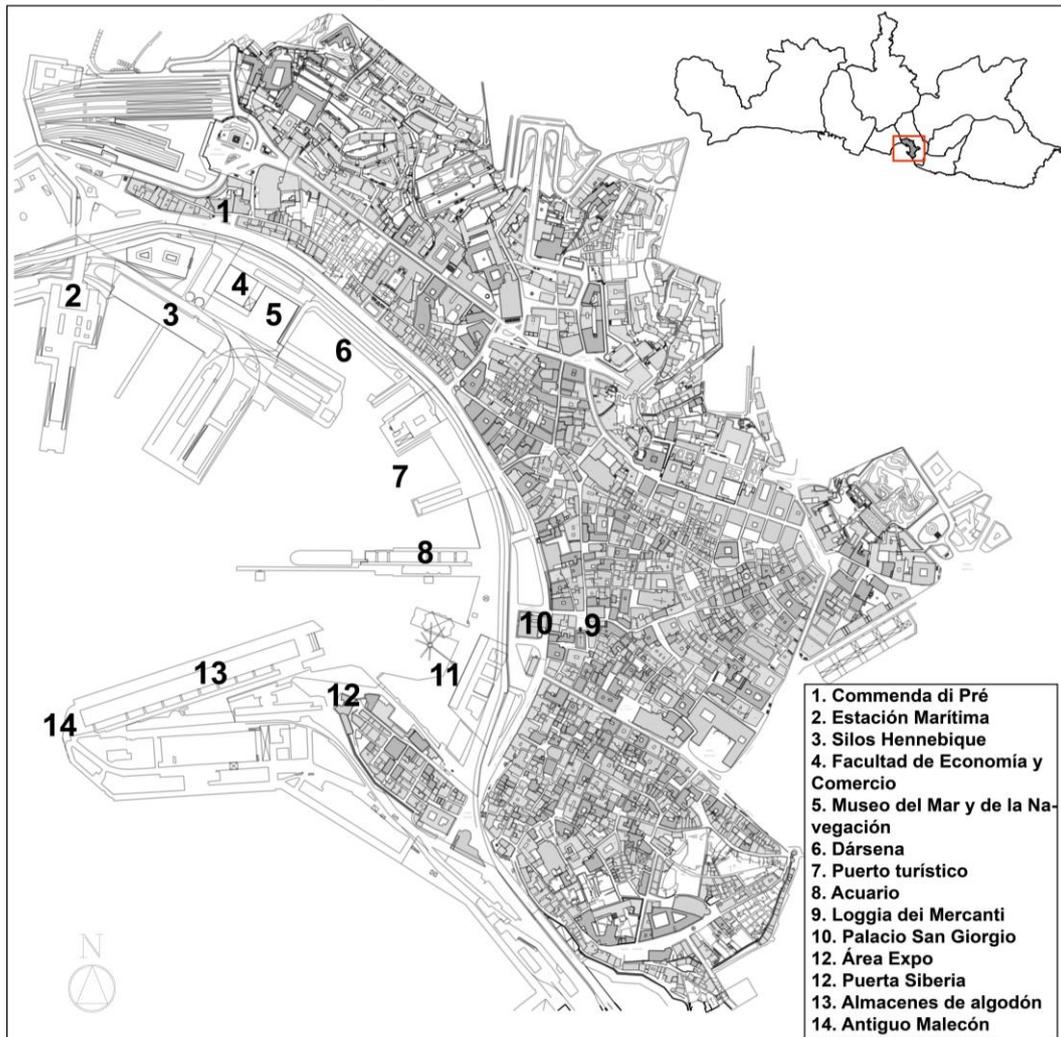


Fuente: Ayuntamiento de Génova, 1987

En este período madura un consenso difuso y transversal por parte de la población y de los principales *opinion leaders* de la ciudad sobre la labor del Ayuntamiento y por la operación de renovación del frente marítimo (Seassaro, 1989 y 1990; Gabrielli, 1992). En agosto de 1988, el Gobierno municipal se expresa positivamente sobre la Modificación del Plan del Puerto, de acuerdo entre el mismo Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria y otros Entes. Se subraya que los usos previstos deberán ser identificados entre las funciones no competitivas sino sinérgicas con aquellas de la zona contigua al centro histórico, y que será garantizada la máxima permeabilidad entre el puerto y la ciudad, suprimiendo cualquier limitación a los espacios, que serán abiertos y accesibles para todos.

Las primeras intervenciones llevadas a cabo, realizadas por parte del operador genovés “Fortune” y del grupo inmobiliario “Gadolla”, son la renovación del Malecón (la zona situada entre el muelle del Puerto Franco, el área del Expo y los últimos edificios hacia el mar), y el complejo del *Baluardo* de Puerta Siberia para funciones comerciales y terciarias privadas.

Figura 2. Planimetría de la configuración actual del Centro Histórico y del Puerto Antiguo



Fuente: Elaboración propia, Federico Camerin, 2016

4. Los proyectos de Renzo Piano para la Expo de 1992

Tras excluir la construcción de un edificio con forma de cono de 200 metros, diseñado por John Portman, en una zona históricamente muy sensible bajo el perfil ambiental, social y económico (Tasso, 2015), el Ayuntamiento se orienta hacia un proyecto que permite el uso duradero del área, con el objetivo de iniciar un proceso de recuperación urbana de otro modo inalcanzable. Este es el momento de Renzo Piano y del desarrollo del primer proyecto para la regeneración del *waterfront* de Génova, y que además asume un papel importante en su trayectoria como

arquitecto, teniendo un impacto significativo sobre la reconversión del Puerto Antiguo de la ciudad. El proyecto de Renzo Piano, que ha sido perfeccionado gradualmente, define un área de múltiples usos a través de la recuperación de los edificios existentes, una nueva relación con el mar y una fuerte conexión con el Centro Histórico, obtenida por el soterramiento de la carretera contigua. El arquitecto ha centrado su propuesta sobre una operación “ligera” en la que el único elemento no estrictamente necesario es el “Bigo”, que se convertirá en el símbolo no sólo de la Expo y del Puerto Antiguo, sino de la voluntad y de la capacidad de innovación de toda la ciudad (Pericu y Leiss, 2007).

En mayo de 1988 se desarrolla una idea innovadora: la construcción de un gran acuario marino a ubicar en uno de los muelles históricos, basando el proyecto sobre el caso similar de la ciudad estadounidense de Baltimore por el arquitecto Peter Chermayeff. La entrada en vigor de la Ley 373 de 1988 por la puesta en marcha de la exposición internacional comienza a definir concretamente este proyecto. Además, la aceleración del proceso por la actuación de las obras de la Expo se lleva a cabo gracias a los trabajos de la Conferencia interinstitucional (la llamada *Conferenza dei Servizi*, introducida en Italia por la Ley 205/1989), que detalla las intervenciones en las áreas interesadas por la Copa Mundial de fútbol de 1990 y que de hecho extiende este procedimiento a las reformas urbanas relativa a la Expo de 1992.⁵

Por lo que respecta a la zona del Puerto Antiguo, en 1990 se autoriza la ejecución de algunos proyectos. De hecho, se realizarán el puerto deportivo entre el área del Puente Spinola y el dique seco; la terminal de los ferrys paralela al área de Chiappella; la ubicación de la Facultad de Económica y Comercio en el barrio Scio (primer paso de la intervención de recuperación de la Dársena) y la reurbanización y desarrollo de la Estación Marítima. En cambio, no se cumplirán las intervenciones para la nueva destinación de uso de los Silos Hennebque de Santa Limbania para hoteles con equipamientos y servicios relacionados.

A mediados de 1988, se crea la sociedad responsable del desarrollo de la Expo, participada por el Ayuntamiento, la Provincia, la Región, la Cámara de Comercio y la Autoridad Portuaria. El llamado “Ente Colombo 1992” se encarga de la preparación, la organización, el funcionamiento y la administración del evento.

Por lo tanto, con ocasión de la Exposición Internacional “Cristóbal Colón: el barco y el mar” (que tuvo lugar de 15 de mayo a 15 de agosto de 1992) los primeros proyectos de renovación urbana del Puerto Antiguo empiezan a ejecutarse (en las figuras 4 y 5 se puede ver la vista del Puerto antes del evento y en 2000). La importancia del evento es demostrada por la elección de Renzo Piano como arquitecto responsable, además de la fuerte inversión del Estado italiano en las obras destinadas a la Expo y aquellas para la mejora urbana de Génova.⁶

⁵ A través de la Conferencia, la aprobación de cualquier proyecto se toma por unanimidad de los representantes de las organizaciones y de los departamentos del Estado y, como consecuencia, sustituye el *iter* de los procesos requeridos por las leyes estatales y regionales. La aprobación de la Conferencia es válida también como Modificación al Plan General de Ordenación Urbana.

⁶ En total los fondos públicos aportados alcanzan los mil millones de liras, más de 500 millones de euros (Tasso, 2015: p. 101).

Figura 3. Puerto Antiguo y vista de la ciudad de Génova en 1988



Fuente: Tasso, 2015, p. 12.

Figura 4. Puerto Antiguo y vista de la ciudad de Génova en 2000

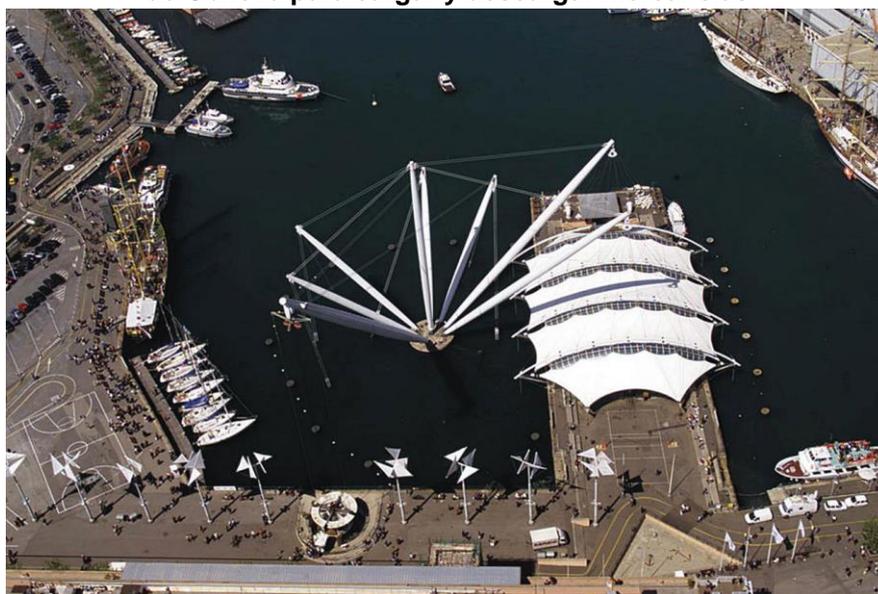


Fuente: Ayuntamiento de Génova, 2000.

La idea de Piano se organiza según espacios flexibles y compatibles con las diversas destinaciones de uso: eso se aplica tanto a los aspectos externos (un lugar público de calles, espacios abiertos y plazas que dan al mar), tanto para los aspectos internos a los Almacenes de algodón (un edificio de unos 400 metros de largo, paralelo al Antiguo Malecón). La permeabilidad total de espacios y caminos, con la eliminación física de la aduana, determina una apertura fundamental del Puerto Antiguo a la ciudad para el uso urbano. El proyecto prevé la construcción de estructuras y obras de carácter permanente para permitir, una vez terminada la exposición, la reconversión de todo el ámbito en funciones urbanas de acuerdo con los objetivos expresado en repetidas ocasiones. A tales indicaciones se acompañaron algunas acciones aptas para impulsar la remodelación del centro histórico y la creación de áreas para actividades de ocio, la mejora de la accesibilidad a través del transporte público metropolitano, así como la movilidad, el aparcamiento y el uso peatonal de espacios, con especial atención a las áreas frente al mar.

Entre los principios básicos de la intervención se señala que el proyecto tiene como objetivo lograr la más alta identificabilidad en la opinión pública y la mejora de toda la zona, con la finalidad de preservar el atractivo del puerto, de los “lugares de trabajo”, y de su ubicación en el paisaje urbano de la ciudad. Las características distintivas son los edificios existentes, reformados sin alterar sus formas originales, las instalaciones náuticas y el agua del mar entendida como una presencia natural. A partir de los muelles en frente del palacio de *San Giorgio*, el área para la exposición cubre aproximadamente 5 hectáreas, desde el Antiguo Malecón (*Molo Vecchio*) hasta el puente Spinola, y está delimitado por los edificios del Depósito Franco y por la Puerta Siberia. El volumen total es de 416.000 metros cúbicos, incluyendo espacios expositivos (los Almacenes de algodón), aparcamientos, comercios, un centro de congresos, el acuario y la plaza de las Fiestas, donde se ubica el Bigo, el símbolo realizado por Renzo Piano que caracteriza el evento (figura 6).

Figura 5. **El Bigo encuentra su inspiración en la grúa utilizada históricamente en el puerto de Génova para cargar y descargar mercancías**



Fuente: Ayuntamiento de Génova, 1992

La principal atracción turística de la manifestación es el Acuario que con el paso del tiempo logrará un número creciente de visitantes, llegando a la actualidad hasta 1 millón de entradas al año⁷. Además, a principios de los años noventa se establece en el Puerto Antiguo la Facultad de Economía y Comercio, se inicia la construcción del puerto deportivo y la nueva terminal del ferry continúa su proceso de desarrollo.

Mientras tanto, surgen dificultades para la realización de algunas obras, que en los años siguientes serán abandonadas de manera definitiva, o aparecerán en otras formas, como los casos de la transformación de los barrios Caffa, Tabarca y Metellino, las nuevas residencias universitarias en la Dársena (convertidas más tarde en el Instituto Náutico), un centro polivalente y de ocio en el barrio de Galata (reconvertido en el Museo del Mar y de la Navegación) y la sede del Instituto Nautico en el barrio de Cembalo (transformado en residencias).

Con el cierre del evento se inicia un período de incertidumbre sobre el área de la Expo (sobre todo entre las diversas instituciones que habían constituido la entidad gestora, el “Ente Colombo ‘92”) que se resuelve mediante la promulgación de una ley especial y la creación de una específica sociedad, la “*Porto Antico S.p.A.*”. A la nueva entidad se agrupan el Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria y la Cámara de Comercio, con la finalidad de identificar las nuevas destinaciones de uso para la zona Expo, que no deberán ser competitivas con aquellas de la zona contigua del Centro Histórico, sino funcionales y complementarias.

A partir de 1995 la compañía entra en funcionamiento y en el mínimo tiempo posible alcanza la reconversión de todos los espacios existentes. De hecho se realizarán la “Ciudad de los Niños”, con animación y entretenimiento para los más jóvenes, una biblioteca infantil, el Museo de la Antártida, un cinema *multiplex*, un centro de congresos, una piscina y unas galerías comerciales.

Entretanto, con la aprobación interinstitucional en el verano de 1990 siguen los proyectos para la construcción de la Estación Marítima del Puente *dei Mille* por la sociedad *Stazione Marittima-Porto di Genova S.p.A* inaugurada el 11 de julio de 1991 con un coste de 25 millones de liras (casi 13 millones de euros) y de la terminal de ferry, que se terminará en 1999, con una inversión de 70 millones de liras, acerca de los 36 millones de euros.

Después del lento y progresivo proceso de abandono y deterioro, debido a la fase de desindustrialización entre las décadas de 1970 y 1980, a finales de los ochenta el Puerto Antiguo se configuraba como una grande máquina logística lejos de la ciudad, un cuerpo separado y extraño. Incluso esta distancia hizo olvidar su presencia a los habitantes, impidiendo una real comprensión y uso a nivel cultural (Arvati, 1988; Pichierri, 1989; Bertelli, 1991). Por ello en Génova, desde la Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de 1964, ha habido una pluralidad de concursos de diseño, y de iniciativas para la recalificación de este frente marítimo. Para muchos autores (Rugafiori, 2004; Bobbio, 2005; Guala, 2005; Gabrielli, 2006; Ferrari, 2007; Pericu y Leiss, 2007; Leone, 2010; Tasso, 2015), el 1992 representa por Génova el punto de inflexión.

⁷ Para el período de la Expo se realiza sólo parcialmente y las obras se completarán durante los sucesivos dos años.

Aprovechando las oportunidades otorgadas por un gran evento, se desarrollaron unas cuantas intervenciones para que el *waterfront* adquiriera una dimensión estratégica para la ciudad, sobre todo en relación con el centro histórico. En otras palabras, esta zona, considerada como “espacio problemático” se ha transformado en “espacio de oportunidad” como parte del intento de la ciudad de posicionarse para poder competir en las estrategias de crecimiento a nivel global. De esta manera, la recuperación urbana del Puerto Antiguo, en poco tiempo, representó la ocasión para una reorganización de esta parte de ciudad y del cercano centro histórico, también gracias a la labor de Renzo Piano. Con la intervención del arquitecto genovés se ha fomentado la reconversión de los espacios portuarios más integrados al centro urbano, que ha comportado importantes beneficios económicos, mejoras urbanísticas y mayor calidad de vida a sus ciudadanos.

Además esta operación ha representado un catalizador de energías para la clase política local, que ha buscado en torno al binomio centro histórico-Puerto Antiguo un nuevo consenso y una nueva forma de representatividad después de la crisis de los modelos tradicionales de participación vinculados la ciudad industrial. La reconversión del Puerto Antiguo ha constituido un elemento fuertemente simbólico y representativo, una oportunidad para la recuperación económica y de la imagen de la ciudad, que ha redefinido su papel en relación con su identidad de ciudad costera.

A partir de la segunda mitad de los años ochenta la Administración local y el Consorcio Autónomo del Puerto instauraron una relación de colaboración con los mismos objetivos que produjo la congruencia entre el contenido del Plan General desarrollado por el Ayuntamiento y la Modificación del Plan General de Ordenación de Puerto elaborado por la Autoridad Portuaria. Sin embargo, no tan fáciles eran las relaciones con los agentes económicos de las zonas afectadas por las previsiones y las autoridades responsables de su desalojo y reubicación. En muchos casos hubo conflictos y los propietarios de las empresas se negaron a cumplir con las órdenes emitidas por el Presidente del C.A.P. o por el mismo Ayuntamiento (Seassaro, 2001a). Muy carentes (o inexistentes) eran las formas de intervención y participación de los residentes locales. Con el pasar del tiempo se ha asistido a una frecuentación del área del Puerto Antiguo que se refiere no sólo a los turistas⁸ y residentes, sino también a otras “poblaciones flotantes” (como los trabajadores en la hora del almuerzo, los inmigrantes no comunitarios, los jóvenes y los estudiantes) que disfrutaban de los espacios de la zona con tiempos diferentes (Semi, 2015).

El proceso de regeneración que tuvo lugar en el área alrededor del Puerto Antiguo, que se convirtió en nuevas funciones urbanas, principalmente relacionadas con el ocio, ha fomentado un atractivo sector turístico y de ocio de Génova. La finalización del proceso de conversión de esta parte del *waterfront* (también debido a la labor de Renzo Piano) ha puesto fin a la tendencia de esta zona a estar separada respecto del contexto urbano cercano. Hoy en día, esta se considera la intervención más innovadora para la ciudad, ya que también representa un recurso importante para haber creado una imagen urbana renovada.

⁸ Según los datos del Ayuntamiento de Génova (2016), en 2014, llegaron a los establecimientos turísticos del municipio 1.585.061 personas, entre italianos y extranjeros, frente a los 1.533.098 visitantes de 2013, número que ha aumentado sostenidamente en el tiempo. Ese aumento está relacionado con el “efecto del acuario” en la zona del Porto Antico (con 986.700 de visitantes durante el 2014) y con la oferta cultural renovada que pone a Génova dentro del circuito de las ciudades italianas de arte.

5. 2004-2008: la propuesta del Affresco por Renzo Piano

A pesar de algunas dificultades durante la segunda mitad de los años Noventa, continúa el proceso de reorganización de amplias zonas del *waterfront* y del Centro Histórico de la ciudad (Bobbio, 2005). Eso trae una nueva vitalidad y un atractivo comercial para las empresas e incluso los habitantes comienzan a reclamar estos lugares mientras se detectan los primeros efectos positivos sobre el tejido urbano degradado con vista a la zona del puerto, debido a las operaciones de rehabilitación de edificios de iniciativas privadas, la mejora de la oferta comercial y la reurbanización de los espacios públicos sobre todo entre 2001 y 2004, respectivamente años de la Cumbre del G8 y de Génova Capital Europea de la Cultura.⁹

El 25 de mayo de 2004, se presenta la propuesta elaborada por parte de Renzo Piano y su equipo para la reorganización de toda la línea de costa del puerto, desde el área de la *Foce del Bisagno* (en castellano “desembocadura”) en zona *Fiera del Mare*, hasta Voltri, es decir casi la mitad de toda la extensión de costa hacia al Poniente de la ciudad.

El plan, definido por el mismo Renzo Piano “*Affresco*” (que significa “pintura”), aspira a dar coherencia a una serie de proyectos existentes e insertar nuevos elementos destinados a mejorar las condiciones de vida y los desplazamientos en las zonas urbanas, la mejora de los recursos que la ciudad dispone para el turismo y el ocio (en relación con el mar) y la eliminación de los factores de riesgo ambientales. El arquitecto plantea el desarrollo del puerto hacia Poniente, y sugiere una relación de integración con la realidad urbana existente que, después de haber sufrido un profundo cambio en la relación con el mar, sufre los efectos negativos de las grandes cantidades de tráfico náutico y la contaminación debida a los barcos pesados que transportan mercancías.

El primer *Affresco* incluye un nuevo aeropuerto que se construirá en una isla flotante artificial, conectada a tierra por un túnel bajo el agua y por un *people mover*; la transformación del antiguo aeropuerto en muelle y *distripark*, comprendiendo la zona actualmente ocupada por la acerería Cornigliano; el parcial cegamiento de los muelles en el puerto de Sampierdarena; la reubicación del puerto petrolero de Multedo en el actual aeropuerto y nuevos espacios para la realización de una gran cuenca por una actividad de construcción naval.

Además se prevé limitar la expansión física del puerto comercial de Voltri; la construcción de dos nuevos muelles para las “autopistas del mar” y la creación de un puerto pesquero llamado “ciudadela de los peces”; la realización de una isla para las reparaciones navales ubicada frente a la Lanterna y conectada a tierra por un túnel submarino; un nuevo paseo urbano en el este de la ciudad para conectar Punta Vagno a las cuencas históricas; la conversión del área de la actual reparación naval, que se encuentra hacia el este de Génova, en funciones urbanas, recreativas, náuticas e de ocio; un otro *people mover* que cruza la ciudad desde el aeropuerto hasta la Feria del Mar y tres nuevos parques urbanos.

⁹ La suma de las intervenciones, en particular la gran inversión en infraestructuras y equipamientos para la ciudad (la nueva ordenación de la red de carreteras y la restauración de los edificios históricos como Palacio dei Rolli, Palacio Ducale y Teatro Carlo Felice, la construcción del paseo de la *Lanterna* y la realización de la *Bolla* por Renzo Piano) lleva a la UNESCO a declarar el centro histórico de Génova como Patrimonio de la Humanidad en 2006.

La idea de Piano plantea como objetivo garantizar la coordinación y la coherencia por unas cuestiones urbanas discutidas desde hace años por los actores públicos, entre las cuales el cegamiento de los muelles de Sampierdarena y la construcción de un paseo marítimo entre el Puerto Antigo y la Foce (ya proporcionada por Manuel Solà Morales como parte de las obras del *masterplan* del puerto)¹⁰. El diseño incorpora también asuntos debatidos y que nunca han llegado a ser planteados, como por ejemplo la idea de trasladar la planta de carbón cercana a la Lanterna, el desplazamiento/reducción del puerto petrolero de Multedo, la limitación de las actividades en el puerto de Voltri y la reubicación del área de reparación de buques y embarcaciones.

En varias ocasiones, el arquitecto destaca que el proyecto tiende a aumentar el espacio dedicado a la actividad del puerto, desde 1,6 hasta 2 millones de metros cuadrados, sin el cierre de las actividades existentes. En los días siguientes a la presentación oficial, a través de los medios de comunicación (Conti, 2004) se abre un amplio debate sobre el *Affresco* y se registran las reacciones de los principales interlocutores ciudadanos. Excluyendo la opinión positiva pero en contraste con algunas de las propuestas, expresada por el presidente de la Provincia de Génova, prevalecen las declaraciones favorables a la iniciativa por parte de los actores públicos (Ayuntamiento, Autoridad Portual y Región).

El contenido del primer *Affresco* se difunde por medio de una publicación editada por el “Renzo Piano *Building Workshop*” (2004), acompañado de gráficos y cuadros sobre la futura *vision* del puerto. El arquitecto afirma que se trata de una operación cultural, puesta a disposición de la ciudad para estimular el debate, para reunir las entidades económicas, institucionales y privadas. El segundo *Affresco*, presentado a final de julio de 2005, propone el traslado del aeropuerto a una posición más cercana al mar, mientras no se plantea ninguna previsión sobre la zona de las reparaciones navales.

Figura 6. Última versión del *masterplan* “*Affresco*”, elaborado por Renzo Piano en 2006¹¹



Fuente: Renzo Piano Building Workshop, 2006

¹⁰ La Autoridad Portuaria había encargado entre 1999 y 2001 al arquitecto español un estudio para la reorganización de la viabilidad en la zona de las reparaciones navales en el puerto de Génova, que pero no fue realizado (Callegari et al. 2006, p. 46).

¹¹ Imagen del tercer proyecto del *masterplan* proporcionada por el Renzo Piano Building Workshop, a la cual se han añadido los nombres de las zonas afectadas por las directices de proyecto, es decir Voltri, Sampierdarena, Puerto Antigo y Feria del Mar. En la zona de la Feria del Mar hay la desembocadura del Bisagno y Punta Vagno.

En el tercero, y último, *Affresco*, en febrero de 2006 (figura 7), se abandona definitivamente la idea de reubicar el área de reparaciones navales y, al mismo tiempo, se garantiza la vista a la ciudad a mar a través de un paseo urbano, mientras en el Puerto Antiguo, en la zona de *Calata Gadda* detrás de los Almacenes de Algodón, se programa un nuevo muelle para cruceros, con capacidad para buques de gran tamaño.

También se propone una revisión del puerto de Voltri en lugar de la ampliación prevista a su vez en el Plan General de Ordenación del puerto, y una terminal para establecer un puerto deportivo. Se confirma también el traslado del aeropuerto y la construcción de nuevos muelles en Sampierdarena. Durante la presentación del tercer plan, el arquitecto genovés destaca los puntos clave y los elementos básicos para el futuro desarrollo de la ciudad: se trata de la reubicación del aeropuerto hacia el mar; la reconversión del área de Multedo a la ciudad; el fortalecimiento de las reparaciones navales en el Malecón Giano; la construcción de la “ciudad del Mar” y, por último, la creación de un parque sobre el mar en plaza Kennedy, alrededor de la zona de la desembocadura del río Bisagno.

6. El debate para la realización del *Affresco* y la actividad de la Agencia “*Waterfront y Territorio*”

Mientras se presentan las diferentes hipótesis del *Affresco*, a finales de 2004 se crea la Agencia “*Waterfront y Territorio*”, formada por los representantes del Ayuntamiento, la Provincia, la Región, la Autoridad Portuaria y también del estudio de Renzo Piano. En un primer momento la sociedad tiene el objetivo de evaluar la compatibilidad del estado actual del puerto con el plan de Piano y, más en general, trabaja para promover y fomentar todas las acciones que se puedan realizar concretamente. En 2005 la Agencia prepara un informe detallado de las cuestiones relacionadas con la viabilidad técnica y financiera de la operación y la compatibilidad del diseño con respecto a los instrumentos y normas de gobierno del territorio, cuya finalidad es elaborar un plan operativo sobre 14 áreas estratégicas.

El debate produce, sin embargo, algunos efectos sobre la reconfiguración del waterfront de Génova en la zona de Voltri: el 20 de diciembre de 2005, la Autoridad Portuaria, integrada por representantes de todos los agentes económicos, desautoriza definitivamente la reutilización de los 300.000 metros cuadrados en la zona del puerto de Voltri. Todavía se aprueban la construcción de un área de 25.000 metros cuadrados a la navegación de recreo y las actividades asociadas a la construcción naval; el proyecto de una superficie de agua protegida por dos diques de unos 73.700 metros cuadrados para los pescadores profesionales y una plaza de 63.125 metros cuadrados con cuatro nuevos muelles, destinados a las Autopistas del mar.

En abril de 2006, dos meses después de la presentación del tercer proyecto, Riccardo Garrone, el ex presidente de los industriales de Génova y empresario de la sociedad “Erg”, subraya varias preocupaciones sobre el proyecto de Renzo Piano. El Presidente de la Región, Claudio Burlando, teniendo en cuenta el coste de la realización del *Affresco* (4 mil millones de euros) destaca que el proyecto necesita demasiados recursos y se toma tres meses para evaluar el interés de algunos empresarios árabes, a través del *Project Financing* sugerido por Renzo Piano.

Entre junio y julio de 2006, como consecuencia de las dificultades encontradas en relación con el desplazamiento de la reparación naval, el arquitecto considera completa su tarea: en las diferentes versiones del *Affresco*, esta área ha sido objeto de una revisión profunda, con el objetivo de “devolver” a los ciudadanos el acceso al mar y, frente a las dudas de las empresas industriales locales, ha dejado en claro que no habrá nuevos cambios en el diseño, y que la tarea de planear la fase de transición, y la dislocación de las empresas singulares no es su responsabilidad.

Las compañías de reparación de buques han expresado siempre su oposición a cualquier caso de traslado a otro lugar, debido a los profundos cambios en el uso actual de la zona con la reubicación del 95% de las empresas, la reducción de la superficie de suelo y de los muelles y una excesiva disminución de actividades industriales en todo el Malecón Giano. Por otra parte, según las empresas, a excepción de la construcción de un sexto dique seco, el planeamiento del *Affresco* contrasta con las previsiones, en gran parte ya financiadas, del actual Plan General de Ordenación del puerto, aprobado en noviembre de 2001. Los representantes de las industrias manifiestan su perplejidad frente a la viabilidad técnica y financiera de la operación propuesta por Renzo Piano, en particular en relación con las cuestiones del aeropuerto, del puerto Petrolí, del área de reparación navales y, sobre todo, se preguntan de que manera se pueden encontrar los recursos para una renovación de esa entidad.

En agosto de 2006, el arquitecto genovés abandona el proyecto para la redefinición de la línea de costa del puerto de Génova, dejando todo su trabajo en el Museo del Mar y de la Navegación de Génova. Con este acto Renzo Piano considera concluido su trabajo, destacando todos los esfuerzos realizados para determinar la mejor planificación para la zona de reparación de buques.

Después de una fase de estancamiento, en julio de 2008 un acuerdo entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria declara disuelta la Agencia “*Waterfront* y Territorio”. La oficina se engloba en el Laboratorio Urbano de Génova, o *Urban Lab*¹², encargado de supervisar la planificación urbana de la ciudad, la promoción urbana y los procedimientos de Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística. Eso marca la renuncia para la actuación del *Affresco*, como un proyecto único y global, que también se había ganado el interés del Gobierno italiano, que en dos fases diferentes había previsto 3 millones de euros de financiación. De hecho se habían conseguido gracias a la labor de la región de Liguria, en ambos casos firmando dos acuerdos marco con el Ministerio de Infraestructura sobre el tema “La preservación y la protección del territorio”. El primero, firmado el 30 de noviembre de 2005, había previsto 2 millones de euros y el segundo, con fecha 30 de mayo de 2007, 1 millón de euros para el “proyecto preliminar” de la zona de Voltri. La financiación se había asignado a la Autoridad Portuaria y a la Agencia *Waterfront* y Territorio pero, finalmente, no se otorgaron por la renuncia a la actuación del *Affresco*.

El debate sobre el proyecto de Renzo Piano ha tenido, sin embargo, un resultado significativo: la Autoridad Portuaria de Génova y la sociedad *Ente Bacini Srl*¹³ han presentado el 5 de diciembre de 2007 el proyecto final para la construcción del sexto dique seco del puerto.

¹² <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/30>

¹³ Es una empresa público-privada del Ayuntamiento de Génova que gestiona desde 1889 los diques secos del puerto de la ciudad.

La nueva obra tendrá un coste de 130 millones de euros, de los cuales casi el 50% serán financiados por el Estado, mientras la parte restante será cubierta con fondos privados de un consorcio de bancos y con el dinero derivado de la actividad de la nueva estructura, probablemente con un período de retorno de 30 años. El nuevo dique seco aumentará la capacidad de trabajo para las reparaciones navales en Génova, que hoy en día ha llegado casi a la saturación, y permitirá operar en los barcos de última generación (barcos portacontainer y cisternas), que actualmente no pueden utilizar las cuencas de Génova debido a su tamaño limitado. El sexto dique seco tendrá un tamaño de 340 metros de largo y de 65 de ancho, con una platea de 12,5 metros, para acoger a los cruceros y a los portacontainers *post-panamax*.

Durante la década de 1990 y los primeros años de la década de 2000, las iniciativas de política urbana más importantes se han desarrollado para fomentar el binomio centro histórico-*waterfront* con el fin de atraer un mayor interés por parte de la opinión pública y más financiación. En consecuencia, el interés en este área ha crecido progresivamente hasta llegar a ser el lugar más representativo de toda la ciudad (Gabrielli, 2006; Leone, 2010). Si bien el *waterfront*, reformado y bien conectado con el centro histórico, ha invertido la tendencia negativa de la ciudad, con la propuesta del *Affresco* se ha iniciado un momento de reflexión profunda sobre la relación ciudad-puerto para la Génova del siglo XXI. Con este *masterplan*, Renzo Piano ha buscado demostrar como el fortalecimiento de la función de puerto no conduce automáticamente al sacrificio de la ciudad: por el contrario, el puerto y la ciudad deben dejar de darse la espalda. El *Affresco* tiene como objetivo exportar el “modelo” experimentado para la transformación del Puerto Antiguo a todo el frente marítimo de la ciudad, incluso en aquellas áreas (como Voltri o la Fiera del Mar) que durante la primera parte del siglo XX eran conocidas por sus playas, que fueron perdidas como resultado de los procesos de urbanización y industrialización. Este enfoque por parte del arquitecto tiene como significado reconocer una mayor atención a todo el territorio de Génova: la ciudad entera debe ser capaz de integrar su propio frente marítimo con el tejido urbano.

Todavía en Génova, el puerto (y su frente marítimo) es el lugar para la discusión (y el conflicto) entre los principales intereses de la ciudad, que crea un clima general de incertidumbre que penaliza la competitividad del mismo puerto y de la integración con el tejido urbano en una óptica de sostenibilidad económica, social y medioambiental (Seassaro, 2001b; Ferrari, 2009). Con respecto a las ideas proporcionadas por el arquitecto genovés, se puede afirmar que uno de los méritos que deben ser reconocidos es haber fomentado la discusión sobre la configuración futura del binomio ciudad-puerto dentro de la ciudad y entre los operadores portuarios, los industriales y los ciudadanos (en términos de beneficios económicos, mejoras urbanísticas y mayor calidad de vida a sus ciudadanos). Sin embargo, a parte la dificultad para la financiación del *Affresco*, la realización del plan afectaría las situaciones de privilegio y renta de las compañías de reparación de buques y, en general, de los empresarios ubicados en el puerto, rompiendo frágiles equilibrios e intereses muy fuertes (Seassaro, 2001a; Guala, 2006). De hecho, por parte de estos actores hay una visión cerrada y patrimonialista sobre las ideas de Renzo Piano sobre todo por el alto nivel de conflicto: “el puerto de abogados, o “el puerto de la niebla” son algunas de las descripciones más comúnmente utilizadas para describir la situación (Ferrari, 2007). A partir de 2004 esta resistencia casi sistemática en contra del *Affresco* ha resultado muy nociva. Como lógica consecuencia el plan ha sufrido varias demoras y en 2008 se ha archivado definitivamente con la disolución de la Agencia “Waterfront y Territorio”.

7. El masterplan “Blue Print” de 2014 para la reorganización del *waterfront* hacia Levante

Seis años después de la disolución del proyecto del *Affresco*, Renzo Piano presenta una nueva propuesta para la transformación de la línea de costa de Génova, y intenta instaurar una relación de colaboración entre las instituciones (Ayuntamiento, Autoridad Portuaria, Provincia, Región), exactamente lo que no se había conseguido en el período precedente, cuando se comenzó un largo proceso sin llegar a una conclusión. Pero ahora la situación parece diferente, no sólo por lo que merece a la aprobación de las autoridades, sino sobre todo por el contenido del plan.

En septiembre de 2014 el arquitecto expone la primera versión de su “*Blue Print*”, un diseño de reconversión con muchas expectativas por parte de la opinión pública genovesa¹⁴. Después de recibir el consenso de los gobiernos locales para continuar con su trabajo, en enero de 2015 Piano presenta un nuevo plan elaborado de manera más detallada para aprobar en ámbito del nuevo Plan General del puerto. Se trata de un programa intervenciones que continuará la transformación del Puerto Antiguo hacia Levante, inaugurada por el evento de 1992. El objetivo, alimentado por una visión favorable por parte de las instituciones públicas y de los industriales, es completar el trabajo iniciado hace más de veinte años, dedicándose al área de Levante que desde *Calata Gadda*, inmediatamente después de los Almacenes de algodón, llega hasta la desembocadura (en italiano “*foce*”) del Bisagno y sigue más allá, hasta el límite extremo de las propiedades públicas, en Punta Vagno (figura 8).

Figura 7. Imagen de satélite de la actual configuración del *waterfront* de Levante¹⁵



Fuente: <http://www.comune.genova.it/content/blueprint-0>, 2016

¹⁴ Las informaciones sobre las intervenciones proporcionadas por el “*Blue Print*” se han deducido a través de dos portales web realizados por el Ayuntamiento de Génova (<http://www.comune.genova.it/content/blueprint-0> y <http://www.genovablueprint.it/>), que incluye los artículos entre 2014 y 2016 realizados por el periódico de la ciudad de Génova, “*Il Secolo XIX*”.

¹⁵ En esta figura se puede ver el área de Levante del *waterfront* de Génova, desde *Calata Gadda* hasta Punta Vagno. En la imagen se han localizado algunos puntos de interés que serán afectados por las hipótesis de proyecto, como el Puerto *Duca degli Abruzzi*, el edificio Nira que será derribado y el área de la FERIA del Mar.

El coste del plan será de 161 millones de euros (de los cuales 73 millones serán otorgados por parte de la Autoridad Portuaria), una cifra no demasiado alta para el tamaño del proyecto y en todo caso muy inferior al *Affresco*, que se realizará durante un período de diez años a partir de finales de 2016.

Piano resume el *masterplan* en una especie de manual de directrices para cada una de las cuales desarrolla una hipótesis de proyecto y que se actuarán en cuatro fases distintas (descritas entre las figuras 9 y 12).

La primera fase se divide en tres partes: se iniciará el trabajo para el cegamiento del pequeño puerto *Duca degli Abruzzi*, la excavación del canal de Levante y el derribo de los edificios inutilizados y degradados, entre ellos el antiguo Nira y el Pabellón C, y el traslado temporal de los círculos náuticos y del club de yates.

Figura 8. Primera fase de ejecución del proyecto del *Blue Print*



Fuente: Cafasso, 2015

La segunda etapa prevé la continuación de la excavación del canal hacia el Oeste, hasta los Almacenes de algodón, y la conclusión del cegamiento del puerto *Duca degli Abruzzi*¹⁶. De esta manera se pondrá en marcha la nueva base operativa para la actividad industrial, que desde el dique seco llegará a la plataforma, una especie de isla, mientras no se completarán las obras en el área de la Feria.

¹⁶ Algunas asociaciones, entre las cuales el Yacht Club, los clubes de piragüismo Elpis y Rowing y la Unión de pesqueros, que tienen su sedes en ese tramo de costa, han recurrido el 23 de mayo de 2015 a la Superintendencia para declarar la zona del puerto "Duca degli Abruzzi" de alto valor histórico y evitar su desaparición. Además estas asociaciones han recurrido también al Tribunal Administrativo Regional (T.A.R.) de la Región de Liguria en octubre de 2015 en cuanto se quiere prorogar la concesión de la licencia en el actual Puerto Duca degli Abruzzi y evitar el traslado de las actividades en la nueva Dársena de la Feria. En vez, el gobernador de Liguria, Claudio Burlando, el alcalde Marco Doria y el presidente de la Autoridad Portuaria, Luigi Merlo, comparten la visión de Renzo Piano sobre el futuro del puerto.

Figura 9. Segunda fase de ejecución del proyecto del *Blue Print*



Fuente: Cafasso, 2015

En seguida iniciará la tercera fase que prevé la reforma del nuevo barrio con vista al mar. El viejo pabellón deportivo se convertirá en Dársena Nautica cubierta, y una parte de su estructura estará suspendida sobre el nuevo canal. Residencias de lujo, espacios comerciales y oficinas se construirán en las orillas del canal.

Figura 10. Tercera fase de ejecución del proyecto del *Blue Print*



Fuente: Cafasso, 2015.

Por último, una vez terminada la reorganización del área industrial y la construcción del nuevo barrio, los clubes náuticos serán reubicados de forma permanente en el área de la Feria. La última fase consiste en la transformación del frente marítimo frente a la plaza Kennedy en un jardín urbano y una playa de libre acceso, además de la creación de un paseo urbano que conectará la Feria con el Perto Antigo, un camino para la movilidad lenta paralela al canal urbano.

Figura 11. La cuarta fase de ejecución del proyecto del *Blue Print*

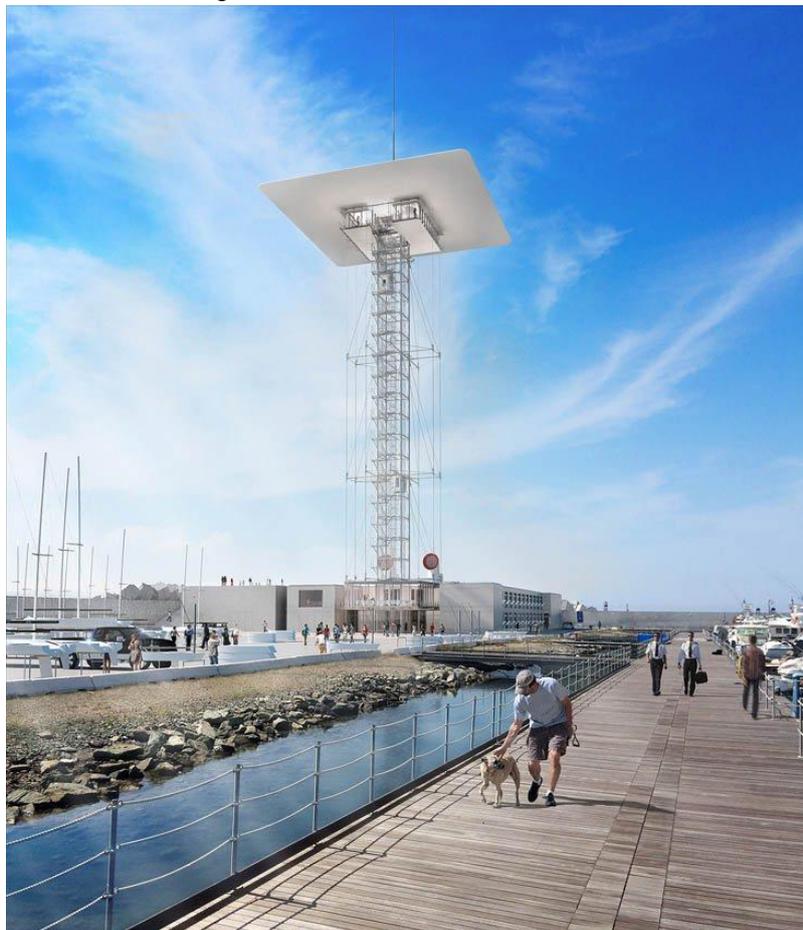
Fuente: Cafasso, 2015

Este planeamiento evidencia como Renzo Piano intenta igualar la cantidad de nuevas construcciones con los derribos y los cegamientos. De hecho entre las medidas realizadas se comprenden 11.300 metros cuadrados de nuevas residencias de lujo, 25.000 metros cuadrados para el sector de servicios, 12.000 metros cuadrados para el comercial. Alrededor de 48 mil metros cuadrados serán las medidas que se perderán con la demolición de los edificios abandonados en el área de la Feria, entre ellos el Nira (14.500 metros cuadrados) y el pabellón C (27.000 metros cuadrados).

De la misma manera, los metros cuadrados de los nuevos espacios abiertos derivados del cegamiento del puerto *Duca degli Abruzzi* (78.000 metros cuadrados) se acercan a la cantidad de tierra excavada para el nuevo canal, por un total de 85.000 metros cuadrados. Se intenta también reducir la contaminación y el consumo de energía: los nuevos edificios residenciales, por lo tanto, tendrán parte de las fachadas y de los techos cubiertos de vegetación. No sólo eso: para la calefacción y la refrigeración de las nuevas construcciones se planifica poder disfrutar de la energía del mar a través de un sistema de bombas de calor.

Después de haber realizado el *masterplan*, en seguida el único trabajo que realizará el estudio de Renzo Piano será la nueva Torre de Pilotos (figura 13) en el helipuerto de la Dársena Náutica en zona Feria, que sustituirá al edificio demolido por el choque del transbordador “Jolly Nero” el 7 de mayo de 2013.

El arquitecto considera el proyecto de la Torre, que acabará a finales de 2017, de gran valor simbólico, con una constante atención a la seguridad en todas las etapas del diseño como deber ético y moral después de la tragedia de 2013 y compara la nueva torre a una especie de centinela llamada a velar por un puerto seguro.

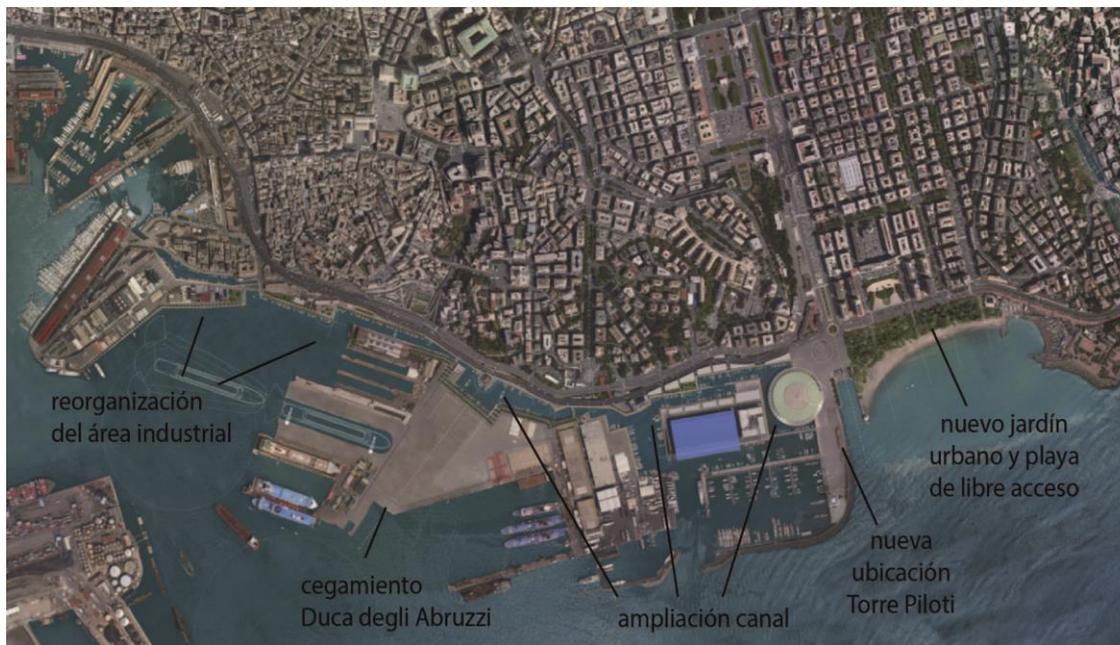
Figura 12. Render de la Torre *Piloti*

Fuente: Renzo Piano Building Workshop, 2015

Todas las otras intervenciones se otorgarán por medio de un concurso público internacional de ideas. Éste es un aspecto positivo para la actuación del *Blue Print*, porque se instaurará una competición internacional para la definición de los proyectos a nivel arquitectónico y de ingeniería con un mayor grado de detalle con respecto al *masterplan* de Renzo Piano. Incluso será decisivo para atraer inversiones del sector público y privado.

Después de un año de la presentación del proyecto inicial, el 23 de septiembre de 2015 Renzo Piano ha expuesto la versión final del *Blue Print* (figura 14) que, respecto al primer buzón, se caracteriza por algunas pequeñas modificaciones debidas a la consulta con las asociaciones de trabajadores de la zona: el antiguo pabellón deportivo se reconvertirá no sólo en Dársena Náutica cubierta, sino también en una “ciudadela deportiva”; se desplaza a este la ubicación de la Torre *Piloti* (siempre cerca de la Feria de Génova) y se amplía el canal frente al *Yatch Club* hasta los sesenta metros. El objetivo de esta revisión es el desarrollo de una visión del *waterfront* compartida con los actores involucrados, para fortalecer la conexión entre la ciudad y el mar.

Figura 13. Estado de proyecto del *waterfront* de Levante según la versión final del Blue Print¹⁷



Fuente: <http://www.comune.genova.it/content/blueprint-0>, 2016

En 2016 aún no se ha llevado a cabo ninguna actuación porque se está acabando la fase de análisis urbanístico por parte de todas las entidades involucradas en primer lugar, para resolver las cuestiones pendientes sobre la planificación urbana y, en segundo lugar, para elaborar el concurso internacional de ideas. Con respecto a la propuesta del *Affresco* ahora hay una visión favorable también de los industriales portuales que, con respecto al precedente plan maestro, están de acuerdo con el nuevo masterplan de Renzo Piano.

Todavía la realización del Blue Print está pendiente de dos tipos de resoluciones sobre el cegamiento del puerto "Duca degli Abruzzi". Una, por parte de la Superintendencia, merece a la declaración de esta zona de alto valor histórico y la segunda es la del Tribunal Administrativo Regional de Liguria para la prórroga de la concesión de licencia de las actividades de algunas asociaciones ubicadas en el puerto (Yacht Club, los clubes de piragüismo Elpis y Rowing y la Unión de pesqueros).

En síntesis, la transformación del *waterfront* de Génova en el nuevo siglo no ha sido un proceso sencillo, sino complejo y conflictivo, sobre todo en una época de crisis del sector financiero público. El *waterfront* génoves es un área de conflicto y de contraposición de distintos intereses, sobre todo privados, en que no es fácil gestionar en un tiempo limitado los procedimientos de negociación entre el sector público y el privado.

¹⁷ Proporcionada por el Renzo Piano Building Workshop durante la presentación del proyecto definitivo del Blue Print el 23 de septiembre de 2015. Se han localizado algunas actuaciones del plan, como el cegamiento del Puerto Duca degli Abruzzi, la ampliación del canal, la nueva ubicación de la Torre Piloti y del jardín urbano y de la nueva playa de libre acceso en la plaza Kennedy.

Los acontecimientos de los últimos tiempos demuestran que los “espacios de oportunidad” propuestos para muchas remodelaciones de los frentes marítimos han generado polémica y oposición. Por medio de una visión más sencilla y concreta respecto al *Affresco*, Renzo Piano ha coordinado un proyecto de ordenación conjunta con una intención común (que cuenta con el respaldo y el apoyo de las distintas administraciones) y que bien reflexiona sobre el papel que debe de cumplir el *waterfront* portuario en la ciudad. La comunicación del programa del *Blue Print* al entorno social de la ciudad ha comenzado a tener una consideración estratégica a partir de 2014, motivando el desarrollo de acciones destinadas tanto a potenciar su imagen, notoriedad y presencia social, como a lograr la necesaria credibilidad, consenso, legitimidad y apoyo social para sus iniciativas.

Por el momento, algunas preguntas siguen abiertas: ¿cómo capitalizar las ideas de Renzo Piano para generar poderosas sinergias, suscitar oportunidades e impulsar iniciativas de progreso para hacer de todo el frente marítimo y la ciudad un lugar más innovador, cosmopolita, cohesionado y sostenible? ¿El *Blue Print* tendrá la capacidad de desencadenar innovadores procesos urbanos, favorecedores del dinamismo espacial, socio-económico y cultural al frente marítimo de Poniente la ciudad?

Hoy en día, en un período en que otras zonas de la ciudad están esperando la implementación de diferentes proyectos urbanos (entre los cuales destacan el nuevo centro tecnológico Erzelli y la regeneración del área del Puente Parodi) se debería evaluar cuidadosamente la capacidad del *Blue Print* para poner en marcha procesos de regeneración urbana en una óptica de integración ciudad-puerto. Específicamente, el desarrollo portuario y urbano se deberá concibir como dos realidades complementarias y su resultado debiera constituir un beneficio global para la comunidad donde el desarrollo se produce, suma de los efectos del desarrollo de infraestructura portuaria comercial, (desarrollo industrial, comercial, empleo) y del desarrollo del frente marítimo urbano (turismo, mejora medioambiental e incremento de los servicios y de la calidad de la vida).

Un desafío que, en la actualidad, adquiere nuevas dimensiones, mayor complejidad e incertidumbre por la profunda trascendencia de la crisis global en la que el mundo occidental está inmerso.

8. Conclusiones

La historia de la reconversión del Puerto Antiguo de Génova se puede considerar casi terminada, a excepción de la recuperación de los silos Hennebique y de la zona del puente Parodi, que siguen siendo las principales incertidumbres para el futuro genovés (Salvetti y Artuso, 2013). La transformación del puerto se ha llevado a cabo en dos décadas, gracias al fundamental aporte de Renzo Piano: no obstante en un primer período había una desconfianza general en una ciudad fuertemente caracterizada por la vocación obrera, durante los últimos años se ha destacado una fuerte aceleración del consenso por el proceso y por la nueva imagen casi por unanimidad (por parte del gobierno local, de la Autoridad Portuaria, de los partidos políticos y de la opinión pública), porque la reconversión del *waterfront* ha representado y representa una oportunidad única para continuar la revitalización de la ciudad.

A principio de la década de los noventa, la financiación otorgada y las posibilidades que se han efectivamente producido durante los años (y que los actores de las políticas públicas, en primer lugar el Ayuntamiento, han sabido impulsar) no estaban claras, pero sí el planeamiento y la visión estratégica de la ciudad, sobre todo estaban claras las líneas generales de los proyectos que se deberían actuar sobre la relación centro histórico-puerto.

Las diferentes intervenciones de mejora urbana que se han desarrollado (propulsadas en ocasión de los grandes eventos) han representado unas piezas claves de esta estrategia general para la integración centro histórico-puerto y para fomentar una dimensión turístico-cultural de la ciudad, claramente definida, identificable y compartida entre el municipio y la Autoridad Portuaria. Muchos de los recursos se han centrado en la ejecución de las iniciativas de regeneración urbana para el fomento de nuevas funciones urbanas, culturales, turísticas y de ocio en el Puerto Antiguo, con el objetivo de crear una nueva polaridad urbana y una nueva conexión física y funcional con el Centro histórico. Las intervenciones llevadas a cabo han sido capaces de movilizar las energías de los políticos locales (también en búsqueda de consenso y de una imagen renovada) e implicar a una serie de operadores privados estimulados por las nuevas oportunidades.

La reconversión del frente marítimo histórico ha incluido unas obras representativas y simbólicas de lugares y edificios que caracterizan la imagen que la ciudad transmite al exterior, las referencias de la iconografía tradicional y urbana, como los Almacenes de algodón, los edificios del Puerto Franco, la Puerta Siberia, las construcciones de la Dársena. Los proyectos, desarrollados a través de programas y fondos especiales, han ayudado a desvelar los recursos locales ocultos y a menudo desconocidos para la misma población genovesa (patrimonio histórico y cultural, la zona del puerto), destacando el papel que pueden representar como nuevas oportunidades de regeneración urbana. Las acciones promovidas bajo una estrategia pública bien definida han llevado a unos procesos de recalificación y de mejora de la ciudad, favoreciendo el desarrollo de intervenciones posteriores, incluso por parte de los operadores privados, generando un incremento en el flujo turístico. (Para una profundización de estos aspectos se remite a: Bobbio, 2005; Ferrari, 2007; Sacco y Tavano Blessi, 2007)

En los últimos años, concluido el proceso de regeneración del Puerto Antiguo, han surgido nuevas cuestiones sobre la compatibilidad entre el desarrollo del puerto y de la ciudad, marcando la necesidad de una reorganización completa de toda la línea de costa.

Pues es exactamente sobre este tema que se ha “ejercitado”, a partir de 2004 y en 2014, el arquitecto Renzo Piano. En primera instancia a través de su visión llamada *Affresco*, que proporciona una idea completa de la reorganización del frente marítimo, para compatibilizar el crecimiento del tráfico portuario con la mejora de la calidad ambiental, urbana y de la vida. El proyecto, inicialmente aprobado por casi todos los actores públicos y privados genoveses, más allá de los resultados concretos que han sido mínimos, tuvo el mérito de abrir una discusión profunda de la durada de cuatro años sobre las perspectivas de desarrollo de la ciudad.

A través de una estrecha comparación sobre algunas de las características más importantes del proyecto (por ejemplo, los desplazamientos del aeropuerto hacia el mar y de la zona de reparación de buques) ha conllevado a posiciones siempre más hostiles sobre todo por parte de las entidades económicas más directamente afectadas por estas transformaciones. En

general, muchas polémicas se han centrado en la viabilidad de los proyectos (en términos financieros, procedimentales y normativos, herramientas de planificación urbana vigentes, etc.) y sobre el papel de las diferentes instituciones involucradas en las propuestas promovidas por el *Affresco*, es decir Ayuntamiento, Provincia, Región y Autoridad Portuaria. El proyecto de Piano nunca se ha convertido en un documento oficial de planeamiento urbanístico, ni ha tenido un valor en términos de planificación urbana municipal y, como consencuencia, nunca ha producido efectos vinculantes, e incluso legales, para los actores interesados.

Con la propuesta *Blue Print* se ha abierto una nueva fase del proceso de transformación del Puerto Antiguo y del *waterfront* como resultado de la implicación de diferentes equilibrios en el tiempo, discutidos en los principales debates de las últimas dos décadas por parte de los actores de la política pública de Génova. Si el *Affresco* no ha tenido posibilidad para su implementación y efectivamente no se ha actuado, más posibilidades concretas de realización podrían tener el *Blue Print*, que completará el proceso de regeneración del *waterfront*, incluso bajo una perspectiva de desarrollo turístico, así como de mejora la calidad de vida y de la realización de nuevos espacios públicos.

Desde que en 1981 (Tasso, 2015) recibió el primer encargo para la transformación del Barrio del Molo en el centro histórico, no ha dejado de evolucionar y aún de desarrollar proyectos para su ciudad. El arquitecto se ha enfrentado al reto de contribuir a la regeneración del *watefront* de Génova a lo largo de más de 30 años y sus innovadores diseños, lejos de ser casuísticos o ambiguos, han sido configurados en estrecha relación con el marco geográfico y cultural de Génova así como con la función y los destinatarios de los mismos. Es decir, según la opinión de Rinio Bruttomesso (2004), que durante este período Renzo Piano ha operado al mismo tiempo según tres directrices: la de “recomposición” (dando un sentido unitario a sus diversas partes tanto físicas como funcionales), la de “recalificación” (que conlleva la reconsideración y la revitalización de zonas urbanas) y la de “recuperación” (sobre edificios singulares o sobre el conjunto de las estructuras). Así pues se ha desarrollado una estrategia que ha asignado al *waterfront* genovés un valor añadido en la perspectiva del desarrollo de la ciudad.

Hoy en día, después de la aprobación por parte de la Autoridad Portuaria del plan maestro en la primera parte de 2015 y de la presentación definitiva del *Blue Print* en septiembre del mismo año, más allá de los comentarios positivos sobre el método de trabajo, es necesario entrar en los méritos de las propuestas. Y es necesario hacerlo lo más antes posible, para garantizar al puerto y a la ciudad esas respuestas que llevan esperando desde hace mucho tiempo.

La sugerencia de las ideas de Renzo Piano se mezcla con las operaciones de un proyecto que aún deja abierta algunas opciones antes de empezar la nueva transformación del *waterfront* de Poniente.

Bibliografía

AA.VV. *The maturity of the waterfront: what outcomes and prospects, after thirty years of projects and word? Aquapolis* (3-4), Venecia, Marsilio, 1999. 128 p.

AA.VV. *Cities on water and port waterfront projects. Aquapolis* (1-2), Venecia, Marsilio, 2001. 74 p.

ALEMANY, J. y BRUTTOMESSO R. *La ciudad portuaria del siglo XXI. Un evos desafíos en la relación Puerto-Ciudad*. Venecia, Rete, 2011. 384 p.

ARVATI, P. *Oltre la città divisa. Gli anni della ristrutturazione a Genova*. Génova, Sagep, 1988. 119 p.

AYUNTAMIENTO DE GÉNOVA. *Studio Organico d'Insieme del Centro Storico. Titolo III Città e porto*. Génova: Servizio Urbanistica, Ufficio Centro Storico del Ayuntamiento de Génova, septiembre de 1983.

AYUNTAMIENTO DE GÉNOVA. *Anuario statistico edizione 2015* [en línea]. Génova, 10 de febrero de 2016. [Fecha de consulta: 1 de Julio 2016]. Disponible en: <<http://statistica.comune.genova.it/pubblicazioni/download/annuario/ANNUARIO%202015/ANNUARIO%202015.pdf>>

BERTELLI, C. *Una città-porto tra crisi e trasformazione*. En BELLICINI, L. (ed.). *La costruzione della città europea negli anni '80*. Roma, Credito Fondiario, 1991. pp. 115-147.

BOBBIO R. *Complessità di rapporti e iniziative di integrazione fra la città e il porto di Genova*. En: *Portus*, 10: 35-41, 2005.

BRAVI, M. *Processi di trasformazioni urbana e mercato abitativo: I caso della città di Torino (Italia)*. En: *ACE: Architecture, City and Environment*, 1 (2): 6-19, 2006. Disponible en: <<http://upcommons.upc.edu/handle/2099/2021>>

BREEN, A. y RIGBY, D. *The new waterfront: A worldwide urban success story*. Londres, Thames and Hudson, 1996. 224 p.

BROWNILL, S. *Just add water: Waterfront regeneration as a global phenomenon*. En: *LEARY, M.E. y MCCARTHY, J. (Eds.). The Routledge Companion to Urban Regeneration*. Londres, Routledge, 2013. pp. 45-55.

BRUTTOMESSO, R. *Waterfront. Una nuova frontiera urbana: 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua*. Venecia, International Centre Cities on Water, 1991. 275 p.

BRUTTOMESSO, R. *Waterfronts: a new frontier for cities on water*. Venecia, International Centre Cities on Water, 1993. 351 p.

BRUTTOMESSO, R. (Ed.). *Cities on water and transport*. Venecia, International Centre Cities on Water, 1995. 220 p.

BRUTTOMESSO, R. (Ed.). *Water and industrial heritage: the reuse of industrial and port structures in cities on water*. Venecia, Marsilio, 1999. 175 p.

BRUTTOMESSO, R. *Complejidad en la relación puerto-ciudad*. En: *Ingeniería y Territorio*, 67: 22-31, 2004.

CAFASSO S. *Blue Print, nuovo waterfront in 4 "mosse"*. En: *Il Secolo XIX* [en línea]. 1 de Marzo de 2015. [Fecha de consulta: 15 Junio 2015]. Disponible en: <<http://www.themeditelegraph.com/it/r/Users/francesco.ferrari/rpian.pdf>>.

CALLEGARI G. et al. (Ed.). *Nuovi paesaggi piemontesi*. Florencia, Alinea Editore, 2006. 164 p.

CLEMENTE, M. (Ed.). *TRIA Special Issue Il Mare e la Città Metropolitana di Napoli, n.13*. Napoles, Universidad de Napoles Federico II, 2014. 326 p.

CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA. *Linee programmatiche per lo sviluppo del porto di Genova*. Génova, Consorzio Autonomo del Porto di Genova, 1984. 96 p.

CONTI, P. *Piano: il mio porto sul futuro di Genova*. En: *Il Corriere della Sera* [en línea]. 26 de Mayo de 2004. [Fecha de consulta: 19 Julio 2015]. Disponible en: <http://archiviostorico.corriere.it/2004/maggio/26/Piano_mio_porto_sul_futuro_co_9_040526086.shtml>

CRAIG-SMITH, S. J. y FAGENCE, M. (Eds.) *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: An international survey*. Westport, Praeger, 1995. 181 p.

D'ALBERGO, E. y LEFÈVRE, C. *Le strategie internazionali delle città*. Bolonia, Il Mulino, 2007. 198 p.

DESFOR, G., LAIDLEY, J., STEVENS, Q. y SCHUBERT, D. (Eds.) *Transforming urban waterfronts: Fixity and flow*. New York & London, Routledge, 2011. 336 p.

FERRARI, F. *Genova: una città di camerieri?*. En: *BORELLI G. (Ed.). Capitali del Nord-Ovest: la politica economica delle città italiane*. Milán, FrancoAngeli, 2007. pp. 79-111.

FERRARI, F. *Genova, città a due volti*. En: *Méditerranée*, 111: 115-120, 2009.

FERNÁNDEZ-GALIANO, L. (Ed.). *Renzo Piano Building Workshop 1990-2006*. Madrid, Arquitectura Viva. Monografías 119, 2006. 140 p.

- GABRIELLI, B. *Lo sviluppo fisico di Genova in rapporto alle trasformazioni economiche*. En: AA.VV. Genova verso il '92. Génova, Ayuntamiento de Génova, 63-74, 1991.
- GABRIELLI, B. *La città nel porto*. Turín, Nuova ERI, 1992. 160 p.
- GABRIELLI, B. *Genova: una grande manutenzione*. En: Economia della Cultura, 4: 565-572, 2006.
- GIOVINAZZI, O. *Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica*. Venecia, Edizioni Città d'Acqua, 2007. 260 p.
- GUALA, C. *The carnival is over. Genova 2004 e dintorni*. En: Urbanistica Informazioni, 204: 63-65, 2005.
- GUALA, C. *Un quadro privo di acquirenti o una sfida?*. En: Il giornale dell'Architettura, 37: 24, 2006.
- GUALA, C. *Torino, i XX Giochi Olimpici e la stagione dei mega eventi*. En: Territorio, 48: 103-109, 2009.
- HOYLE, B. S. (Ed.). *Port cities in context: the impact of waterfront regeneration*. Southampton, Institute of British Geographers, Transport Geography Study Group, 1990. 154 p.
- HEIN, C. *Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations*. En: International Journal of Global Environmental Issues, 13: 339-361, 2014.
- JODIDO, P. (Ed.), *Piano: Complete Works 1966-2014*. Cologne, Taschen new edition, 2014. 648 p.
- LEONE, M. *La leggenda dei vicoli. Analisi documentaria di una rappresentazione sociale del centro antico di Genova*. Milán, FrancoAngeli, 2010. 176 p.
- MARSHALL, R. *Waterfront in Post-Industrial Cities*. Londres, Spon Press, 2001. 187 p.
- MEYER, Han. *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*. Utrecht, International Books, 1999. 424 p.
- NARVÁEZ T., A. B. *El futuro de la vida urbana en el escenario de la globalización*. En: ACE: Architecture, City and Environment, 3 (6): 637-650, 2008. Disponible en: <<http://upcommons.upc.edu/handle/2099/4475>>
- PAVIA, R. *Waterfront. Áreas estratégicas de las ciudades portuarias*. En: Portus, 22: 4-15, 2011.

PAVIA, R. y DI VENOSA M. *Waterfront. Dal conflitto all'integrazione / From conflict to integration*. Trento, List Lab, 2012. 278 p.

PERICU, G. y LEISS, A. *Genova nuova, la città e il mutamento*. Roma, Interventi Donzelli, 2007. 144 p.

PETRILLO, A. *Dopo la grande tristezza. Ripensando vent'anni di periferie genovesi*. En: Urbanistica Informazioni, 193: 41-42, 2004.

PICHIERRI A. *Strategie contro il declino in aree di antica industrializzazione*. Turín, Rosenberg e Sellier, 1989. 173 p.

PINCINI, A. et. al. (Eds.). *Being Renzo Piano. 6 mesi in diretta con il mestiere dell'architettura*. Milán, Abitare n. 497, 2009. 226 p.

RENZO PIANO BUILDING WORKSHOP. *Genova: Città & Porto. Istruzioni per l'uso*. Génova, Tormena Editore, 2004. 56 p.

RENZO PIANO BUILDING WORKSHOP. *Genova e il suo porto. La città che cambia*. Génova, Tormena Editore, 2006. 76 p.

RENZO PIANO BUILDING WORKSHOP. *Torre Piloti. Concept Design*. [en línea]. 26 de Junio de 2015. [Fecha de consulta: 1 de Julio de 2015]. Disponible en: <<http://www.archilovers.com/projects/159078/torre-piloti.html>>.

RUGAFIORI, P. (Ed.). *Genova del Saper Fare: Lavoro, imprese, tecnologie*. Milán, Skirà Editore, 2004. 208 p.

SACCO, P. L. y TAVANO BLESSI, G. *European Culture Capitals and Local Development Strategies: Comparing the Genoa and Lille 2004 Cases*. En: Homo Oeconomicus, 24 (1): 111-141, 2007.

SALVETTI L. y ARTUSO, N. *Verso il completamento del waterfront di Genova, dagli anni '90 ai programmi futuri*. En: Portus, 26 [en línea]. Noviembre de 2013. [Fecha de consulta: 25 Junio 2016]. Disponible en: <<http://portusonline.org/it/verso-il-completamento-del-waterfront-di-genova-dagli-anni-90-ai-programmi-futuri/>>

SEASSARO, L. *Quale futuro per Genova. Problemi e processi di trasformazione urbana*. En: Recuperare, 44: 628-639, 1989.

SEASSARO, L., *Quale futuro per Genova. Attori istituzionali e processi reali di governo urbano*. En: Recuperare, 49: 448-455, 1990.

SEASSARO, L. *Attorno al dismesso a Genova. Piani e strategie, aree e azioni, problemi e conflitti*. En: DANSERO, E. y GIAMO, C. y SPAZIANTE, A (Eds.) Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dimesse: i temi e le ricerche. Florencia, Alinea, 2000. pp. 103-122.

SEASSARO, L. *Tra porto e città: logiche aziendali, neoutilitarismo e contrattualismo*. En: Urbanistica Informazioni, 178: 45-46, 2001a.

SEASSARO, L. *Waterfront: una nuova risorsa tra tensioni e aspettative*. En: Portus, 1: 38-45, 2001b.

SEMI, G. *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*. Bologna, Il Mulino, 2015. 237 p.

SMITH, H. y GARCIA FERRARI, M. S. (Eds.). *Waterfront Regeneration: Experiences in City-building*. Nueva York, Routledge, 2012. 256 p.

SWEE, H. y TOU, C. *Reclaiming the city: Waterfront development in Singapore*. En: Urban Studies, 4 (10): 2085-2100, 2011.

TASSO, M. *Il «cono di Portman» e l'operazione Porto Antico*. Génova, De Ferrari Editore, 2015. 140 p.

ZUKIN, S. *The cultures of the cities*. Oxford, Blackwell, 1995. 338 p.