



## El proceso de reconversión del puerto antiguo de Génova a partir de la segunda mitad del siglo XX hasta 2004: entre intervenciones excluidas y realizadas

TASSO, M. *Il “cono Portman” e l’operazione Porto Antico. Progetti, atti e memorie sul recupero del waterfront genovese dal dopoguerra al 2004*. Génova: De Ferraris Editore, 2015. 139 p. [ISBN: 978-88-6405-624-1]

Federico Camerin  
Universidad IUAV de Venecia

**Palabras clave:** Puerto Antiguo, regeneración urbana, John Portman, Renzo Piano

**Key words:** Ancient Port, urban regeneration, John Portman, Renzo Piano

El análisis de la historia de la reconversión del Puerto Antiguo de Génova llevado a cabo por Mario Tasso, arquitecto y dirigente de la oficina *Estetica Urbana* del Ayuntamiento de Génova entre finales de los años 80 y principios de 2000, es mucho más que un trabajo de investigación sobre el antiguo frente marítimo génoves. Se trata de un manifiesto que pone en evidencia el debate sobre las posibles configuraciones de esta parte de ciudad a partir de los años 60 del siglo XX hasta el 2004. Con este libro el autor pretende describir a los ciudadanos y a cualquier lector interesado, las necesidades de la ciudad y los valores que han sido escogidos para la remodelación del *Porto Antico*, que desde el estado de abandono y degradación post-industrial reconvirtió el espacio a través de nuevas funciones urbanas, principalmente relacionadas con el ocio a través de la promoción de eventos de alcance internacional<sup>1</sup>.

La particularidad de este volumen es de haber descrito a lo largo de tres capítulos todos los proyectos avanzados y los documentos administrativos para la reutilización del Puerto Antiguo en la segunda parte del siglo XX; y de enfocar la atención sobre las ideas proporcionadas por dos arquitectos estrellas para la regeneración de esta área. Primero, el encargo y el debate público para

<sup>1</sup> A partir de 1992 con la Exposición internacional “Cristóbal Colón: el barco y el mar”, celebración del 500 aniversario del descubrimiento de América y más tarde se continuó y evolucionó en la Cumbre del G8, celebrada en julio de 2001, y por Génova Capital Europea de la Cultura en 2004.

la realización de un edificio con forma de cono por parte de John Portman<sup>2</sup> en 1988 (que no se ha concretado) y, en seguida, las intervenciones efectivamente realizadas en el Puerto Antiguo a partir de la Expo Colón de 1992 (cuyos proyectos han sido encabezado por Renzo Piano<sup>3</sup>) hasta el 2004, fecha del último grande evento desarrollado en la ciudad genovesa.

Para explicar el proceso decisional que ha buscado revertir la tendencia de deterioro físico, económico y social que durante los años ochenta estaba presente en el Puerto Antiguo de esta ciudad italiana, la publicación se avala de algunas de las referencias bibliográficas más importantes sobre la transformación urbana en Génova (entre otros, destacan aquellas de Bruno Gabrielli, Loredana Seassaro, Giuseppe Pericu y Alberto Leiss) y una reseña de los periódicos locales y nacionales (como *Il Secolo XIX* y *Il Corriere della Sera*), además de las significativas contribuciones de los protagonistas del proceso decisional sobre el futuro del Puerto Antiguo en la segunda mitad del siglo XX<sup>4</sup>.

Para el lector de esta reseña es importante saber que Génova es una ciudad-puerto ubicada en el área noroeste de Italia, que al comienzo del siglo XIX se convirtió en uno de los mayores asentamientos industriales basados en la industria naval y ferroviaria con el proceso de industrialización, iniciado modestamente en Italia en el sector textil en esta época. El puerto genovés asumió un papel clave para el servicio de comunicaciones vinculado al crecimiento de la industria del triángulo llamado “Liguria-Lombardia-Piemonte”, es decir, las regiones italianas más industrializadas. El desarrollo socio-económico de la ciudad siempre ha estado ligado al rol del puerto, principal punto de escala italiana y una de las primeras dársenas en Europa.

Sin embargo, cuando se manifestaron los primeros síntomas de lo que será la verdadera y propia revolución en el sector del transporte marítimo, el puerto de Génova (lastrado de problemas infraestructurales y de gestión) se encontraba totalmente sin preparación para gestionar su propio cambio y modernización.

A partir de esta época, a mediados de 1960, el área empezó a sufrir una profunda crisis de identidad y la pérdida de su papel debido a los cierres industriales, en gran parte relacionada con la industria pesada y con participaciones estatales. Y es desde aquí que el autor describe las primeras hipótesis de intervención (concretadas y no) para la transformación de la antigua zona portuaria, que se extiende sobre una superficie global de cerca de siete millones de metros cuadrados.

En el primer capítulo del libro, el más largo y corpulento, se describen los proyectos sobre el waterfront del Puerto Antiguo a partir de los años sesenta hasta finales de los ochenta.

En principio el autor empieza a explicar el 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.) en 1963. En este momento 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

---

<sup>2</sup>John Portman (Atlanta, 1924), es un arquitecto estadounidense que en 1953 fundó en Atlanta su estudio de arquitectura, el “John Portman & Associates”. Entre sus operas más destacadas se incluyen los hoteles de las cadenas americanas Hyatt Regency y Marriot Marquis y numerosos rasgacielos en diferentes ciudades americanas, el Brussel International Trade Mart y las islas artificiales en Montecarlo, Abu Dhabi y Dubai.

<sup>3</sup>Renzo Piano (Génova, 1937) es uno de los arquitectos italianos más famosos a nivel internacional. Después de haber colaborado con el arquitecto Richard Rogers para la realización del museo *Centre Georges Pompidou* en París entre 1971 y 1977, en 1981 fundó el propio estudio, el “Renzo Piano Building Workshop” en Génova. Actualmente sigue trabajando en Italia y entre los despachos ubicados en París y Nueva York.

<sup>4</sup>En particular se señala la contribución valiosa al libro de Giorgio Olcese, ingeniero y jefe del Departamento de Territorio del Ayuntamiento entre los años setenta y ochenta.

Consortio 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 este período, en un clima de confianza en la lógica del crecimiento, que se centra más en una dinámica hacia la expansión urbana ilimitada, el Consortio 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.

En esta época se lleva a cabo la vía Marítima elevada que circunda el borde costero del Puerto Antiguo entre 1961 y 1965, y se elaboran algunas propuestas que, si por un lado no se concretarán, por el otro se van a añadir al debate sobre la reutilización de las áreas portuales. En particular, para el desarrollo terciario de la ciudad, el arquitecto Robert Auzelle miembro de la comisión Astengo entre 1963 y 1965, el grupo génoves del Instituto Nacional de Arquitectura IN/ARCH en 1974 y el profesor Cesare Fera de la Clemson University (Estados Unidos) en 1977, intentan desarrollar algunas ideas para la creación de un polo direccional, residencial y comercial en los muelles del Puerto Antiguo.

Mientras tanto el proceso de revisión del Plan General se concluye con la adopción por parte del Ayuntamiento en 1976 y la aprobación por la Región de Liguria en 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.

A partir de este momento, en la opinión pública local estaba madurando una conciencia difusa frente a los proyectos que podrían ser elaborados en el frente marítimo. Este lugar, recuperado con nuevas funciones urbanas y conectadas a la ciudad, podría representar una oportunidad para la mejora urbana (incluso en términos de imagen). Además, a través de una acción de promoción inteligente, se habrían podido captar nuevas ocasiones para el desarrollo económico, turístico y de ocio. En 1980 el plan maestro elaborado por el municipio de Génova prevé desarrollar nuevas funciones urbanas en el Porto Franco, o sea el área entre la Dársena y la Zona Franca. De acuerdo con las prescripciones del plan, estas áreas se debían reconectar de manera funcional con el centro histórico, y representar un recurso importante para mejorar los servicios públicos, como las áreas tecnológicas, el aparcamiento, el deporte y los equipamientos escolares.

La crónica de los proyectos sigue con el análisis de la propuesta de 1984 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 (que será parcialmente realizada en los años siguientes para la Expo de 1992), 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.

El 1984 es una fecha clave para la reconversión del Puerto Antiguo, porque el comité ejecutivo local encarga al arquitecto genovés Renzo Piano el proyecto urbano para las celebraciones Colombinas de 1992 del quinto centenario del descubrimiento de América. Gracias al aporte fundamental de Piano, a partir de 1985 se elaboran diferentes versiones del proyecto para la regeneración del waterfront y de su relación con el centro histórico. Finalmente, después de diferentes acuerdos entre los actores públicos y privados locales, en 1987 se aprueba la Modificación del Plan General de Ordenación del Puerto de acuerdo con la región de Liguria y el Ayuntamiento

de Génova. Las nuevas indicaciones impulsan la regeneración urbana del centro histórico y del puerto histórico, 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. Todo eso con la intención de crear funciones no competitivas, sino que estén en sintonía con aquellas ya existentes. Por otra parte, la “permeabilidad” entre el puerto y la ciudad necesitaba ser perseguida mediante la eliminación de todas las vallas y las limitaciones en el espacio, que en su lugar debería estar abierto al uso público.

El segundo capítulo trata en detalle la vicisitud para la actuación de un proyecto que prevé la construcción de un edificio emblemático firma del último arquitecto de moda de la época, es decir de la propuesta elaborada por parte del arquitecto estadounidense John Portman para la revitalización del Puerto Antiguo.

En octubre de 1988, un grupo de empresarios privados encabezado por Gianfranco Gadolla, presidente de la Asociación de Constructores ediles local presenta un proyecto firmado por el arquitecto de Atlanta completamente diferente respecto a los esquemas proporcionados hasta entonces por Renzo Piano. Específicamente, el binomio Gadolla-Portman tiene la intención de exportar el modelo de rascacielos y hoteles de lujos que el americano había promovido a partir de la década de 1970 en Estados Unidos, como por ejemplo el Rockefeller Center West en San Francisco (complejo inmobiliario que incluía galerías comerciales, teatros, tiendas, restaurantes, museos) y los hoteles Marriot Marquis y Hyatt Regency de Atlanta, Nueva York, Detroit, Los Angeles y San Francisco que habían revolucionado el mercado inmobiliario en Estados Unidos.

En el caso genovés se trataba de la construcción de un edificio con forma de cono de 262 metros en una plataforma flotante artificial a forma triangular de más de 300 metros por cada lado, además de la realización de ocho muelles para albergar 500 barcos. Estas previsiones afectarían 180.950 metros cuadrados en zonas de tierra y de agua, de los cuales 41.700 por la isla flotante y un nuevo volumen total de 480.450 metros cúbicos. Además el “cono” sería un tipo de hotel de gran representatividad, preparado para albergar congresos y que seguía el concepto de diseño del hotel Hyatt Regency de Atlanta.

Después de un debate que empezó a partir de la presentación del proyecto el 12 de octubre de 1988, el 14 de marzo de 1989 la Comisión de Urbanismo del Ayuntamiento de Génova declara su oposición para la ejecución del proyecto de Gandola-Portman. En la evaluación de este megaproyecto urbano, la Comisión de Urbanismo estudia el impacto de la obra desde el punto de vista de la conformidad urbanística con las directrices del Plan General de Ordenación Urbana, y los impactos en el tejido social, económico y ambiental del entorno afectado por las previsiones de Portman. Todos estos elementos resultan negativos según la opinión común: la realización del proyecto crearía un eje comercial alejado a nivel de calle, el cual habría contribuido a separar aún más el centro histórico del Puerto Antiguo. Dicho de otra manera, a separar el espacio público del privado, puesto que esta vía se encontraría adaptada para llegar vía automóvil o transporte motorizado, desligándose de los usos peatonales y la red de aceras de la ciudad. En definitiva representa la privatización del espacio público y el fracaso de la integración urbanística.

De hecho, si por un lado Portman es un arquitecto de fama internacional que con su labor ha sido capaz de atraer inversión y puestos de trabajo a zonas en degradación y que tendían al decrecimiento, por el otro la aplicación de su propuesta llevaría a cabo la lógica de la tematización en el contexto del proceso de globalización económica y cultural y su influencia en la configuración del espacio, convirtiendo el Puerto Antiguo en un espacio temático y sin relación con el cercano centro histórico.

**Figura 1**  
**Planimetría general del proyecto de John Portman**



Fuente: Tasso, 2015: p. 57

En el mapa se puede notar la plataforma flotante artificial a forma triangular.

Mario Tasso dedica un apartado entero a este proyecto porque representa el punto de inflexión para la relación entre los empresarios privados de la ciudad y los actores públicos protagonistas de Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria y la Región de Liguria. Tras excluir la construcción del edificio con forma de cono diseñado por John Portman y suportado por el empresario Gadolla, en los años siguientes hasta la actualidad los actores privados de la ciudad no han avanzado ni un otro proyecto para la renovación del Puerto Antiguo. En una zona históricamente muy sensible bajo el perfil ambiental, social y económico, después de un amplio debate se decide el rechazo de esta propuesta porque no representa la solución ideal para el contexto de la ciudad Génova y de sus ciudadanos.

En el tercer apartado se relatan las intervenciones coordinadas por Renzo Piano y relacionadas con grandes eventos (la Expo de Colón de 1992<sup>5</sup>, la Cumbre del G8 de 2001 y Génova Capital de la Cultura de 2004) para revertir la tendencia de deterioro físico, económico y social que estaba presente en muchas partes de la zona central de la ciudad, por medio de la creación de un nuevo waterfront que conecta la histórica dársena del puerto y el núcleo antiguo de la ciudad.

Las primeras intervenciones llevadas a cabo por la Expo, 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.

En general, la renovación y el mantenimiento urbano, la recuperación de espacios públicos, la restauración de fachadas de edificios y lugares de valor arquitectónico se llevan a cabo en conjunto con la mejora de la red de carreteras. También opera bajo la idea de consolidar una política de peatonalización, la regularización de los flujos de tráfico en la manera de dar nuevos roles y un nuevo aspecto a las características tradicionales de la ciudad (Plaza De Ferrari, Vía Garibaldi con su museo en Palacio Rosso) y de nuevos ejes o centros urbanos (Vía San Lorenzo, el área del Expo y las fachadas de Sottoripa, Vía Cairoli y Vía Balbi).

Entre los proyectos realizados por el arquitecto Renzo Piano se anotan el acuario de Génova en 1992 para la Expo Colón, el segundo más grande en Europa después del de Valencia. En más de veinte años se ha convertido en la principal fuerza impulsora en la redefinición del *waterfront* en términos de turismo y ocio, con más de 1 millón de visitantes al año. El mismo arquitecto genovés realizó, con motivo de la cumbre del G8 de 2001, una estructura que se suma a las exposiciones del acuario, llamada “Bolla”. La zona de la Expo es ahora una atracción urbana muy importante y bien conectada, que también contribuye a desplazar los turistas a otras áreas del centro de la ciudad.

En definitiva, lo que tiene a precisar el autor es que la organización y gestión de los proyectos vinculados al Puerto Antiguo y los grandes eventos han sido experiencias de especial interés por la capacidad de la autoridad pública, dentro de un marco de tiempo limitado, para ejecutar programas y procedimientos negociables entre los sectores público y privado, estrictamente relacionados con las sociedades privadas, empresas municipales y otros *stakeholders* importantes. Por otra parte, la experiencia de la regeneración del Puerto Antiguo ha fomentado el conocimiento, los recursos inconmensurables activados durante estos procesos, las redes de relaciones y unas capacidades y competencias de notable importancia. La administración pública, incluso ha sido capaz de descubrir y reactivar el *know-how* que parecía olvidado. Los grandes eventos han actuado como un estímulo hacia el reconocimiento y la valorización de elementos de identidad, lo que ha provocado nuevas direcciones de desarrollo.

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, el proceso de transformación del Puerto Antiguo se considera la intervención más innovadora para Génova, ya que también representa un recurso importante para haber creado una imagen urbana renovada vinculada al arte, la cultura, la belleza arquitectónica en una visión dinámica y propulsiva.

---

<sup>5</sup> En particular, el proyecto para el área de la Exposición de 1992 cubre aproximadamente 5 hectáreas del Puerto Antiguo, un volumen total de 416.000 metros cúbicos que incluye 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.

## **Bibliografía**

GABRIELLI, Bruno. *La città nel porto*. Turín: Nuova ERI, 1992. 160 p.

PERICU, Giseppe y LEISS, Alberto. *Genova nuova, la città e il mutamento*. Roma: Interventi Donzelli, 2007. 144 p.

SEASSARO, Loredana. Quale futuro per Genova. Problemi e processi di trasformazione urbana. *Recuperare*, 1989, n° 44, p. 628-639.

SEASSARO, Loredana. Quale futuro per Genova. Attori istituzionali e processi reali di governo urbano. *Recuperare*, 1990, n° 49, p. 448-455.

© Copyright Federico Camerin, 2016

© Copyright *Biblio 3W*, 2016

### Ficha bibliográfica:

CAMERIN, Federico. El proceso de reconstrucción del puerto antiguo de Génova a partir de la segunda mitad del siglo XX hasta el 2004: entre intervenciones excluidas y realizadas. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 5 de diciembre de 2016, Vol. XXI, n° 1.180. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1180.pdf>>. [ISSN 1138-9796].