

Génova. Puerto y metrópoli

Paula Álvarez Benítez

HACE DOS DÉCADAS QUE GÉNOVA CONTEMPLA LA TRANSFORMACIÓN DE SU PUERTO EN UN NODO DE ATRACCIÓN DE FLUJOS DE PERSONAS Y ACTIVIDADES, HACIENDO UN GRAN ESFUERZO POR REDISEÑAR SUS RELACIONES CON EL TERRITORIO, LA ECONOMÍA Y LA SOCIEDAD, EN UN PATRÓN EN EL QUE CIUDAD Y PUERTO CONSTRUYAN UNA ÚNICA IDENTIDAD.

LA REMODELACIÓN CONJUNTA DEL PUERTO ANTIGUO Y EL CASCO HISTÓRICO ES LA PARTE MÁS VISIBLE DE UNA TRANSFORMACIÓN PROGRESIVA QUE AFECTA A UN ÁREA GEOPOLÍTICA ATRAVESADA POR CIRCUITOS Y RELACIONES. CADA DECISIÓN EN LA PLANIFICACIÓN DEL ESPACIO COMPROMETE UNA RED DE CUESTIONES: FINANCIACIÓN, CONSERVACIÓN Y GESTIÓN DEL PATRIMONIO, RELACIONES ENTRE ESPACIOS, DESEQUILIBRIOS ENTRE CENTRO Y PERIFERIA, DISTRIBUCIÓN DE USOS, GRATUIDAD Y ACCESIBILIDAD, AISLAMIENTO O CONGESTIÓN, CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, COMUNICACIÓN ENTRE LOS HABITANTES Y LOS RECIÉN LLEGADOS, ACTUALIZACIÓN DEL DERECHO A LA CIUDAD Y GESTACIÓN DE NUEVOS DERECHOS CIUDADANOS. GÉNOVA ES UN LABORATORIO PRIVILEGIADO PARA ENTENDER Y ASUMIR LAS ENORMES DIFICULTADES A LAS QUE SE ENFRENTAN LAS METRÓPOLIS PORTUARIAS.

En la década de los noventa, mientras la municipalidad estaba elaborando el Plan General de Ordenación Urbana, la autoridad portuaria genovesa decidió elaborar una estrategia innovadora para diseñar el futuro del frente marítimo. Constituyó una Agencia de Planeamiento con sede independiente, como base de negociación entre la autoridad portuaria, la administración local e instituciones particulares como la Universidad. Rem Koolhaas, Manuel de Solá-Morales, Marcel Smets y Bernardo Secchi fueron convocados como consultores internacionales¹ para establecer las directrices generales y desarrollar una serie de proyectos que guardaban cierta flexibilidad frente a un futuro incierto.

Junto a los consultores, otros agentes políticos, culturales, empresariales y sociales, a veces reunidos en entidades mixtas, han influido en distinto grado en la elaboración de los proyectos, en las discusiones y toma de decisiones. Las líneas básicas planteadas por una Agencia de Planeamiento concebida como interfaz para los diversos interlocutores operando en el puerto, han sido puestas en práctica en la aplaudida recuperación del casco histórico y el Puerto Viejo. Sin embargo, no se ha llegado a una decisión final sobre la estrategia elaborada a nivel territorial, sustancialmente modificada por el Affresco (fresco) de Renzo Piano² en el 2004 y desde entonces en permanente discusión.

/1/

Koolhaas se ocupó de Porto Antico y apuntó además hacia unas directrices generales basándose en las experiencias exitosas de Hamburgo y Rotterdam. Manuel de Solá Morales, director de la zona Este, centró su atención en la simplificación de los nudos de comunicaciones y la compatibilización del tráfico peatonal y rodado junto al borde marítimo. Marcel Smets se ocupó del crecimiento hacia el Oeste a lo largo de la costa de las poblaciones vecinas. Ver *Piano, porto, città: l'esperienza di Genova*. Editor Luca Molinari, Milano Skira, Génova, 1999.

/2/

En el 2004 el arquitecto genovés Renzo Piano presentó el Affresco, un regalo a la ciudad en el que materializaba su visión personal de la problemática. En un momento determinado del proceso, la ambición del proyecto hizo que se considerara de interés nacional, financiándose desde Roma, y sumándose el Estado a las competencias. Tras sufrir el Affresco cuatro versiones no se ha llegado a tomar una decisión. La evolución de la controversia se puede seguir en http://www.trail.liguria.it/SSI/PortoGExt/porto_di_genova.htm

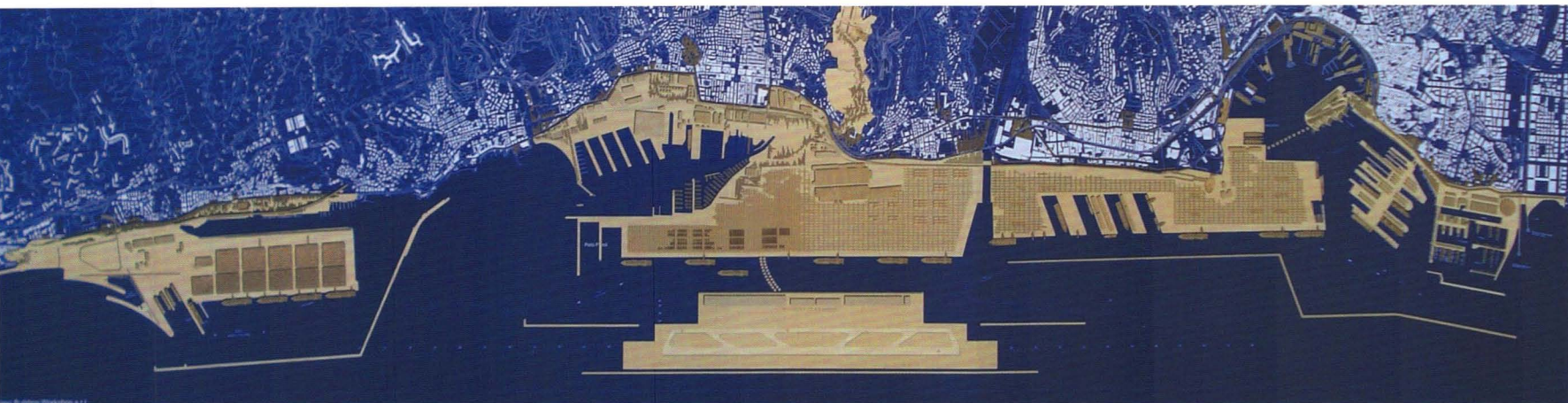
COMPITIENDO POR EL MAR. LA ESCALA METROPOLITANA

La expansión urbana y el desarrollo demográfico sufridos simultáneamente por puerto y ciudad a lo largo de sus auges y decadencias, ha originado en Génova una morfología singular. Ante el límite que constituyen las colinas, la ciudad se ha densificado en altura y se ha ido extendiendo junto al puerto hacia levante y poniente. A la vez curvada, vertical y vertiginosa, Génova es una metrópoli lineal, estirada frente a una costa que puerto y ciudad compiten por colmar.

Más allá de esta franja de fricción, Génova ya no posee ninguna estructura centralizada ni concentrada, ni siquiera una naturaleza arquitectónica: estructuras edilicias y productivas agotan vacíos e intersticios, amalgamadas bajo el efecto de redes de producción y comunicación. La ciudad ha perdido su sentido tradicional, quedando convertida en una dilatada acumulación en la que grandes aglomeraciones, desigualmente repartidas y difusamente organizadas, se diseminan en torno a vías de transportes y servicios, obteniendo su cualidad urbana por la densificación del intercambio entre sus habitantes.

Dada la dificultad de cohesión interna que se deriva de la peculiar estructura lineal de la región urbana de Génova, el problema de bloqueo y desconexión se hace espinoso en los bordes. Uno de los mayores retos de la planificación es poner en valor todo el ámbito metropolitano frente al privilegio de un centro histórico con el que la ciudad ya no puede ser identificada³. Si en el centro el puerto antiguo y la ciudad histórica han podido conciliarse mediante una hábil hibridación de usos urbanos y usos portuarios blandos, compartidos por turistas y habitantes, es en las áreas de levante y poniente, en las que el planeamiento preveía la ampliación del puerto productivo, donde el anhelo de los ciudadanos por relacionarse con el mar encuentra mayor obstáculo.

A nivel del territorio, la estrategia desarrollada en los noventa por la Agencia de Planeamiento partía de la diferenciación de dos niveles en la relación ciudad-puerto, que daban lugar a dos especializaciones en el área portuaria: un nivel estaba basado en la comunicación rodada o tráfico⁴ (puerto productivo) y otro en las relaciones de tránsito urbano (puerto ocio-cultural).



El Affresco de Renzo Piano plantea una colosal metamorfosis de Génova y su puerto. El fondo azul que utiliza La maqueta de la propuesta no diferencia entre el mar y la tierra, ambas superficies urbanizables. Imagen cortesía de Renzo Piano.

Lejos del centro, la planificación para la ampliación del puerto productivo se orientaba por criterios de sostenibilidad: optimizar al máximo el espacio disponible; reemplazar actividades como el manejo de líquidos por otras menos dañinas como el almacenamiento de *containers*; y proteger el medioambiente transformando las infraestructuras y simplificando los nudos de comunicaciones. Dentro de este enfoque sostenible, además de cuestiones medioambientales, consultores como OMA enfatizaron el hecho de que el crecimiento del puerto a este y oeste estaría siempre limitado por el deseo de las poblaciones de la zona de contacto con el mar. La introducción de equipamientos relacionados con el borde agua-tierra en determinados puntos de poniente y levante, así como la creación de áreas de entretenimiento y espacios públicos susceptibles de ser compartidos por turistas y habitantes, venían a amortiguar la primera especialización turismo/industria. Pero años más tarde, cuando la ciudad barajó la posibilidad real de ubicar un equipamiento como el Gálata Museo del Mar al oeste, no se decidió a llevarlo a cabo. Su ubicación final en Porto Antico da cuenta de una relación con los bordes distraída frente a la concentración de la oferta turístico-cultural en el centro, ámbito de la vida cotidiana y pública.

Renzo Piano no ha sido ajeno a esta problemática, y su Affresco contempla una distribución de nodos de atracción en la red portuaria. Pero la idea fundamental del arquitecto genovés descansa sobre una segunda especialización en la ciudad portuaria, al concentrar, y proponer para levante la creación de una nueva zona de entretenimiento: la Ciudad del Mar, que intensifica el incipiente programa temático existente en el área, donde actualmente se celebra la Feria del Mar. Según Piano, la nueva ciudad temática podría ser conectada fácilmente con el área de Porto Antico desalojando la zona de reparación de barcos que se interpone entre ambas, y reubicándola en una isla artificial al oeste. Como consecuencia se modifica en sentido restrictivo un sector que está funcionando con 2.700 puestos laborales y que había facturado 750 millones euros el pasado año. El enfrentamiento con el Sindicato de Génova y las compañías operantes estaba servido: la controversia ha estado en el debate público originando sucesivas mutaciones en el Affresco⁵, y es una de las principales causas de su actual paralización.

/3/

Como señala Emanuelle Picardo, especialmente en una ciudad como Génova, que se enorgullece de una tradición de comunas enfrentadas a los poderes centrales. 'No solo puerto. No solo periferia. La reconversión metropolitana de Génova'. <http://www.archphoto.it/IMAGES/piccardo/periferia.htm>. Estas comunas trataban de conceder al trabajo, y no a la propiedad de la tierra, el lugar primero en la determinación del valor. La condición corporativista surgidas en la Edad Media y sus circuitos mercantiles, fueron en el Norte de Italia el centro de gravedad del proceso de cambio de la economía monetaria medieval a la economía de rédito moderna.

/4/

El tráfico de las autopistas y el de mercancías se separaban, creando un sistema propio para el puerto productivo, cuyas conexiones territoriales ferroviarias con Europa eran mejoradas. *Piano, porto, città: l'esperienza di Genova*. Editor Luca Molinari. Milano Skira, Génova, 1999.

/5/

Los arquitectos del estudio de Piano se han reunido con representantes de astilleros y otras industrias sin llegar a un acuerdo. El pasado agosto el proyecto quedó bloqueado, y Piano, que ya hace un año anunció su intención de retirarse a causa del estancamiento del Affresco, ha decidido donar su propuesta al Galata Museo del Mar. http://www.trail.liguria.it/SSI/PortoGExt/porto_di_genova.htm

En el oeste Piano propone la concentración del monumental desarrollo del puerto productivo, las infraestructuras de transportes y logísticas. Es muy posible que los bordes de poniente vean así aumentada su dificultad de conexión con el mar, uno de los aspectos de un aislamiento general que toca diversas escalas. Poniente engloba diversos núcleos que vinieron a potenciar la linealidad de Génova cuando en 1926 veinte comunas fueron anexionadas a la ciudad durante el fascismo, con objeto de neutralizar su habitual autonomía, determinando un cambio radical del escenario paisajístico y geográfico de la ciudad. Estas zonas anexadas fueron destinadas a la localización industrial; desconectadas de la costa y ensombrecidas por el agotamiento del suelo por el puerto, el aeropuerto, las acerías y pequeñas y medianas industrias, su clausura se vio agravada en los años setenta, por operaciones de vivienda masiva altamente densificadas, que configuraron barrios-comarca dislocados en áreas marginales sin movilidad urbana ni servicios sociales. Dañado el sentido de pertenencia a la ciudad, la planificación favoreció un paisaje social diferenciado⁶.

/6/

Con la Ley 167 de 1962 sobre edificación económica popular, por la que fueron construidos 22.000 viviendas para 71.000 habitantes, Génova cerró definitivamente la relación con su borde. "Es en las extremidades de poniente, sobre las colinas, donde se verifica la especulación guiada por el sector público, que conquista los espacios ásperos del territorio con implantaciones de alta intensidad residencial, define lugares inhabitables desde el punto de vista funcional, espacial y de la seguridad (...) No obstante el esfuerzo de algunos centros cívicos como el de Cornigliano, motor cultural y social de la realidad obrera siderúrgica, lugar de las batallas ambientales contra la contaminación de la acería, polo que ha producido cultura urbana con muestras y encuentros temáticos sobre la ciudad y sus complejas problemáticas". En Piccardo, Enmanuelle. 'No solo puerto. No solo periferia. La reconversión metropolitana de Génova'. <http://www.archphoto.it/IMAGES/piccardo/periferia.htm>

Precisamente en esta zona castigada históricamente, la Agencia de Planeamiento, y más aún, Renzo Piano, contemplan grandes operaciones para ganar tierra al mar. El Affresco plantea la creación de dos islas artificiales, una destinada a astilleros, y otra para un nuevo aeropuerto. El bloqueo de la relación con el mar de las poblaciones adyacentes trataba de ser compensado por el arquitecto genovés con la creación de un gran parque lineal metropolitano y la ubicación de centros comerciales. Con este programa se pretendía generar cierta actividad urbana junto a los espacios de producción.

Pero todas estas magníficas operaciones, sean la espectacular recuperación del céntrico puerto ocio-cultural, los megaproyectos de Piano con espléndidas islas en el mar, o su propuesta de simulación de una formidable ciudad a partir de la temática marítima, han de ser entendidas, además de en este contexto local metropolitano, en el marco de un escenario económico global.



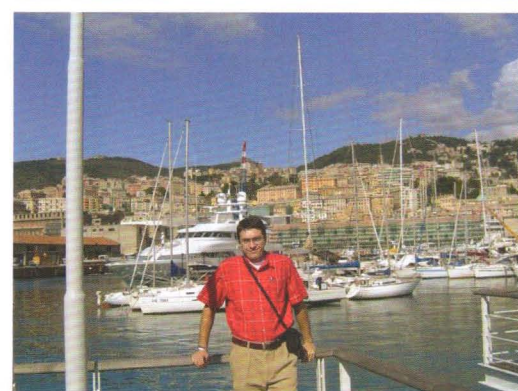
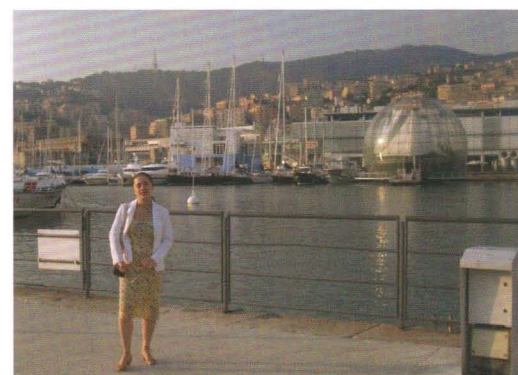
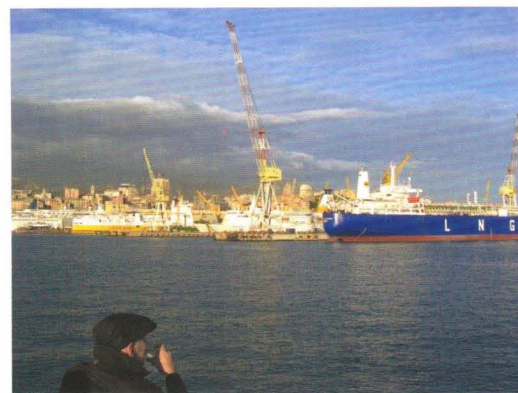
Vista aérea de la costa Genovesa. Fotografía de lil miss priss, compartida en www.flickr.com

UN MODELO DE PRODUCCIÓN DE CIUDAD. LA ESCALA GLOBAL

El orden basado en estados nacionales que buscan un equilibrio global por cooperación está perdiendo cada vez más vigencia frente a la emergencia de una constelación de ciudades-regiones de alta capacidad tecnológica que compiten por conquistar flujos y conectarlos, atrayendo actividades financieras y decisorias. Con la deslocalización productiva *posfordista*, paralela a la necesidad de su control altamente centralizado, el puerto aire-mar de la metrópolis industrial, convertido en interfaz obligado entre las grandes rutas marítimas y los grandes ejes terrestres⁷, asume gran importancia estratégica. En este contexto, Génova, como otras tantas ciudades occidentales, y ante la crisis que ha golpeado los países industriales occidentales en favor de las economías asiáticas, ha apostado por un modelo de producción de ciudad basado en la industria y el turismo. *Hub city* en la que el puerto entretiene nodos de comunicaciones, aéreos, terrestres, marítimos y actividades mercantiles y logísticas, tanto a escala metropolitana como a nivel global.

En un clima de competencia planetaria, Génova ha luchado en los últimos años por albergar macroeventos de repercusión internacional que permitieran financiar y *celebrar* el cambio de su fisonomía⁸. El primero fue la Expo 92, y le siguió la cumbre del G-8 en el 2001 y Génova Ciudad Europea de la Cultura en el 2004. La captura de eventos, además de buscar ocasiones de inversión, persigue la circulación de la imagen de la ciudad en los *mass media* como una forma de publicidad⁹.

El waterfront genovés como telón de fondo en el banco de imágenes global. Imágenes compartidas en www.flickr.com. De arriba a abajo: lil miss priss, Tracy Chan, Serpina, Leah and Stefano y Vahid Garousi.



Son las imágenes transmitidas las que hacen a las ciudades conocidas y deseadas. El encanto deslumbrante de la tecnología digital, al servicio de un sector económico preeminente como es el turismo, multiplica el atractivo de lo sintético frente a lo real, originando ciudades telegénicas. Retazos del bello casco histórico recuperado y el pintoresquismo de un puerto moderno fecundado por arquitecturas de calidad construyen Génova para ser tele-visada. Vista de cerca, el espectáculo ha de continuar: un ambiente repleto de distracciones, acontecimientos y estímulos visuales, envuelve al visitante y reclama su atención constante; el consumo de ciudad se convierte así en una forma predominante de actividad pública, en la que las posibilidades de elegir *capturan* la libertad creativa¹⁰. Para garantizar la seguridad y la comodidad en este entorno seductor y *exclusivo*, construido a partir de un imaginario global tan exótico como familiar, toda huella de dolor, cualquier anomalía fuera del guión, deben ser desterradas. Es de esperar que, como en otras ciudades, las operaciones de higienización busquen en la nueva Génova la eliminación de los conflictos y la disolución de los núcleos de diferencia, en virtud de una convivencia feliz en términos de ambientes sanos, aireados y fluidos¹¹. En las vigiladas ciudadelas céntricas el perfil del habitante se homogeneiza; la tematización de los cascos históricos contribuye a la movilización de determinados sectores sociales al extrarradio y a la desaparición de las relaciones de vecindad.

Ante la fragmentación y polarización social que se derivan de las políticas espaciales asociadas a la mercantilización de la sociedad, cabe preguntarse si sería deseable llevar medidas de centralidad a esas otras amplias áreas de Génova necesitadas de una recalificación de su imagen física y mental, y

desequilibradas en el privilegio de las relaciones a escala interregional e internacional. Tal vez sea al contrario, y haya que reconocer otros nodos, dislocados pero vitales, con los cuales crear y fortalecer conexiones y redes urbanas, a través de las cuales conducir hacia los centros preeminentes las ventajas de la naturaleza descentralizada.

/7/

Ver Bonet Martí, Jordi. 'Barcelona: la reinención de la ciudad portuaria en la nueva economía global'. ARCHIPIÉLAGO n° 62. Crisis y reinención de la ciudad contemporánea. Barcelona, septiembre 2004.

/8/

La competencia entre ciudades por albergar grandes eventos es reflejo de la encarnizada lucha por atraer inversiones. Este tipo de construcciones suelen requerir reinversiones constantes para conjurar la amenaza de devaluación que suponen los cambios de la moda o el hecho de que las instalaciones puedan ser rápidamente imitadas en cualquier otro lugar del mundo. Ver del Olmo, Carolina. 'Mucho circo y poco pan: el papel de los macroeventos en la ciudad capitalista'. ARCHIPIÉLAGO n° 62. Crisis y reinención de la ciudad contemporánea. Barcelona, septiembre 2004.

/9/

Durante el G-8 esta estrategia fue arma de doble filo, dado que los sangrientos acontecimientos, aún vivos en la opinión pública, han contribuido negativamente a la imagen que desde fuera se tiene de Génova. En Internet circulan imágenes de la ciudad blindada: espacios en torno al puerto transformados en ciudadelas de la policía y arquitecturas efímeras de vallas y *containers* que fundidas con la maquinaria policial acotaban un campo de batalla cuyo ambiente auguraba la catástrofe. Más de 100.000 personas participaron en la protesta, la mayoría de forma pacífica. Según informó la BBC, previamente, las autoridades habían ordenando 200 bolsas para cadáveres y habían diseñado una morgue temporal en el hospital de Génova.

/10/

Para más detalle ver Rolnik, Sueli. 'El caso de la víctima', revista *Zehar* de Arte Leku, n°51, 2003.

/11/

Cortés, José Miguel G. *Políticas del espacio. Arquitectura, género y control social*. Iaac y Actar. Barcelona, 2006.

OTROS CENTROS, OTROS PUERTOS. LA ESCALA DE LOS ENTRAMADOS SOCIALES

Desde la inauguración de Porto Antico, los genoveses pasean por el muelle del Acuario, y se detienen en su extremo, uno de los pocos espacios públicos asomados al mar. Allí, mirando hacia el gran plano de aguas contenidas, se sientan a ver los yates y transatlánticos, bromean sobre los metros de eslora de los cruceros. A sus espaldas, cuando esté finalizada, una colección de valiosos edificios asemejará una exposición de arquitectura al aire libre frente al anfiteatro de la ciudad, que ha tomado los muelles como pedestal. Sin otro espacio liberado, un paseo urbano funcionará como lugar de tránsito entre los focos de atracción. Quizás consciente de un cierto agotamiento, UNstudio duplica en la cubierta de Ponte Parodi la superficie de suelo que el edificio consume¹².

/12/

El uso al que se destina el espacio libre en cubierta es el deportivo. Es de desear que efectivamente se gestione como espacio público: común, gratuito y accesible. Los partidos de fútbol interraciales son muy conocidos en Génova, y en el marco de la progresiva polarización social, suponen una ocasión de encuentro y relación entre los jóvenes genoveses y las comunidades inmigrantes.

En contraste con el elaborado diseño de firmas internacionales y locales, la amplia oferta de lugares programados en los espacios céntricos, se ubica en la zona de levante un gran espacio urbano frente al mar que acoge diversas colonizaciones y programas que parten de los mismos ciudadanos. Situada junto al estadio de Secchi, la zona pertenece al ámbito que Piano proponía reconvertir en la temática Ciudad del Mar en su Affresco. Destinadas a parking para la feria, una sucesión de plazas —Kennedy, Vittorio Veneto y Luther King— libres de construcciones y de diseño acogen instalaciones temporales tales como la carpa del salón náutico o los barracones del parque de atracciones Luna Park. Precisamente la vaguedad de estos espacios urbanos y su informalidad es lo que los hace versátiles, receptivos y vitales, funcionando además como lugar de encuentro y comunicación. Es aquí donde se celebran la Festa de la Sampdoria, la Festa de la Unidad, el paso del Génova a serie A en la liga de fútbol, o las concentraciones masivas y conciertos en los que los habitantes manifestaron su malestar durante el G-8. Espacio de celebración, encuentro, expresión de sentimientos y pensamientos, la plaza fue elegida sede del Foro Social de Génova.



Otro episodio urbano fuera del centro, gestado directamente por los ciudadanos, sucede también en la zona de levante, pero alejado del mar, justo al otro extremo del eje perpendicular a la costa que forma los *corsos* Torino y Cerdegna, cruzando transversalmente la trama urbana desde la plaza Vittorio Veneto. Se trata de un proyecto promovido por el laboratorio genovés de arquitectura y arte multimedia *plug_in*¹³, para regenerar la Unidad de Habitación Ina-Casa Forte Quezzi, proyectado por Luigi Carlo Danieri en 1956.

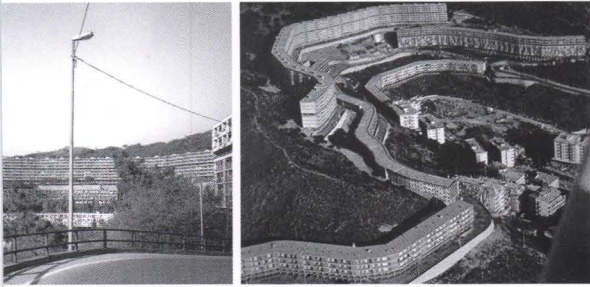
Con ocasión de la invitación a la muestra *Empowerment/Cantiere Italia*, se celebró un *pic-nic/performance* con los residentes, que llaman a su barrio *Biscione* (serpiente) por sus sinuosas curvas, inspiradas directamente en el proyecto para Argel de Le Corbusier (1930-33). *Plug_in* trataba de intervenir sobre la conciencia de colectividad en la celebración: los momentos de fiesta compartidos. El acontecimiento, la diversión y lo espectacular, conectados a la vida, pueden funcionar como una forma de cohesión social y regeneración.

/13/

Plug_in está formado por Andrea Botto y Emanuele Piccardo. <http://www.archphoto.it/plugin.htm>

La sucesión de las plazas Kennedy, Vittorio Veneto y Luther King, destinadas a aparcamientos para la Feria del Mar, acogen instalaciones temporales como la carpa del salón náutico o los barracones del Luna Park. Además funcionan como lugar de encuentro: fiestas como la *Sampdoria* o la *Unidad*, la celebración del paso del Génova a serie A en la liga de fútbol, o manifestaciones y conciertos.

Imágen del picnic performance celebrado con y para los residentes del Biscione. Un proyecto de plug_in (Andrea Botto+Emanuelle Piccardo) para llamar a reconsiderar los barrios residenciales de la ciudad de Génova y propiciar la re-apropiación del territorio por sus habitantes. La fiesta es una oportunidad de cohesión social, de comunicación con el otro, y con la ciudad, superando distancias sólo aparentes.



Unidad de habitación Ina Casa Forte Quezzi de Luigi Carlo Daneri (1956-1968).

Después del picnic, ha sido posible plantear a la administración pública la posibilidad de *ocupar* algunas zonas del Biscione que permanecen vacantes con nuevas funciones comerciales y sociales a escala barrio: ludoteca, biblioteca, centro de ancianos,... Así mismo, el pinar a espaldas de la *serpiente* en el que bruscamente acaba la ciudad y que en la actualidad tiene un carácter residual, podría activarse como un nuevo y singular espacio público.

El pic-nic del Biscione coincidió con la celebración de Génova Ciudad Europea de la Cultura 2004; plug_in realizó carteles que utilizaban la imagen y estética de la publicidad del evento, reubicándolo en el barrio. Mirada cruzada que convertía este suceso urbano en un nuevo centro. A partir de él plug_in se convirtió en el conector de una red territorial con la administración pública que incluía al Asesor de Educación y Cultura, el Centro de la Creatividad de la Dirección de Cultura, Deporte y Turismo, el Distrito Bassa Valbisagno, y dentro del barrio, la Asociación Città Giardino, el Comité de padres de la Escuela G. Borsi y la Parroquia mater Ecclesiae.

/14/

Sobre la necesidad de una naturaleza descentralizada y distribuida en las redes ver Duncan J., *Six Degrees. The Science of a Connected Age*. W W Norton & Company. Nueva York, 2003. Watts postula que los entramados sociales puedan evitar la crisis ante su debilitación puntual y localizada si tienen capacidad tanto de retener la conectividad como de resolver problemas localmente, más allá de una coordinación centralizada. Ante descripciones de problemas y soluciones generales factibles de error, es la red la que tiene que proveerse de dispositivos de desambiguación y especificación a partir de sus propios recursos. Por otra parte, en las redes de mundo pequeño, eventos aparentemente insignificantes pueden generar acontecimientos incontrolables; pero también los eventos de alto poder disruptivo pueden ser tolerados por las redes si su estructura cuenta con propiedades regeneradoras.



Cartel de plug_in para el picnic celebrado en el Ina Casa Forte Quezzi, 'Dal 1956 il Biscione è città'. El diseño ironizaba sobre la política de la ciudad evento utilizando la gráfica de los carteles de Génova Ciudad Europea de la Cultura 2004.

No cabe duda que las ciudades tienen que seguir el pulso a la vertiginosa transformación que sufren, y para ello han de encontrar el mejor modo, sin olvidar fomentar la vitalidad de los espacios, y garantizando para todos su disfrute. Como arquitectos nos toca pensar que la planificación espacial pueda hacer posible condiciones de igualdad, libertad y convivencia, desde la resolución de cada proyecto concreto al planeamiento territorial o la concepción de sus instrumentos. Que pueda construir una ciudad donde no existe un nodo, sino muchos, aunque no todos tengan la misma centralidad. Ciudad-red-puerto distribuida, donde los centros emergen como consecuencia de los propios sucesos¹⁴.

Parece que no hay lugar para una mirada nostálgica a la ciudad marítima, no reglada, recóndita; cruzada por intercambios y mestizajes, conectada, conflictiva, prometedora y contradictoria, atravesada por sueños y diferencias, que lejos de homologarse, se revelan y se encuentran; pero desde una visión pragmática, no carente de romanticismo, quizás la ciudad red contemporánea pueda burlar su instrumentalización voraz y aventurarse portuaria. ●●



PALABRAS CLAVE: TRANSFORMACIÓN; ECONOMÍA GLOBAL; CENTRO; METRÓPOLI; CIUDAD-RED; IGUALDAD; LIBERTAD; CONVIVENCIA.
KEY WORDS: METROPOLIS; TRANSFORMATION; GLOBAL ECONOMY; CENTRE; PERIPHERY; EQUALITY; FREEDOM; COEXISTENCE.

GENOVA. PORT AND METROPOLIS

PAULA ÁLVAREZ

Over the last two decades Genoa has been observing the transformation of its port into a node for attracting the flow of people and activities, while making a great effort to redesign its relationships with the land, economy and society into a pattern in which city and port construct a single identity. In a complicated and drawn-out process, a gradual progressive transformation is taking place, the results of which will not be seen for decades yet.

The joint remodelling of the Old Port and the Historic Centre is the most visible part of a metamorphosis which affects a geopolitical area divided by circuits and relationships. Each decision in the planning of space jeopardises a series of issues: financing, heritage preservation and management, relationships between spaces, imbalance between centre and periphery, distribution of uses, free and easy accessibility, isolation or congestion, preservation of the environment, communication between inhabitants and recent arrivals, updating of the right to the city and creation of new citizens' rights. Genoa is a privileged laboratory for the understanding and undertaking of the great difficulties encountered by port metropolises.