

Relações necessárias entre História, Projeto e Preservação: As intervenções na área portuária de Gênova, Itália

Manoela Rossinetti Rufinoni*

Resumo

Antigas áreas portuárias são territórios privilegiados para os estudos de história urbana. Em diferentes contextos geográficos e socioculturais, a presença das estruturas portuárias oferece relevantes informações sobre os processos de ocupação urbana e de apropriação social do entorno. Devido à caracterização de algumas dessas áreas como sítios de interesse histórico e cultural, as intervenções de renovação urbana em determinados contextos portuários evidenciaram uma problemática a ser enfrentada: essas extensas reservas de terreno, contemporaneamente identificadas como artefatos portadores de valores culturais a serem preservados e interpretados, passaram a requerer projetos criteriosos de intervenção, atentos aos documentos de história ali revelados. Diante deste quadro, o presente estudo objetiva analisar os projetos de intervenção urbana propostos para a área portuária de Gênova, Itália. As intervenções em andamento nos conduzem a refletir sobre as questões envolvidas no tratamento do patrimônio portuário, desde o estudo das relações porto-cidade, até a importância do diálogo entre preservação e planejamento urbano. Em última instância, o artigo sublinha a necessidade de uma postura investigativa voltada à compreensão das relações epistemológicas entre História e Projeto.

*Professora-Doutora do Departamento de História da Arte da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo (EFLCH-UNIFESP).

Introdução

As áreas portuárias são territórios privilegiados para os estudos de história urbana. Em diferentes contextos geográficos e socioculturais, a presença das estruturas portuárias oferece indicações preciosas para compreendermos os processos de ocupação urbana e de apropriação social e simbólica das áreas envoltórias. No estudo das relações entre centro histórico e frente marítima, estão implícitos os movimentos econômicos, políticos e sociais que concorreram para a conformação e transformação do tecido urbano do entorno. Aqui consideramos, certamente, a indissociabilidade entre a matéria edificada – o traçado urbano, as edificações e suas técnicas construtivas, os ornamentos, a arte urbana – e as dinâmicas sociais e funcionais que lhe deram forma – os costumes e modos de uso dos espaços em cada tempo e lugar, as funções e sociabilidades ali abrigadas, as simbologias impressas nos modos de projetar, adaptar e usufruir a matéria construída. A apropriação cultural da relação porto-cidade observa-se, ainda, na dimensão simbólica das representações iconográficas das cidades portuárias, frequentemente identificadas a partir da paisagem construída no diálogo com o mar, como que a demonstrar a conflitante relação entre interioridade e exterioridade, identidade local e informação estrangeira, em territórios tão fortemente marcados pelo portal simbólico para o que vem de fora.

Na sequência das estratificações históricas registradas nas estruturas portuárias, assistimos, nas últimas décadas, a um gradativo processo de obsolescência tecnológica que tem ocasionado o esvaziamento ou abandono de extensas áreas, provocando a degradação funcional, não apenas dos portos propriamente ditos, mas também de grande parte dos territórios urbanos envoltórios. Segundo Del Rio (2001), a modernização dos navios de carga e a adoção de novos paradigmas logísticos na operação portuária acabaram por limitar as antigas instalações, tornadas obsoletas em quesitos como facilidade de acesso por ferrovias ou rodovias e disponibilidade de espaços para adequações tecnológicas. Outra série de dificuldades está relacionada à presença de antigas infraestruturas, como pátios ferroviários e vias expressas, que podem dificultar novas dinâmicas de integração com o entorno; além da particular caracterização fundiária desses espaços e da sobreposição de responsabilidades em sua administração, grandes entraves na proposição de projetos de requalificação.

A discussão sobre as possibilidades de reapropriação desses espaços ociosos tem ganhado corpo nas últimas décadas, abrindo caminho para a atribuição de novos papéis aos territórios portuários – políticos, econômicos ou simbólicos –, a partir da realização de intervenções modernizadoras em diferentes escalas, desde a adaptação de antigos edifícios e espaços para novos usos, até a inserção das conhecidas arquiteturas espetaculares, já problematizadas por David Harvey (1994), protagonistas de novas

paisagens urbanas e “âncoras” para a revitalização do entorno. São diversas as experiências nesse sentido, como as intervenções realizadas nas Docklands, em Londres; Puerto Madero, Buenos Aires; South Street Seaport, Nova Iorque; Darling Harbor, Sidney; Port Vell, Barcelona ou a construção do Museu Guggenheim, em Bilbao, projetos realizados entre o final dos anos 1980 e a década de 1990.

Certamente, como defende Del Rio (2001), bons projetos de reutilização de áreas portuárias, conduzidos por um planejamento minucioso e criterioso, podem gerar impactos positivos no entorno imediato e na cidade como um todo. No entanto, considerando os territórios portuários como documentos de história urbana, nos indagamos o quanto cada um desses projetos seria capaz de instigar, no estrato de hoje, a leitura dos processos de construção urbana ali sediados ao longo do tempo, bem como a continuidade, em novos moldes, das relações históricas entre porto e cidade, em suas dimensões materiais e simbólicas. Em alguns desses exemplos, a promoção de novas bases econômicas para áreas portuárias degradadas, a partir da inserção de novos usos e atividades culturais e turísticas, tem gerado retornos positivos, em certa perspectiva. Fazê-lo, contudo, em detrimento da memória histórica e das identidades urbanas é um dos motivos da ainda difícil integração entre as áreas transformadas e as áreas urbanas adjacentes, colocando em xeque o desejado efeito “âncora” e sublinhando a degradação das zonas de transição entre o porto e a cidade.



Figura 1. O porto de Gênova e a cidade histórica. Fonte: Foto da autora.

Com base nessas reflexões, este artigo objetiva problematizar os projetos de

requalificação urbana propostos para a área portuária de Gênova, Itália, enfatizando que os processos de intervenção em sítios dessa natureza, sítios de inegável valor histórico e cultural, apontam para uma necessária integração entre os estudos de planejamento urbano e aqueles atinentes à preservação. Ou seja, demandam uma articulação entre as atuais demandas de desenvolvimento urbano e a evidenciação do valor documental do sítio como um instrumento para a compreensão (e ressignificação) dos laços que o vinculam ao seu entorno¹. Na cidade de Gênova, Vittorio Borachia alertou para a questão ainda na década de 1980, quando se evidenciava a necessidade de intervir na área portuária. Refletindo sobre o Plano Diretor então em vigor, o autor comentou sobre a necessidade de elaborar um projeto de longa duração para a reutilização das antigas áreas portuárias, um plano que soubesse estudar e explorar as várias formas de planejamento do território como instrumento para evidenciar os traços da história urbana. Recurso que deveria conduzir as intervenções futuras num processo contínuo de leitura, apreensão e percepção da paisagem construída. Um processo que buscaria “ler, na história dos projetos de cidade que lhe deram forma e que a fizeram reconhecível, as indicações, as regras, as liberdades concedidas para construir, sobre o passado, um futuro conectado com as suas raízes” (Borachia como citado em Poleggi, 1991, p.12).

Gênova e as intervenções na área portuária

As obras de requalificação no porto de Gênova foram iniciadas em 1992 (Rufinoni, 2013, p.240-253). As celebrações do quinto centenário da descoberta da América e a escolha da cidade de Gênova para sediar a Expo 92, exposição sobre a história da navegação, ofereceram o impulso decisivo para o início das obras. A partir de então, observou-se um significativo direcionamento da política urbana para a requalificação da antiga área portuária, local escolhido como palco da exposição. Diversos arquitetos e urbanistas, bem como outros profissionais vinculados às políticas de desenvolvimento urbano, encararam o episódio como um estímulo para a promoção internacional da cidade, objetivo que seria alcançado com a realização de grandes obras arquitetônicas. Segundo Biso e Bobbio (2004, p.40), a partir da revitalização do porto, “Gênova, considerada uma cidade industrial sem particulares qualidades, [teria] a ocasião de mostrar-se no cenário internacional e propor uma outra imagem de si mesma”². Esse impulso inicial, contudo, foi motivo de grande polêmica.

¹A metodologia de pesquisa adotada pautou-se pela revisão crítica da produção bibliográfica voltada às intervenções no porto de Gênova, com enfoque para as questões relativas à preservação; entrevistas com os professores Roberto Bobbio e Paolo Torsello, da Universidade de Gênova, e visitas às obras de intervenção e às áreas destinadas a futuros projetos.

²A descrição do processo de revitalização no porto de Gênova foi baseada nas informações fornecidas por Roberto Bobbio, professor da Universidade de Gênova, em entrevista concedida à autora.

Alguns estudiosos classificaram as propostas como mera operação propagandística com objetivos estritamente comerciais, mais uma ocasião para a especulação urbanística e construtiva.

Por muito tempo o porto de Gênova assumiu a posição de principal porto italiano e as atividades industriais sediadas na cidade – muitas delas associadas às funções portuárias, a exemplo dos setores da produção naval e da siderurgia, conferiam à Gênova um lugar de destaque entre os maiores centros industriais do país. Tanto as atividades portuárias, quanto as industriais, no entanto, começaram a entrar em declínio entre os anos 1960 e 1970. O porto não acompanhou as adaptações tecnológicas necessárias e tornou-se obsoleto. No final da década de 1980, com a reestruturação do Consórcio Portuário como sociedade público-privada e a reorganização de serviços e construção de novos terminais, o porto começou a buscar sua reinserção funcional, mas muitas das antigas estruturas ainda precisavam ser readaptadas para corresponder às novas atividades. A Expo 92, portanto, seria uma oportunidade para alavancar projetos de requalificação que já vinham sendo pensados.



Figura 2. Porto histórico de Gênova. Em destaque, área onde se concentram os principais projetos de revitalização já executados ou em andamento (sem escala).

Fonte: Acervo da autora

A área mais antiga do porto, mais próxima do centro histórico, não comportava readaptações para funções portuárias modernas, nem mesmo para passageiros, por isso acabou sendo escolhida como o primeiro sítio para a inserção das desejadas renovações urbanas (área 6, fig. 2). O desenvolvimento do programa contou com a constituição de

um acordo entre poder municipal, regional e entidade responsável pelo porto. Esse acordo teve importância fundamental para a viabilização das obras pois, no passado, as intervenções realizadas na antiga área portuária sempre esbarravam em questões envolvendo o direito de propriedade, já que a área era administrada pela autoridade portuária, dificultando sobremaneira qualquer ação da prefeitura. O acordo permitiu a solução de dois problemas: a autoridade do porto passava adiante áreas obsoletas e degradadas não mais adaptáveis para funções portuárias e a administração pública, por sua vez, adquiria terrenos fundamentais para dar prosseguimento aos projetos de revalorização urbana.

A primeira etapa do projeto de intervenção, a requalificação do porto antigo, foi confiada ao arquiteto genovês Renzo Piano. O projeto compreendeu uma área de 13 hectares e incluiu a maior parte do porto medieval e sucessivas alterações dos séculos XVI ao XIX (Fig.3). Inicialmente, foram construídos apenas dois edifícios novos: o aquário e um bloco de serviços ao lado do antigo armazém do algodão, que foi adaptado para novo uso: salas expositivas, centro de convenções e outros serviços (Fig.4)³. Além dos novos edifícios, as áreas envoltórias foram trabalhadas em projeto paisagístico com a criação de amplos espaços públicos e equipamentos de serviços e lazer.



Figura 3. Vista geral do porto. Espaços públicos criados na Expo 92. Fonte: Foto da autora

³ Cabe ressaltar que o Plano Diretor de 1980, então em vigor, não previa a inserção desse tipo de serviços na área portuária, bem como não permitia uma intervenção desse porte, tendo sido necessário providenciar uma 'variante' do Plano (Bisio & Bobbio, 2004).



Figura 4. Antigo Armazém do Algodão: adaptado para espaços culturais e comerciais.
Fonte: Foto da autora

A área portuária degradada pelo desuso, no entanto, vai muito além do porto antigo e os projetos propostos nas etapas seguintes não seguiram um programa de intervenções pensado em grande escala. Os próximos projetos foram sendo pensados isoladamente, conforme as possibilidades e oportunidades do momento, notadamente políticas e econômicas. As grandes dimensões, tanto da área a ser trabalhada, como também dos armazéns e edifícios fabris desocupados, têm sido, desde o início, um dos grandes problemas projetuais.

Essas extensas áreas representam um sério entrave, tanto com relação às questões de ordem econômica e administrativa, como também pela dificuldade de apreender a área portuária como um conjunto urbano único e propor projetos articulados em grande escala e longa duração.

Devido a tais motivos, a área continua em processo de revitalização e outros projetos, pensados caso a caso, estão sendo propostos. Nos anos seguintes à Expo 92, além da construção da 'biosfera' de Renzo Piano, outras obras foram implementadas, como o projeto de Aldo Rizzo para a Faculdade de Economia e Comércio, instalada em antigos galpões (Fig.5) e o Museu do Mar, projeto de Guillermo Vázquez Consuegra, construído em um antigo estaleiro e inaugurado em 2004 (Fig.6). Um antigo galpão deverá abrigar o Instituto Náutico São Jorge e a antiga Ponte Parodi será recuperada segundo projeto de Ben Van Berkel. Há ainda a intenção de se construir uma nova zona residencial de luxo sobre os antigos canteiros de construção naval (área 7, fig. 2), ocasião que levará à demolição das antigas estruturas.



Figura 5. À direita, acesso à Faculdade de Economia e Comércio instalada em antigos galpões. Projeto de adaptação do arquiteto italiano Aldo Rizzo. Fonte: Foto da autora



Figura 6. Museu do Mar e da Navegação. Construído em um antigo estaleiro segundo projeto do arquiteto espanhol Guillermo Vásquez Consuegra. Fonte: Foto da autora

Dentre os edifícios abandonados cujas particularidades formais e estruturais dificultam a escolha de um novo uso compatível, destacam-se os silos construídos em concreto armado, segundo projeto atribuído ao engenheiro francês François Hennebique (1841-1921), talvez o primeiro edifício construído nesse sistema na Itália (Fig.7).

Na década de 1990, cogitou-se de recuperar os enormes silos para abrigar um hotel

(Poleggi, 1991, p.14) e, no início dos anos 2000, surgiu a proposta de instalar ali a Faculdade de Engenharia, projeto que estaria a cargo de Rem Koolhaas e Stefano Boeri (Gabrielli, 2005, p.35). Atualmente o edifício está abandonado.



Figura 7. Silos de concreto armado atribuídos a François Hennebique.
Fonte: Foto da autora

Pelos exemplos construídos ou previstos, no entanto, notamos que a tônica das intervenções tem sido a recorrência aos citados projetos “âncora” para induzir a valorização da área e promover o turismo. Esse modelo de intervenção, inclusive, já era pensado antes das obras da Expo 92⁴. Na década de 1980, o arquiteto americano John Portman propôs a construção de um edifício multifuncional de 34 andares, com cerca de 250m de altura, nas proximidades da área onde hoje se localiza o aquário. O grandioso edifício, conhecido como o “cone de Portman”, seria inserido na área portuária como uma estrutura absolutamente estranha ao contexto, ou seja, o sítio histórico seria encarado como um mero contentor para o novo projeto⁵.

As propostas efetivamente implementadas no porto não chegaram a ser tão audaciosas em termos de escala, mas foram pautadas, ainda assim, primeiramente pelos retornos econômicos advindos da revitalização. De fato, após a primeira etapa de requalificação,

⁴Para um panorama das primeiras propostas apresentadas para a reutilização do porto, as discussões contrárias à privatização de grandes áreas das antigas plataformas para empreendimentos privados e ideias alternativas desenvolvidas no âmbito da universidade, consultar Italia Nostra, 1986, p.15-17.

⁵Para imagens do projeto, consultar o site de John Portman & Associates: <http://www.portmanusa.com>

o turismo na cidade recebeu um grande impulso, motivo pelo qual muitos arquitetos e urbanistas consideraram a intervenção bem-sucedida e defenderam a metodologia adotada. A questão da preservação do conjunto arquitetônico e urbano do porto, bem como de suas relações com a cidade antiga, no entanto, permaneceu em segundo plano. Desde a década de 1960, as antigas áreas portuárias já vinham sendo descaracterizadas por obras associadas ao desenvolvimento urbano, como a construção da via elevada Aldo Moro, exatamente sobre o contorno do arco portuário na conexão com a cidade. Benevolo comenta o fato em texto da década de 90:

Por fim, nos nossos dias, esse novo papel econômico, que contrasta profundamente com a história da cidade, agride o cenário antigo e torna-o irreconhecível. O porto moderno é uma oficina repleta de máquinas gigantescas, encerrada num muro que o separa da frente cidadina; ruas construídas a um nível superior e arranha-céus obstruem a gloriosa Ripa, e parecem reduzir as suas dimensões tradicionais (Benevolo, 1995 como citado em Oliveira, 2012, p.31).

Além da ruptura na paisagem, durante a construção da via elevada, armazéns portuários datados dos séculos XVII e XVIII foram parcialmente cortados (Fig.9). De maneira análoga, a construção do túnel e do sistema metroviário, na década de 1990, condenou as antigas estruturas portuárias que vieram à tona durante as escavações para realização das obras. Tratava-se das estruturas do sistema portuário medieval composto por plataformas de pedra e que ficara escondido sobre as sucessivas estratificações advindas das modernizações posteriores. As estruturas estavam intactas no subsolo e foram retiradas para a passagem do metropolitano, restando apenas uma parede que hoje está à mostra na entrada da estação (Fig.8). O sistema representava um testemunho único de arqueologia industrial e acabou sendo removido sem gerar muita discussão⁶.

⁶Informações fornecidas pelo professor Roberto Bobbio, em entrevista. Sobre a destruição das estruturas portuárias da época de Colombo para a construção do túnel, consultar Poleggi, 1991, p.12.



Figura 8. Entrada da Estação San Giorgio. Parte da estrutura de pedra das antigas plataformas



portuárias foi deixada à vista. Fonte: Foto da autora

Figura 9. Antigos armazéns cortados pela via elevada. Fonte: Foto da autora

Com relação à inserção do processo de revitalização em planos urbanos de maior abrangência, Bobbio ressalta as dificuldades envolvidas no tratamento de áreas tão extensas. A execução dessas intervenções tem sido prevista em planos diretores, mas sob a forma de diretrizes gerais. De acordo com a dinâmica projetual adotada, contudo,

é difícil prever o próximo passo das operações, pois é necessário aguardar a resposta dos empreendimentos já realizados para poder prosseguir com novos projetos.

Essa dificuldade, porém, pode ter sido originada pelo próprio processo desarticulado de intervenção, um processo que se iniciou sem saber ao certo onde deveria chegar. Não houve a visualização de um cenário global que conduzisse as obras pontuais para alcançar um objetivo comum. A inexistência de um projeto amplo e articulado foi apontada por Vittorio Borachia já na década de 1980, conforme acenamos, e seria problematizada nas décadas seguintes por diversos estudiosos.

Segundo Ceccaroni (1992), o modelo de intervenção adotado, baseado em grande parte em experiências norte-americanas de remodelação de áreas portuárias, a exemplo de Boston e Baltimore, pautou-se pela inserção de grandes estruturas comerciais visando o aproveitamento máximo da área. Logo, diferentemente do que se deveria esperar no tratamento de bens culturais, a operação não teve como objetivo inicial a valorização das estruturas históricas e a proposição de novos usos com o intuito de reintegrá-las à dinâmica urbana contemporânea. Não foram devidamente consideradas, não só as particularidades compositivas do porto (os edifícios, os percursos históricos, a composição espacial e volumétrica etc.), como também as relações existentes entre a área portuária e a estrutura da cidade antiga. Essas relações condicionaram, historicamente, a própria conformação do centro antigo, consolidado a partir da presença do porto. As estruturas portuárias representam, portanto, “a matriz fundamental do organismo urbano” circunstante, característica fundamental que não poderia ter sido negligenciada no processo de requalificação. Para o autor, no conjunto das intervenções propostas, “a transformação do antigo porto em ‘portinho’ turístico representa uma solução que perturba o caráter essencialmente público e utilitário que esse setor sempre manteve em confronto com cidade” (Ceccaroni, 1992).

Com a instalação das novas estruturas, o centro histórico passou a assumir uma função de apoio às atividades turísticas do porto, desnaturando seus originais significados e privando-o das relações que historicamente o configuraram. O autor destaca, no bojo de propostas dessa natureza, uma falta de visão e compreensão das particularidades que compõem o organismo urbano, uma interpretação falha do ‘fenômeno cidade’ que impossibilita a elaboração de projetos urbanos criteriosos e de maior completude, que abarquem adequadamente essas complexas transformações e renovações, vislumbrando, inclusive, questões sociais. No caso específico da área portuária de Gênova, o necessário estabelecimento de um novo equilíbrio entre cidade e porto vai muito além de uma simples reapropriação material dos edifícios e das plataformas.

Seria necessário redesenhar um conjunto de relações entre os dois setores sob o risco de a ‘descoberta’ do porto antigo configurar-se, quinhentos anos depois, como mais um

ato de “invasão e colonização” (Ceccaroni, 1992). Para Poleggi (1991), as obras no porto são uma ocasião especial em que “a cidade é chamada a uma escolha radical entre o bom senso e a ‘modernidade’, entre o retorno às origens e a destruição sem retorno”. Na análise dos documentos oficiais sobre a operação de revitalização em pauta, o autor evidencia o distanciamento entre o discurso no papel, em que se observa o emprego de léxicos profissionais que sugerem a preocupação com a preservação, e a prática das intervenções⁷. Nos documentos analisados, dentre os objetivos da operação estão a “integração entre cidade e arco portuário”, ou a “tutela dos valores ambientais e arquitetônicos [...] com rigoroso critério de salvaguarda”. Tais expressões, contudo, não encontram repercussão na ação prática, pautada, como vimos, por projetos pontuais e desarticulados, regidos pela promoção de uma nova imagem, atitudes que sacrificam seculares permanências arquitetônicas e ambientais.

Centro histórico e porto histórico: projetos distintos de requalificação

A flagrante desconexão entre o porto, em sua nova caracterização, e a cidade histórica, em sua dinâmica contemporânea, é ainda observada no processo inverso, ou seja, nos projetos de requalificação propostos para o centro histórico. Programas de requalificação urbana com notáveis qualidades na escala do bairro – a exemplo dos chamados URBAN 1 e 2 e do *Contratto di Quartiere del Guetto*, promoveram melhorias significativas em áreas históricas centrais, sobretudo devido à particular preocupação com as problemáticas socioambientais e culturais ao longo do processo de requalificação (Gagliardi, 2011), mas permaneceram isolados na pequena escala. Dentre as metas dos programas, Gagliardi destaca o impulso à recuperação da infraestrutura urbana e à valorização do patrimônio histórico e artístico, além da atenção às medidas de caráter social, como a criação de postos de trabalho e o atendimento das classes sociais em situação de fragilidade. Uma série de medidas que diferem sobremaneira das intervenções na área portuária, não somente em escala, mas também nos objetivos pretendidos e no público a ser beneficiado. Enquanto, no porto, recorreu-se à construção de uma nova imagem de efeito midiático e alcance internacional, nos programas voltados ao centro histórico buscou-se evidenciar a própria identidade local.

Do ponto de vista de grande parte dos urbanistas, contudo, as obras da Expo 92 e as intervenções posteriores na área portuária têm sido consideradas como um verdadeiro “renascimento da cidade”, um impulso bem-sucedido para a “diversificação da economia urbana”, conferindo à Gênova, inclusive, a alcunha de cidade da cultura e do

⁷Poleggi, 1991, p.16-17. Os documentos oficiais citados são: *Delibera n.167 del 1.3.1990*, intitulada *Inquadramento urbanistico degli interventi nel Porto Storico* e o *Studio organico di insieme*, 1984.

turismo (Dansero, Giaimo & Spaziante, 2001, p.107). Os planos diretores seguintes, por sua vez, promoveram a continuidade dessas mesmas diretrizes de intervenção – projetos de revitalização pensados pontualmente e desconectados de quaisquer planos de maior abrangência –, sublinhando a dificuldade de integração entre programas propostos para áreas distintas da cidade. Nesses planos notamos não somente a submissão dos valores culturais da área portuária às perigosas prioridades econômicas e promocionais, como também um flagrante distanciamento entre os discursos da preservação e do planejamento urbano.

No plano diretor elaborado entre 1999 e 2000, em vigor durante a construção do Museu do Mar e da Faculdade de Economia e Comércio, observou-se o incentivo à adoção de usos culturais na área portuária, com vistas ao crescimento econômico vinculado ao turismo (Gabrielli, 2005, p.35). O plano urbanístico atualmente em vigor, contudo, parece limitar ainda mais a condução de intervenções integradas à preservação na escala urbana e territorial⁸. O plano é complexo e demasiadamente recortado em áreas e subáreas de atuação com normativas distintas que, por vezes, se sobrepõem⁹. Para Oliveira (2012, p.146), este seria um dos principais motivos que dificulta a elaboração de projetos urbanos integrados, levando à realização de propostas espalhadas e isoladas, além de favorecer as temidas “exceções à regra”, sobretudo nas áreas em processo de transformação, como na zona portuária. Traíndo o conceito chave de zoneamento, o plano não permite a visualização clara de um conjunto de regras para uma determinada área, criando setores e zonas onde as diretrizes se sobrepõem. Tal situação, além de gerar dificuldades de interpretação, abre brechas para exceções. Segundo Oliveira, especificamente “na área portuária, a legislação acaba por ser totalmente ignorada” (2012, p.309), ocasionando a demolição de edifícios em áreas de evidente interesse histórico.

Considerações finais

À guisa de conclusão, esta breve explanação sobre os processos de transformação da área portuária de Gênova nos induz a refletir acerca de uma necessária e orgânica associação entre o estudo das preexistências, entendidas como evidências documentais, os estudos de história da cidade e dos projetos que lhe deram forma e as análises que embasam a elaboração dos projetos urbanos contemporâneos. A integração entre planejamento e preservação na escala urbana, portanto, deve ir muito além da mera previsão, artificial e matemática, de edifícios que deverão ser mantidos ou da definição

⁸Em 2010 foi redigido um novo plano urbanístico para Gênova, o *Piano Urbanistico Comunale 2010* (PUC), que vigora pelo próximo decênio. A Lei Urbanística de 1997 da Região Ligúria (LR n.36/1997) redefiniu o instrumento urbanístico em âmbito municipal, substituindo o PRG (*Piano Regolare Generale*, ou Plano Diretor) pelo PUC (Rufinoni, 2013, p.252).

⁹Para uma análise detalhada do Plano Urbanístico de Gênova 2010, consultar Oliveira, 2012, p.159-175.

de novos usos e gabaritos. O estudo da historicidade das estruturas urbanas, em diferentes escalas, é instrumento crucial para a compreensão dos mecanismos que alimentam as mutações da cidade de hoje. Um caminho de projeto que tome por base a aquisição desse conhecimento poderá subsidiar escolhas mais conscientes do *que* e do *por que* preservar, com base na apreensão do papel de cada elemento nas dinâmicas urbanas atuais, tanto na materialidade construída (desenhos, volumes, fluxos urbanos), como na imaterialidade que lhe deu forma (sociabilidades, usos, especificidades culturais, valores simbólicos e memoriais). A valorização do estudo histórico como instrumento de projeto poderá, ainda, orientar projeções mais fundamentadas acerca das transformações que se pretende induzir, conduzindo, conseqüentemente, a uma compreensão ativa sobre as relações inequívocas entre História e Projeto.

Referências

- Bisio, L., & Bobbio, R. (2004). Gestione dei grandi eventi e strategie di riqualificazione urbana a Genova. In P. N. Imbesi (Org.). *Governare i grandi eventi: l'effetto pulsar e la pianificazione urbanistica*. Roma: Gangemi.
- Borachia, V. (1989). *Progettare Genova: Storia, architettura, piano e città*. Genova: Costa & Nolan.
- Ceccaroni, M. (1992). Genova 1992: La scoperta del Porto Vecchio. *Spazio & Società*, anno XV, n.58.
- Dansero, E., Giaimo, C., & Spaziant, A. (2001). *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*. Firenze: Alinea.
- Del Rio, V. (2001). Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos Vitruvius*, n.015.06, ano 2. Recuperado em 02 de abril, 2015, de: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>
- Gabrielli, B. (2005). La 'Rinascita' di Genova: città europea della cultura 2004. *Urbanistica Dossier INU*, anno VIII, n.74.
- Gagliardi, C. M. R. (2011). Um grande projeto entre o mar e as colinas: a renovação urbana da cidade italiana de Gênova. *Cadernos Metr pole*, v.13, n.25.
- Italia Nostra (1986). *Genova: Come utilizzare il porto storico*, anno XXX, n.241.
- Harvey, D. (1994). *A condi o pós-moderna*. São Paulo: Loyola.
- Oliveira, M. M. De (2012). *Preserva o e interven o em áreas portuárias: Rio de Janeiro, Porto e Gênova*. Monografia. São Paulo: FAUUSP.
- Poleggi, E. (1991). Waterfront o riva? Progetti per il porto antico. In A. Rocca & G. Sambonet (Orgs.). *La città dipinta: Genova '92*. Milano: Electa.
- Rufinoni, M. (2013), *Preserva o e Restauro Urbano: interven es em sítios históricos industriais*. São Paulo: Fap-UNIFESP, EDUSP, Fapesp.