

# **TRANSFORMACIÓN DE ZONAS PORTUARIAS Y COSTERAS EN DESUSO: EXPERIENCIAS, POSIBILIDADES Y PROBLEMAS**

## **TRANSFORMATION OF DISUSE HARBOUR AND COAST AREAS: EXPERIENCES, PROBLEMS AND POSSIBILITIES**

Dirk Schubert\*

### **RESUMEN**

El concepto de revitalización urbana se aplica a procesos y planteamientos muy diferentes relacionados con la actuación sobre áreas costeras y portuarias obsoletas de todo el mundo. Se trata de actuaciones todas ellas con una gran trascendencia sobre la estructura general de las ciudades pero, a menudo, sus objetivos son muy distintos e incluso contradictorios. El artículo analiza algunos de los proyectos de revitalización portuaria más conocidos y los clasifica en función de su meta característica: fortalecimiento de la economía local (Londres, Melbourne), reordenación del espacio urbano (Boston, Shanghai, Hong Kong), rehabilitación urbana (Vancouver), práctica de nuevas culturas de planeamiento (Nueva York, Rotterdam), desarrollo de nuevos usos (Oslo, Génova, Amsterdam) o recuperación del patrimonio (Copenhage, Chicago).

**Palabras clave:** Áreas portuarias en desuso, revitalización urbana, reestructuración urbana, patrimonio marítimo industrial.

### **ABSTRACT**

The concept of revitalization can be applied to many different processes and approaches connected to the actions on the obsolete coast and harbour areas. All these actions have a very high impact over the general structures of cities, although quite often, their goals are different or even contradictory. This article analyzes some of the very well known harbour revitalization projects all over the world and makes a clear classification depending on their targets: strengthening of the local economy (London and Melbourne), urban space redistribution (Boston, Shanghai, Hong Kong) urban rehabilitation (Vancouver), put into practice cultures of new planning (New York, Rotterdam) development of new uses (Oslo, Genoa, Amsterdam) heritage recovery (Copenhagen, Chicago).

**Key words:** Disuse Harbour Areas, Urban Revitalization, Urban Restructuring, Industrial Maritime Heritage

---

\* Ph. D. Dirk Schubert es profesor de la Universidad Técnica de Harburg-Hamburg (Alemania).  
Artículo recibido en Octubre 2002. Traducción del alemán: Joaquín Borchers. Adaptación del texto:  
José Luis Sainz Guerra y María A. Castrillo Romón.

Hasta hace una década, en algunas ciudades marítimas alemanas podían encontrarse sectores portuarios sin barcos, almacenes desocupados, sitios de atraque sin usar y manzanas vacías en áreas cercanas al centro urbano. Hoy, en Alemania, esos paisajes desaparecen al tiempo que cobra impulso y actualidad la revitalización de las zonas portuarias y costeras (caídas en desuso). En la mayoría de los casos, estas áreas están cercanas al centro de la ciudad y son las últimas disponibles para ampliar el centro terciario o para otros fines urbanísticos. Y sin embargo, a pesar de estos potenciales únicos, es frecuente que en esas áreas se produzcan considerables desfases temporales entre la decadencia portuaria y las operaciones de renovación urbana.

Muchas ciudades portuarias mientras tanto se han hecho mundialmente conocidas no sólo por sus proyectos de construcción o ampliación de puertos sino especialmente por sus proyectos de transformación de áreas anteriormente ligadas al transporte marítimo de mercancías. Desde hace varios decenios, la re-estructuración de zonas portuarias y costeras obsoletas y cercanas al centro urbano es una realidad perceptible desde Amberes a Zeebrugge o desde Brisbane a Yokohama. En especial, algunos megaproyectos espectaculares han concitado la atención mundial: *Baltimore Inner Harbor*, *Battery Park City* y *Southstreet Seaport* en Nueva York, los *Docklands* en Londres y *Darling Harbour* en Sydney han cambiado decididamente el *waterfront*<sup>1</sup> de esas metrópolis y han asumido un papel ejemplar que ha sido seguido por otras ciudades marítimas. Este es el caso de las ciudades costeras alemanas -todas ellas desarrollando actualmente proyectos para la transformación de sus áreas marítimas obsoletas- y, en especial, de Hamburgo, donde el plan de *Hafen City* está abriendo una excelente posibilidad de reintegrar la ciudad con el puerto y con el agua.

La caída en desuso de zonas, como son las portuarias y costeras, es un “proceso normal” del desarrollo de las ciudades y puede, en circunstancias favorables, ir seguido de una rápida reutilización de los suelos implicados. Pero, en el caso de emplazamientos junto al agua, son frecuentes una serie de particularidades que suelen obstaculizar una rápida revitalización urbana. Construcciones antiguas, cimentaciones difíciles, existencia de monumentos marítimos e industriales y vegetación espontánea surgida posteriormente son sólo algunos de los factores que dificultan y encarecen una inmediata reutilización y transformación de áreas portuarias y costeras obsoletas. De hecho, los lapsos usuales en Europa para levantamientos, preparación, planificación, implementación y desarrollo de los nuevos usos previstos están entre 10 y 15 años, si bien en Asia y en Australia este tipo de intervenciones han sido más expeditas. Por otro lado, no es infrecuente que, en estos largos periodos de tiempo, las condiciones marco varíen incluso más de una vez y de forma imprevista. Esto, unido al desconocimiento o al conocimiento tardío del “destinatario final”, suele complicar mucho la planificación de este género de operaciones de transformación urbana.

Bajo el concepto de revitalización de zonas portuarias y costeras se engloban procesos y planteamientos muy diferentes. Mientras que, desde el punto de vista de la planificación portuaria, se trata de medidas de desarrollo del puerto,

---

<sup>1</sup> Límite agua/tierra.

es decir, reorganización y reubicación de servicios portuarios, desde el enfoque del planeamiento urbano se trata preponderantemente de variaciones del aprovechamiento, o sea, de cambiar usos anteriormente relacionados con el puerto por usos vinculados a actividades terciarias, tiempo libre y vivienda. Se denomina borde portuario, borde marítimo o zona costera a las áreas, edificios e instalaciones anteriormente de uso portuario. La definición del término “revitalización”, por el contrario, no es tan precisa, sino que abarca un campo complejo de actuaciones de cambio de uso, reutilización, modificación y transformación bajo el prisma de los diversos intereses que se concentran en el límite puerto/ciudad, en una zona que es de conflicto y competencia tanto como de cooperación. Por ello, los conceptos transformación, revitalización, reutilización y desarrollo se emplean a menudo como sinónimos.

**Tabla 1: Megaproyectos de revitalización de zonas portuarias y costeras en desuso**

Ciudad	Proyecto	Dimensión (ha)
<b>Vancouver</b>	Granville Island	17
<b>Bilbao</b>	Abandoibarra	35
<b>Baltimore</b>	Inner Harbor	35
<b>Toronto</b>	Harbourfront	36
<b>New York</b>	Battery Park City	37
<b>Barcelona</b>	Port Vell	54
<b>Sydney</b>	Darling Harbour	59
	Rocks	21
<b>Oslo</b>	Aker Brygge	64
<b>Rotterdam</b>	Kop van Zuid	124
<b>Hamburgo</b>	Hafen-City	155
	Harburg Binnenhafen	172
<b>Amberes</b>	“Kleine Insel” Eilandje	170
<b>Tokio</b>	Teleport Town	186
<b>Melbourne</b>	Victoria Harbour	220
	Southgate	3
<b>Bremen</b>	Áreas portuarias antiguas a la derecha del Weser	288
<b>Amsterdam</b>	Eastern Docklands	313
<b>Singapur</b>	Marina Bay	370
<b>London</b>	Docklands	2.224
<b>Shanghai</b>	Pudong	52.000
	Lujiazui-Huamu	2.800

En muchas ciudades portuarias se trata de áreas mayores que, sometidas a uno o más proyectos, serán destinadas a un nuevo uso. Tales megaproyectos no significan sólo, en este contexto, más cantidad de viviendas o más metros cuadrados de oficina que en el caso de proyectos habituales. Se trata también de grandes propuestas estratégicas de desarrollo urbano, de la relocalización o ampliación de centros neurálgicos para la ciudad, de la creación de nuevos polos de desarrollo y de la paliación de problemas y déficits urbanos estructurales. Los orígenes y problemas de la revitalización de antiguas áreas portuarias dedicadas a las mercancías o a industrias marítimas son similares en muchas ciudades—

puertos. Por el contrario, los planes, metas y dimensiones de la revitalización suelen ser muy diferentes de unos casos a otros.

**Tabla 2**

Tipo de áreas en desuso	Ubicación	
Áreas ferroviarias	Cercana al centro de la ciudad	
Áreas de conversión industrial	En la periferia	
Industrias y comercio en desuso	Cercana al centro de la ciudad	En la periferia
Mercados, ferias de exposiciones, mataderos	Cercana al centro de la ciudad	
Áreas portuarias	Cercana al centro de la ciudad	

### **Causas de la caída en desuso de las áreas portuarias**

Los procesos de transformación de las zonas portuarias y costeras sólo pueden entenderse en el marco de reestructuraciones económicas globales, de transformaciones del trabajo portuario y de la relación espacial entre ciudad y puerto. Desde finales de los años 60, el cambio estructural inesperado y profundo del comercio marítimo y de la economía portuaria a él asociada provocó una completa reorganización de la actividad en los puertos y la relajación de la estrecha unidad funcional y espacial que anteriormente había caracterizado las relaciones entre ciudad y puerto.

En todos los puertos del mundo pueden apreciarse cambios en la manipulación de mercancías marítimas, por un lado, y en la economía y el empleo portuarios, por otro. El trabajo en el puerto ha variado en forma cualitativa y ha desplazado su localización. La “containerización” y la computerización han cambiado el funcionamiento de los puertos, impulsando la racionalización en la manipulación de las mercancías y en los procesos de almacenamiento. Estos cambios se aprecian claramente en las variaciones profundas en el aprovechamiento de superficies, en las actividades económicas y en las nuevas construcciones que están surgiendo en los puertos. Las instalaciones portuarias tradicionales, con sus angostos espigones, sus *multi-purpose terminals*<sup>2</sup> y sus almacenes de mercancías no pueden responder a las nuevas exigencias. Los galpones y almacenes en los que antiguamente se depositaban las mercancías a resguardo de las inclemencias del tiempo ya no son necesarios. Los períodos de atraque de los barcos, antes de una semana o más, se han reducido a un día o, incluso, a unas horas. Nuevas formas globales de producción y de distribución provocan una reorganización de estructuras espaciales con consecuencias específicas para las ciudades portuarias.

La decadencia de muchos puertos coincidió además con la desindustrialización de sus entornos, con lo que perdieron su antigua importancia no sólo como lugar de intercambio de mercancías sino también como emplazamientos industriales del sector naval y marítimo en general. Como terrenos y edificios portuarios son a menudo propiedades públicas, su

<sup>2</sup> Podría traducirse al castellano como “terminales multiuso”.

obsolescencia abre posibilidades comparativamente ventajosas en el sentido de reorientar el desarrollo de esas áreas hacia el mejoramiento de estos sectores de la ciudad. De ahí arranca la formación de un “Mito del puerto” en el que, con frecuencia, se menosprecia la consideración de un importante conjunto de actores vinculados a la actividad portuaria, a los astilleros y a las tradiciones locales y que, a menudo, forman un frente defensivo contrario al cambio de uso del puerto.

Por último, en el marco de estas reestructuraciones y modernizaciones, se ha perdido también la *sailortown*. El romántico entorno marino, el ambiente idealizado del puerto, los barrios chinos, el tejido social y la trama de relaciones de la actividad marinera y de los marinos se han transformado fundamentalmente. Ese entorno portuario que antes estaba constituido por *no-go areas*, esto es, por áreas comúnmente evitadas, se convierte ahora en lugar de paseo de las clases medias y altas. Cuando el visitante busca hoy la autenticidad del puerto, a menudo encuentra una escenografía limpia, nostálgica de una anterior atmósfera portuaria sucia, pesada, peligrosa y bulliciosa. El puerto y la manipulación de mercancías se ven solamente “en la lejanía”, no pueden percibirse como reales y se convierten en tramoya.

### Metas del planeamiento

Las causas de la caída en desuso –los cambios económicos y tecnológicos antes reseñados– han sido extensamente investigadas en las últimas décadas. El cambio estructural se desarrolla en tres fases: retirada del puerto, caída en desuso y revitalización. Las metas que se esconden tras el término revitalización de zonas portuarias y costeras son, visto con detención, un conglomerado de objetivos muy distintos y, en parte, contradictorios. Además, por lo general, los fines del proyecto no suelen ser formulados de forma explícita. No obstante, pueden ordenarse en las siguientes categorías:

#### *1. Fortalecimiento de la economía de la ciudad*

En todos los casos, el cambio estructural en la manipulación de mercancías y en la construcción naval pretende ser aprovechado por los proyectos de revitalización para modernizar la economía de la ciudad. Además, una de las metas más comunes de los esfuerzos de revitalización –al menos tal y como se enfatiza en los programas– suele ser compensar las pérdidas de puestos de trabajo que resultan de esos cambios estructurales en las áreas portuarias con la creación de nuevos empleos y con el intento de reintegrar la población laboral cercana al puerto –a menudo sin calificación suficiente– en el mercado local de trabajo.

En **Londres** se produjo un cambio estructural notable en el sector portuario del East End. A causa del desplazamiento del puerto, entre 1971 y 1991, se perdieron más de 80.000 puestos de trabajo. Junto al desastre laboral, se produjo un *big bang* para llevar a cabo el *flagship project*<sup>3</sup> de Margaret Thatcher – los Docklands y el Canary Wharf. La política de desregularización de la London Dockland Development Corporation (LDDC) fomentó un *boom* de la

---

<sup>3</sup> Puede traducirse al castellano como “proyecto emblemático”.

construcción, sobre todo en el área central de los Docklands, en la zona Enterprise alrededor del Canary Wharf. Después de un lapso prolongado de sequía empresarial, de la bancarrota de los gestores Developers Olympia & York y de la sobreoferta en el mercado de las oficinas, la crisis parece haber sido superada y se continúa construyendo. La LDDC partió del supuesto que, en 20 años, serían creados casi 100.000 puestos de trabajo en los Docklands. Sin embargo, para los “antiguos” habitantes de los Docklands, el sueño de nuevos trabajos resultó ser una pesadilla, dado que se requerían otras cualificaciones. Y así, a las desigualdades “antiguas” se han agregado otras “nuevas” y las consecuencias a largo plazo de la reconversión de los Docklands son (aún) difícilmente evaluables. El renacer del East End de Londres y los efectos del megaproyecto son moneda de dos caras. En muchas ciudades, las medidas de revitalización son aprovechadas también para el reposicionamiento en el contexto de competencia global entre ciudades. **Melbourne** (Australia) fue sobrepasada en los últimos años en importancia por la ciudad olímpica, Sydney, dinámica y multicultural. Como respuesta, para dotarse de un nuevo perfil y una mayor competitividad, Melbourne recurrió a la construcción de un espectacular centro de ocio y a la revitalización de un corredor ribereño anteriormente industrial junto al Yarra-River. Dentro de este programa, se ha dado un nuevo destino al Victoria-Harbour, objeto del principal proyecto de transformación urbana para el nuevo milenio en la ciudad australiana.

El más antiguo puerto de Melbourne, el Victoria-Harbour que, con sus espigones y terminales multiuso no puede responder a las exigencias del actual manejo de contenedores, ha caído en desuso en gran parte y de ahí que un área de aproximadamente 220 ha, cercana al centro de la ciudad, vaya a ser ocupada, en varias etapas, por un estadio y por el edificio más alto de Australia. Melbourne trata así de aprovechar la reconversión portuaria como la oportunidad del siglo para desarrollar la ciudad y captar inversiones, principalmente asiáticas. (Fig. 1, Fig. 2).

## ***2. Reorganización del espacio urbano***

La decadencia residencial y el despoblamiento del centro de las ciudades son fenómenos mundiales que se agravan, además, por la pérdida de importancia del centro urbano con relación a la periferia. En este sentido, la caída en desuso de las zonas portuarias supone nuevas opciones de desarrollo urbano ya que, en muchos casos, posibilita la reintegración espacial del centro de la ciudad, el puerto y el borde marítimo. Los sectores portuarios, que hasta hace poco eran una barrera para el desarrollo de la ciudad, tienen ahora la posibilidad de asumir funciones de unión en la trama urbana y de promover la incorporación de las zonas costeras a la red del centro de la ciudad. La reordenación de áreas portuarias también ha dado lugar a sectores urbanos completamente nuevos en entornos costeros. Además, en todas partes, las dificultades de reconversión de los espigones angostos –inadecuados ya para el moderno manejo de mercancías– han hecho evaluar las posibilidades de rellenar las dársenas, con lo que se puede ganar



Fig.1. Londres - Isle of Dogs - Canary Wharf (Fuente: POWELL, K., Stadtumbau. *Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunderts*, München, 2000)

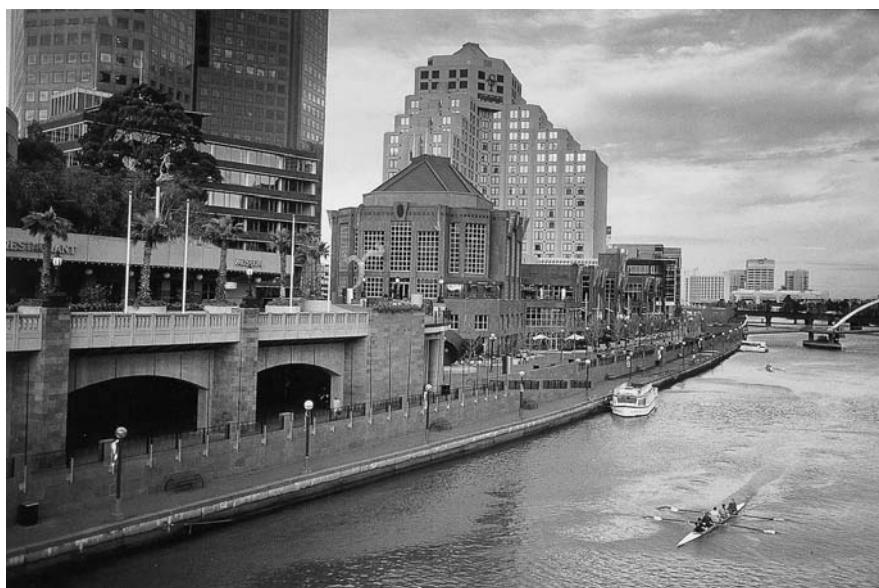


Fig. 2. Melbourne – Southgate (Fuente: BREEN, A.; RIGBY, D., *The New Waterfront. A Worldwide Success Story*, London)

nuevo suelo apto para construir y, desde el punto de vista urbanístico, susceptible de aprovecharse de la mejor forma.

En **Boston** comenzó una importante reestructuración de su *waterfront* a fines de los años sesenta. Para la economía local de la ciudad, el sector portuario cercano al núcleo urbano había perdido importancia desde hacía tiempo. Las actuaciones de revitalización no comenzaron en la orilla sino un poco más tierra adentro, con la construcción del Government Center, destinado a concentrar instituciones de la administración pública. Para ello fueron saneadas grandes extensiones del interior de la ciudad, algo que produjo fuertes críticas. La conservación de dos naves de mercado, previstas inicialmente para ser demolidas, marcó el cambio de paradigmas –no sólo en Boston, sino en todo EE.UU.– y probó que la conservación y la revitalización pueden ser comercialmente exitosas. Con la conservación de estos edificios y el atractivo de la zona, se creó una alianza estratégica del Government Center y el interior de la ciudad con la zona costera, que adquirió así un atractivo especial. Se han erigido hoteles, viviendas de lujo, atracaderos de barcos de turismo y un acuario (“Ocean Center”). Almacenes antiguos han sido transformados en viviendas y actualmente se está sustituyendo la carretera urbana elevada (Central Artery I 93) por una variante subterránea. Este costoso proyecto de infraestructura (5.000 millones de dolares) mejorará notablemente el acceso a las zonas ribereñas y la conexión al interior de la ciudad (Fig. 3).

En **Shanghai**, en cambio, se aprovecha la revitalización de un tramo costero frente al centro de la ciudad para la formación de un nuevo sector urbano. Shanghai está dividida por el río Huangpu en un área occidental y otro oriental de aproximadamente iguales dimensiones. El centro de Shanghai con el paseo





Fig. 3. Boston – Rowe's Wharf (Fuente: BREEN, A.; RIGBY, D., *The New Waterfront. A Worldwide Success Story*, London)

marítimo Bund y la calle Nanjing quedan del lado occidental del Huangpu. Al frente, en Pudong, nace una flamante ciudad de gigantescos edificios, un campo experimental para la variante china de capitalismo simultaneado con economía dirigida. La descuidada ribera oriental del río Huangpu y el área triangular de Pudong (Pudong New Area) abarcan un total aproximado de 520 km<sup>2</sup> (alrededor del 8,2% de la superficie total de Shanghai), más o menos el tamaño de Berlín Oeste. Para la planificación y revitaliación de Pudong está previsto un lapso de 40 años. El río Huangpu describe, frente a la boca del Suzhou Creek, una estrecha curva y forma una península triangular sobre la cual está surgiendo el nuevo centro de Pudong, Lujiazui. El concepto básico de la nueva ordenación es una suerte de prolongación del eje Oeste-Este que conecte con el centro histórico más allá del Huangpu. La elección del emplazamiento permite que se generen vistas panorámicas únicas al paseo marítimo Bund, con sus imponentes fachadas, y al centro histórico, con lo que se produce una integración única de historia y futuro. Aquí surgirá el Shanghai Central Business District (SCBD21) para el siglo XXI. Pudong está concebido como la otra mitad, nueva, de Shanghai y en el proyecto se refleja la idea de una duplicación de la metrópoli (Fig. 4).

En Asia, considerando la escasez de suelo, los proyectos de transformación de zonas portuarias y costeras van asociadas casi siempre a la obtención de nuevos terrenos edificables. También en **Hong Kong** se ha ido trasladando la línea costera cada vez más dentro del mar para conseguir nuevos



Fig. 4. Shanghai - Pudong (Fuente: *Institut Francais d'Architecture*, Shanghai, Paris, 2000)

espacios atractivos en el borde marítimo. Sectores enteros de la ciudad han surgido sobre esas *reclaimed lands*<sup>4</sup>. Desde la Segunda Guerra Mundial, Hong Kong ha ganado más de 36 km<sup>2</sup> al mar. Sin estos nuevos suelos no podría haber construido el aeropuerto de Lantau ni la terminal de transbordadores para Macao ni el centro de congresos. Y hoy siguen surgiendo nuevos proyectos para ganar tierras al mar y planes de edificación asociados a ellos que amenazan la vista de los espectaculares edificios ubicados en el actual borde costero. Ya retiradas de la costa se encuentran las sobresalientes creaciones arquitectónicas, catedrales del capitalismo, del Hongkong and Shanghai Bank, el Bank of China y el Lippo Center. También para la construcción del Convention and Exhibition Centre en el Victory Harbour se ha ganado valioso terreno al mar en Wanchai. El área, de unas 6,5 ha, está separada de la zona costera de Wanchai por un canal que se puede cruzar por pasarelas peatonales. Para limitar la edificación desenfrenada a lo largo de esas zonas se han promulgado unas *Guidelines for the Waterfront* (Fig. 5).

### 3. Revitalización de zonas portuarias y costeras

En todo el mundo, las barreras y arterias de transporte han hecho (y hacen) difícil el acceso a las zonas costeras. A menudo, las vías rápidas han devaluado estas áreas al tiempo que la vitalidad costera ha sido entorpecida por propiedades con acceso directo al agua. El atractivo del borde costero puede aumentarse con la construcción de accesos públicos y paseos litorales y también mediante la habilitación y el desarrollo de conexiones con transbordadores.

La mejora de la accesibilidad a las zonas costeras se logró en **Barcelona** de forma especialmente afortunada. El Paseig de Colom, vía de 14 pistas, constituía una barrera enorme entre la ciudad histórica y el sector portuario más antiguo. Después de eliminarse el puerto y el intercambio de mercancías junto al muelle, y dentro del programa de actuaciones urbanísticas previstas para los juegos olímpicos, se presentó la oportunidad de transformar el Moll de la Fusta en un paseo junto al agua. El proyecto de renovación considera un escalonamiento del viario de manera que el tráfico de paso es subterráneo y el tráfico local se desarrolla en superficie, donde prevé carriles para autobuses y taxis separados por filas de palmeras. Una terraza panorámica elevada, con kioscos y un paseo, que constituye el núcleo de la transformación cubre los carriles del tráfico de paso y un aparcamiento. Varias pasarelas y escaleras abren a los peatones el acceso desde la ciudad histórica hacia el puerto. Esta transformación portuaria fue el primer proyecto señero de la apertura de Barcelona al mar, al cual han seguido, desde entonces, otros proyectos como la renovación completa del Port Vell (Fig. 6).

Un ejemplo para la habilitación de conexiones atractivas mediante transbordadores lo encontramos en **Vancouver**. Hasta finales de la década de los sesenta, el sector costero de la ciudad estuvo ocupado por empresas comerciales e industriales. Fue entonces cuando comenzó el cambio estructural que desplazó por completo los usos anteriores. El área revitalizada, ubicada bajo un alto puente, ha quedado convertida en una atracción turística con 8 millones de visitantes por año.

---

<sup>4</sup> En inglés, “tierras ganadas al mar”.



Fig. 5. Hong Kong – Skyline con la Peak Tower (Fuente: POWELL, K., *Stadtumbau. Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunderts*, München 2000 Story, London)

Ahora Granville Island es cómodamente accesible en transbordador (Aquabus) y, como zona libre de vehículos en gran medida, ha ganado en calidad de vida. Una gran cantidad de eventos y de festivales han convertido a esta isla en una de las mayores atracciones de Vancouver. Conexiones con transbordadores unen el centro de Vancouver con los sectores habitacionales del norte. Un “Sea-bus” se desplaza entre el centro y la costa norte del Burrard-Inlet, el muelle Lonsdale y el Market Centre, así como a los clubes de yates y las zonas costeras desde las que se disfruta de una imponente vista del *skyline* de la ciudad (Fig. 7).

#### ***4. Práctica de nuevas culturas de planeamiento***

En todas partes la revitalización no sólo trata de cuestiones de configuración arquitectónica, sino más bien de complejos problemas de planeamiento, de organización, de políticas, de instituciones, económicos,



Fig. 6. Barcelona Port Vell (Fuente: Port de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, Rapport Annuel 2001)

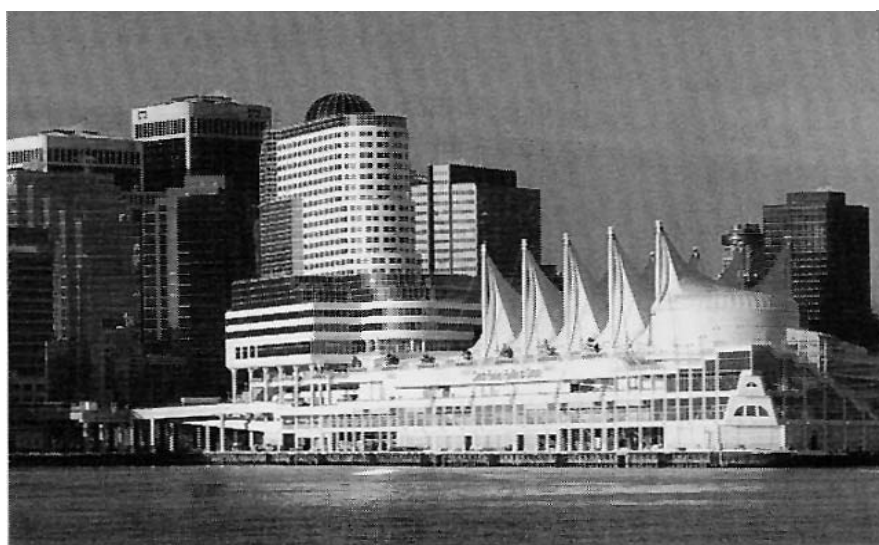


Fig.7. Vancouver – Canada Place (Fuente: BREEN, A.; RIGBY, D., *The New Waterfront. A Worldwide Success Story*, London)

ecológicos, jurídicos y financieros. Pero, dado que las administraciones portuarias públicas y/o privadas (*port authorities*) son, en general, instituciones fiscales, federales o municipales que poseen un *status* especial y operan para autofinanciarse, no siempre existe la necesidad ineludible—desde el punto de vista de estas instituciones— de cooperar estrechamente con las instancias de planeamiento. Otro tema de conflicto se produce en torno a los requerimientos superiores de políticas de desarrollo urbano y a los intereses de usuarios y de inversores, así como en torno a las necesidades de la población local. A menudo se encuentran contradicciones entre una política de desarrollo urbano de carácter social y a largo plazo y una política urbana orientada, según se argumenta, a las necesidades de facto, las exigencias de presupuesto y el éxito de reocupación a corto plazo.

Estos factores dificultan estrategias unitarias y globales para las zonas urbanas portuarias y ribereñas obsoletas, por lo que a menudo se produce una convivencia descoordinada de planes y proyectos independientes. Especialmente

en países angloparlantes, en Asia y en América del Norte se deja la reestructuración en manos de los inversores y las fuerzas del mercado. Sin embargo, con el reordenamiento de las zonas ribereñas y la revitalización se presentan también posibilidades de ejercitar nuevas culturas de planeamiento integradoras y participativas.

El *waterfront* de **Nueva York** ha cambiado mucho desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001. No es sólo que faltan dos *landmarks* importantes sino también que, en el futuro, toda la punta del sur de Manhattan va a recibir una nueva imagen. Nueva York no sólo es un ejemplo del notable cambio estructural en zonas portuarias y ribereñas, gran parte de las cuales se hallaban en Manhattan, sino que también es un ejemplo de comienzo de un planeamiento global desde cero. Manhattan, que a mediados de los 70 era aún uno de los principales puertos del mundo, hoy apenas tiene un uso portuario, salvo puntos de acceso a transbordadores, terminales para cruceros y algunas atracciones turísticas. Desde el punto de vista del planeamiento, fue el New York City Comprehensive Waterport Development Plan (“Reclaiming the City’s Edge”), de 1994, quien centró nuevamente la atención sobre las zonas portuarias y ribereñas y propuso tres formas: el *public waterfront*, el *working waterfront* y el *natural waterfront*. Con el Waterport Revitalization Program (WPR) se pretende equilibrar intereses económicos, acceso público y protección de la naturaleza para el desarrollo de las zonas ribereñas. Mientras tanto los cinco distritos neoyorquinos han desarrollado levantamientos de lo existente y planes para sus riberas. Los conceptos apuntan a mejorar los accesos al agua a lo largo de la ribera y conectar los itinerarios peatonales. El proyecto más espectacular es, en este sentido, una red de recorridos peatonales que rodean la punta sur de Manhattan y conectan Battery Park City y el South Street Seaport. Algunos espigones ya se han abierto al público y otros, en el Midtown, se han transformado en muelles para viajes por la bahía y para barcos-museo. El proyecto descollante es el de los Chelsea Piers (18th Street) que incorpora el Disney World del Indoor Sport Center Chelsea, para cuyo desarrollo se han unido cuatro espigones y se han transformado en un centro deportivo muy concurrido donde los fetichistas neoyorquinos del *fitness* pueden ejercitarse mirando el Hudson o entregarse a su pasión por el golf en un Driving Ranch de varios niveles (Fig. 8).



Fig. 8. Nueva York – Proyectos para la punta sur de Manhattan (2003)  
(Fuente: [www.civic-alliance.org](http://www.civic-alliance.org))

En **Rotterdam**, la transformación de sectores portuarios y el plan de Koop van Zuid, siguiendo la tradición holandesa de planificación, entroncan en una extensa cultura democrática de planeamiento. Las áreas urbanas que rodean el Koop van Zuid se caracterizan por las elevadas tasas de población extranjeros y de desempleo, de modo que el curso fluvial constituye una suerte de límite simbólico en el sur más pobre, estructuralmente débil, y el norte de Rotterdam, en plena expansión. De ahí que los sectores portuarios obsoletos situados frente al centro de la ciudad, al sur del río Maas, se consideren como una posibilidad de fortalecer el sur de Rotterdam y de reordenar la estructura urbana de la ciudad en su conjunto. La organización del proyecto considera cinco grupos de trabajo, entre ellos un *Communication Team* para el intercambio de información y un *Social Return Team* que mantiene entre otros, centros de capacitación y de empleo, y cuyo objetivo es mejorar la situación socioeconómica de los sectores urbanos adyacentes. El programa de la intervención contiene la formulación explícita de hacer partícipes ese entorno urbano y a sus habitantes tanto del proceso de planeamiento como del éxito del proyecto (Fig. 9).



Fig. 9. Rotterdam - Koop van Zuid (Fuente: Fietsen on de Kop van Zuid)

### 5. Nuevos usos en zonas ribereñas

En todo el mundo, la caída en desuso de sectores ribereños posibilita usos nuevos, preparados para el futuro, que no exigen conexión con el agua. Así, por medio de operaciones de reforma y renovación urbana, junto a áreas de oficinas se han levantado barrios para usos mixtos y nuevos espacios residenciales. La reestructuración de las zonas ribereñas se ha usado a menudo para atracciones turísticas, como parques de ocio, con un elevado número de visitantes. Por otro lado, el uso residencial, a ser posible compuesto por una mezcla de poblaciones de varios niveles de ingreso, actúa de forma estabilizadora

para los refuerzos revitalizadores en zonas ribereñas, ya que garantiza habitantes fijos en estos sectores, independientemente de eventos y de visitantes estacionales.

En **Oslo**, el antiguo astillero Aker Brygge se hallaba a pocos pasos del Ayuntamiento. Con la crisis mundial de la construcción naval se clausuró el astillero en 1982, quedando disponible el terreno para otros fines. El impulso planificador para la transformación nació, en este caso, del inversor y antiguo dueño. En cooperación con la ciudad, se creó un “Plan marco para el lado marítimo de Oslo” que dividía el área afectada en cinco sectores. Con un sólo propietario y sólo una oficina responsable de la arquitectura, se realizó la ejecución de la nueva ordenación en tan sólo tres años. Se originó un nuevo sector urbano atractivo, con un uso mixto que combinaba, en vertical y en horizontal, viviendas, oficinas y comercio. El espacio público de todo el área se configuró cuidadosamente y ofrece lugares para múltiples actividades. Edificios señeros en la ciudad fueron transformados e integrados en la nueva planificación urbana y se previó un estacionamiento central para aparcamiento de automóviles, con lo que se consiguió un sector urbano libre de vehículos (Fig. 10).



Fig. 10. Oslo - Aker Brygge - Fjord City (Fuente: Prospectus Tjuvholmen, Oslo Port Authority, Oslo Planning and Building Authority)



En **Génova**, la caída en desuso de los sectores portuarios cercanos al centro fue usado ante todo para fines turísticos. Los espigones del puerto se han transformado en negocios, restaurantes y una piscina. El Ocean Aquarium, inaugurado el día del aniversario del descubrimiento de América, atrae turistas de toda Italia. La carabela de Colón fue reconstruida según la original y puede ser visitada. Entretanto, en los almacenes del Porto Antico han surgido viviendas nuevas junto al mar pero la autopista, parcialmente elevada, constituye aún una barrera que dificulta el acceso a los sectores ribereños (Fig. 11, Fig. 12).

En **Amsterdam**, en cambio, se privilegió la función residencial en las transformaciones. En el área de los Eastern Docklands (313 ha) se levantaron varios barrios cercanos al centro de la ciudad, con un total de 8.500 viviendas. Las antiguas áreas portuarias de Veernmarkt, Abattoirterain en Entrepot-west, KNSM-eiland, Java-eiland y Borneo-Sporenburg y Rietlanden han sido cubiertas casi por completo con viviendas nuevas. A causa de los altos costos de descontaminación y de cimentación fue necesaria una elevada densidad (“high-density, low rise building”). “Blue is green” reza el slogan con que se comercializa la ubicación junto al agua. Esta ubicación y las posibilidades de uso del agua compensan la falta de áreas verdes. Los espigones se han convertido en una especie de campo experimental de la construcción habitacional holandesa. Se ha creado un área urbana social y funcionalmente mixta, con alrededor de un 30% de vivienda pública.

#### **6. Recuperación del patrimonio marítimo**

En todas partes, las infraestructuras y las edificaciones de las zonas costeras caídas en desuso son testimonios importantes de la historia marítima y urbana de la ciudad. La singularidad del lugar –el *genius loci*– se convierte en una oportunidad para dotar de usos nuevos a estructuras antiguas.

El cambio de conciencia y la revalorización de las zonas ribereñas y portuarias en desuso también puede apreciarse en la opinión pública. Tan sólo hace unas décadas, y a causa de la carga y descarga de las mercancías por gran número de operarios y máquinas, las áreas portuarias tenían una imagen negativa como lugares ruidosos. Partes del puerto se hallaban clausuradas al público por seguridad o por ser privadas. Con esto, la actividad portuaria desaparecía del diario vivir de la población urbana. Las áreas portuarias, difamadas por años como sucios y ruidosos lugares de trabajo, estaban excluidos del desarrollo urbano y constituían *no-go areas*. Los sectores residenciales de los trabajadores, a menudo barrios tipo *slum*, con bajos alquileres, ubicados en el puerto o cerca de él, aumentaban esta impresión. Por último, en el entorno portuario también se localizaban los barrios chinos que ofrecían esparcimiento a marinos y a trabajadores. Así, la *sailor town* constituía un conglomerado de gran número de funciones y servicios que englobaba negocios de vestimentas, de bienes de consumo y de recuerdos, iglesias para marinos, cantinas, centros de tatuaje, hoteles, salas de baile y prostíbulos. La conservación y transformación de las edificaciones de la época dorada del puerto –parcialmente bajo protección como monumento nacional– constituye una posibilidad única de integrar, constructiva y arquitectónicamente, historia, presente y futuro.



Fig. 11. Génova, Aquarium (Fuente: POWELL, K., Stadtumbau. *Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunderts*, München 2000)

En **Copenhague**, muchos edificios antiguos de almacenamiento han sido destinados a nuevos usos de forma ejemplar. Los edificios junto al agua presentan ahora una gran plusvalía. Gracias a la divulgación de los medios de comunicación, se ha producido un cambio en la valoración de estos sectores. El antiguo ambiente “pecaminoso” se ofrece ahora como atracción. Aquí se descubren “nichos” para profesiones creativas y la convivencia nerviosa de lo antiguo y lo nuevo es promocionada por las inmobiliarias como ambiente



Fig. 12. Amsterdam Eastern Harbour (Fuente: NAI Publishers, Eastern Harbour District Amsterdam, Urbanism and Architecture, Rotterdam)

marítimo especial, expresión del “mito del puerto”. No sólo el viaje marítimo y el trabajo portuario, sino también las relaciones espaciales entre ciudad y puerto y el fondo histórico y sociocultural han sufrido una transformación fundamental. Para el Nyhavn se estableció ya en 1943 un proyecto de conservación. Muchos edificios del siglo XVII y XVIII pudieron ser salvados de la demolición por una corporación de desarrollo financiada –en parte– por la ciudad. Sin embargo, el pasado dinámico del *sailor town* está amenazado ahora de ser desplazado por la alta cocina (Fig. 13).

A pesar de que, a menudo, en los Estados Unidos, los edificios históricos no son conservados en la forma debida, la transformación del Navy-Pier en **Chicago** representa un buen ejemplo de cómo puede compatibilizarse la protección del patrimonio y los nuevos usos.

El Navy-Pier es una estructura de unos 1.000 m de longitud por 200 m de ancho, fundada sobre 20.000 pilotes, que se proyecta desde el centro de la ciudad hacia dentro del lago Michigan. Construido entre 1914 y 1916 como edificio de exposiciones, parque de diversiones y terminal de transbordadores, el espigón se dotó de una línea interna de tranvías. Con la motorización masiva en EE.UU. y el receso de la navegación a vapor, grandes sectores del espigón quedaron infrautilizados. Durante la Segunda Guerra Mundial fue empleado como centro de entrenamiento para la marina norteamericana y después por la Universidad de Illinois. Una vez trasladada la Universidad, el espigón quedó sin uso desde mediados de los años 80. En 1988, se constituyó la Navy Pier Development Authority con la finalidad de ubicar inversiones y de hallar nuevos usos. En los años siguientes, se desarrolló un nuevo plan de usos del suelo y en 1995 comenzó la “segunda época dorada” del Navy Pier. Se realizaron cambios paulatinos en edificios antiguos respetando las limitaciones impuestas por la autoridad protectora de monumentos nacionales. Así, el espigón se transformó en un moderno centro de ocio, con atracciones para niños, restaurantes, negocios, museos y atraque de embarcaciones y se convirtió en un nuevo punto de atracción de la ciudad de Chicago (Fig. 14).

### **Conclusión: posibilidades y conflictos**

Desde el punto de vista del análisis científico, los proyectos, planificados o realizados, reseñados aquí brevemente deberían compararse de forma sistemática, establecer categorías y analizarse en su dimensión social, ecológica, económica, de planeamiento y de alcance sociocultural. Comparar no quiere decir equiparar, sino extraer semejanzas y diferencias. Aún faltan estudios de perfil longitudinal, *cross national studies* y estudios comparativos que evalúen cada tipo de proyecto en un contexto comparable. En este tema, escasean las transferencias de conocimiento específico sobre problemas y experiencias y se constatan irregularidades considerables respecto de la actualidad, el estado y la densidad de la información sobre los proyectos.

Para las ciudades-puerto alemanas que empiezan tarde su transformación, existe la posibilidad de aprender de los errores de otras ciudades y de proyectos del pasado. No deberíamos diseñar cosas demasiado grandes ni establecer recetas universales, sino desarrollar conceptos y estrategias referidas a características,



Fig. 13. Copenhagen (Fuente: The Oresund Region –a region focused of the future, Copenhagen Capacity)



Fig. 14. Chicago – Municipal Navy Pier (1920) (Fuente: BUKOWSKY, D.; *Navy Pier – A Chicago Landmark*, Chicago, 1996)

situaciones y procesos locales. Tales bases y principios deberán traducirse en una cultura democrática de procedimiento. Resulta importante para las ciudades portuarias alemanas servirse de las experiencias internacionales existentes y posicionarse, no sólo en la competencia por las tasas de incremento del movimiento de bienes, sino también en el campo de los proyectos de revitalización a nivel mundial. Muchos proyectos para zonas portuarias y ribereñas obsoletas se tratan en círculos de expertos como *best practices* o proyectos de referencia, sin tener conocimiento de las causas, circunstancias y conjuntos de actores ni de las culturas de planeamiento. Una simple transferencia de proyectos y procedimientos “con éxito” debe ser tratada con extremo cuidado. Se precisan soluciones a medida para los respectivos problemas locales y las copias de otros proyectos son a menudo un plagio de mala calidad.

La especialización de puertos ha ganado en importancia y se aprecian procesos dinámicos de cambio y de corta vida que caracterizan las relaciones entre puerto y ciudad. Los puertos fueron y siguen siendo puntos sobresalientes de la economía, de la sociedad y de la cultura, aún cuando la economía portuaria se ha diversificado y la importancia del puerto más bien ha disminuido. Claramente se aprecia que surge un nuevo y promisorio campo de trabajo. No se trata de una actitud de moda del desarrollo urbano postmoderno, sino de la posibilidad histórica única del desarrollo urbano junto al borde marítimo, así como de la reintegración de puerto y ciudad.