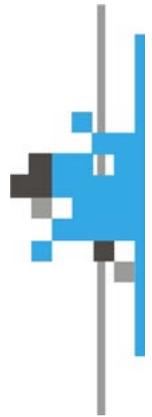


Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los *waterfronts*



Joan Alemany Llovera
Universidad de Barcelona, España

Recibido: 31 de octubre de 2014. Aceptado: 28 de enero de 2015.

Resumen

El puerto ha tenido históricamente una incidencia en la estructura urbana, en la economía, en la imagen y en la cultura de la ciudad. La evolución del transporte marítimo ha dejado obsoletos muelles, edificios, instalaciones y espacios portuarios en muchas ciudades. Especialmente a partir de la década de 1980, algunas de estas viejas áreas portuarias han sido abiertas a la ciudad dotándolas de nuevos usos y creando nuevas actividades. El análisis de las principales experiencias de reconversión portuaria en todo el mundo –y particularmente las de la propia región- permite obtener unos criterios y principios de actuación válidos para la extensa red de grandes ciudades portuarias latinoamericanas con posibilidades de rehabilitación y reconversión de sus espacios portuarios.

Palabras clave

Puerto
Ciudad
Urbanismo
Planificación
América Latina

Abstract

Port-city relations. The Latin American experience of the waterfronts renewal. Ports have influenced the urban structure, the economy, the image and the culture of the city. Docks, buildings, facilities and port spaces in many cities have become obsolete because of the evolution of the maritime transport. Especially from the 80's some of these old port areas have been opened to the city, being provided with new uses and new activities. Guidelines and intervention principles good for the Latin-American cities with possibilities of restoration or renewal of their port spaces can be obtained from the analysis of the most important experiences of port transformations in the world, in particular those from the same region.

Key words

Port
City
Urban Project
Planning
Latin America

Palavras-chave

Porto
Cidade
Urbanismo
Planejamento
América Latina

La revitalización de los *waterfronts*: 30 años de experiencias

Hace más de treinta años la ciudad de San Francisco (USA) acometía un primer proyecto de renovación urbanística de sus viejos muelles y espacios portuarios. A la total transformación del *Pier 39* siguieron muy pronto, a finales de la década de 1970 y principios de la de 1980, otras áreas portuarias de esta ciudad como *Fisherman's Wharf* y *Hyde Street*



Figura 1. Nuevos usos para viejos edificios cercanos al puerto de San Francisco. Fuente: J. Alemany, 2005

Pier, conformando en el norte una larga fachada marítima renovada. Después de estos primeros proyectos el proceso de revitalización del frente portuario fue continuando hasta alcanzar una larga extensión del espacio de contacto ciudad-puerto. Actualmente desde *The Embarcadero* hasta *Fort Mason* se encuentra una sucesión de espacios de contacto con el agua abiertos a la ciudad junto a actividades portuarias compatibles con el uso urbano como las terminales de ferris y cruceros, además de las embarcaciones de paseo por la bahía y barcos de pesca. La gran aceptación popular y el éxito comercial de los primeros proyectos tuvieron inmediatamente una incidencia positiva en áreas urbanas adyacentes produciéndose una recualificación de zonas próximas como Ghirardelli Square, ampliando y profundizando hacia el interior de la ciudad –al menos hasta Jefferson Street y Beach Street– la renovación urbanística de aquel largo frente marítimo. Hoy el proceso de transformación del viejo puerto de San Francisco es una experiencia emblemática y continúa proyectándose hacia el futuro, impulsado y regulado por un innovador e interesante *Waterfront Land Use Plan* (www.sf-port.org).

Poco después de la experiencia pionera de San Francisco, ya en los primeros años de la década de 1980, otras ciudades en todo el mundo proyectaban y realizaban importantes obras de renovación en sus áreas portuarias más cercanas al centro urbano. Nació así una cierta modalidad urbanística para estos espacios especiales de relación puerto-ciudad que conocemos con diversos nombres: rehabilitación, recualificación, renovación o revitalización de frentes portuarios y marítimos. Es la transformación de los llamados *waterfronts* portuarios que muy pronto fue estudiada y divulgada por algunos autores (Wrenn, 1983; Hoyle, Pinder, Husain, 1988).

Desde esta primera reconversión del *waterfront* de San Francisco numerosas grandes ciudades portuarias en todos los continentes han llevado a la práctica proyectos de renovación de sus viejos espacios portuarios. Las experiencias son muy diversas en cuanto a extensión transformada, usos y actividades desarrolladas, formas organizativas y de gestión empleadas, financiación y resultados económicos obtenidos, y por último, por la diferente importancia que la incidencia económica y urbanística ha tenido en la ciudad. Las superficies intervenidas son muy dispares, desde unas pocas decenas de hectáreas de la mayor parte de proyectos a las más de 2500 hectáreas de los *Docklands* de Londres.

Las experiencias de grandes transformaciones portuarias (extensiones superiores a las 30 hectáreas) más destacadas, más emblemáticas y más difundidas han sido las siguientes¹:

1. Puede obtenerse más información de cada una de las siguientes realizaciones visitando las páginas web de los proyectos (en cursiva en el texto) y consultando los libros de la bibliografía que describen los diferentes proyectos.

- » **San Francisco:** desde el pionero *Pier 39* la transformación se ha extendido por casi todo el frente marítimo de la ciudad (particularmente en el largo tramo portuario entre *The Embarcadero* y *Fort Mason*) e incluso a otras localidades y ciudades de la bahía.
- » **Baltimore:** proyecto conocido como *Inner Harbour* y zonas urbanas de su entorno, especialmente en el barrio de *Saint Charles*.
- » **Nueva York:** primera gran intervención en el *Pier 17* y *South Street Seaport*, que ha sido seguida por el extenso *Hudson River Park* y numerosos proyectos en Manhattan (hasta lograr que buena parte de su litoral sea accesible y constituya un largo espacio público) y en Brooklyn (con muchas intervenciones puntuales independientes, la más reciente de las cuales es la rehabilitación del *Empire Stores* en Dumbo). Los proyectos de transformación de la extensísima fachada portuaria y fluvial continúan con planes de recuperación hasta el año 2020.
- » **Boston:** el proceso de reconversión comenzó con la rehabilitación y transformación de *Quincy Market* y ha seguido con nuevas intervenciones en su fachada portuaria central.
- » **Londres:** transformación de la extensa área del puerto industrial y comercial histórico desde *Saint Katerine's Dock* hasta Greenwich, proyecto conocido sintéticamente como *Docklands*. Ha sido sin duda la mayor transformación de viejos espacios portuarios y ha constituido también un modelo específico de intervención con predominio de objetivos privados e inmobiliarios.
- » **Liverpool:** total renovación, pero conservando su estructura inicial de *Albert Docks*, seguida por otras intervenciones en *King Docks* y *Queen Docks*.
- » **Barcelona:** realización del proyecto *Port Vell* en los primeros años de la década de 1990, continuado en la década siguiente con la realización de diversas propuestas en *Nova Bocana* (algunas como la nueva dársena y la vieja dársena de la pesca con proyecto aprobado, pero no ejecutado en 2014).
- » **Lisboa:** la primera intervención de las *Docas de Alcântara* se fue completando con otras a lo largo del río, especialmente entre el Puente 25 de Abril y toda la zona de Belem, aunque también en otras áreas más individualizadas. Hay que destacar la total transformación del área dedicada a la Exposición de 1998 llamada *Parque Expo*.
- » **Génova:** con motivo de la Exposición colombina de 1992 comenzó la transformación del *Porto Antico*, que fue seguida por la intervención en la *Darsena* (con su *Museo del Mare*) y nuevos proyectos en diferentes partes del *Porto Vecchio*.
- » **Marsella:** después de años de planificación e inversiones de la agencia de urbanismo *Euroméditerranée* se ha abierto una gran área portuaria en el comienzo de la dársena de *La Joliette* contigua al *Fort Saint Jean*. Los trabajos en los antiguos muelles del siglo XIX continúan.
- » **Bilbao:** terminada la importante transformación del área de *Abandoibarra*, actualmente se comienza a trabajar en otro gran proyecto en la ría, *Zorrozaure*.
- » **Ámsterdam:** en una de las ciudades marítimo-portuarias más destacadas, las operaciones de transformación de viejos espacios del puerto histórico son abundantes. De las realizadas recientemente cabe destacar el área de *Havens Oost* y el nuevo paseo desde la Estación Central.
- » **Rotterdam:** en el gran puerto holandés son numerosos también los proyectos realizados sobre su antiguo frente portuario que ha ido abandonando sus funciones comerciales marítimas a medida que el puerto ha ido conquistando nuevos espacios hacia la mar. Las intervenciones recientes más importantes han sido las de *Leuvehaven* y *Kop van Zuit*.
- » **Hamburgo:** después de algunas intervenciones en las antiguas áreas portuarias de *Speicherstadt* y del frente fluvial del barrio de Altona, actualmente se está desarrollando en el frente marítimo uno de los mayores proyectos inmobiliarios europeos, la *Hafen-City* que abarca una parte importante del viejo puerto y de la *ciudad de almacenes*.
- » **Copenhague:** después de una intervención emblemática en *Nyhavn* y otras en diversas áreas como *Frihavn*, se están desarrollando numerosos proyectos en todo el amplio frente portuario antiguo de la ciudad.



Figura 2. Docas de Alcántara de Lisboa. Fuente: J. Alemany, 2010

- » **Oslo:** el éxito de un primer gran proyecto de transformación de los astilleros de *Aker Brigge* en un hermoso muelle abierto a la ciudad ha continuado con la operación de espacios públicos y vivienda de *Philipstad* y de equipamientos culturales como la nueva Ópera, que a la vez es una nueva plaza sobre el agua.
- » **Helsinki:** el traslado del puerto comercial a *Vuosaari* ha permitido la transformación urbana de diversas áreas portuarias, especialmente del viejo Puerto Oeste. Todas ellas conforman un amplio conjunto de espacios abiertos al mar desde la central Plaza del Mercado a los distintos barrios marítimos.
- » **Cape Town:** la renovación del viejo puerto, hoy conocida como *Alfred and Victoria Waterfront*, constituye sin duda la principal experiencia de transformación y la más visitada de África y una de las más importantes de todo el mundo.
- » **Sidney:** la primera experiencia de transformación de sus antiguos espacios portuarios de la inmensa fachada marítima de esta ciudad fue el área conocida como *Darling Harbour*, actualmente todavía una de las zonas con gran poder de atracción para residentes y turistas.
- » **Buenos Aires:** la primera y principal transformación portuaria de América Latina es la de *Puerto Madero*. A la vez ha constituido el más amplio proyecto inmobiliario de esta amplia región continental en las dos últimas décadas.
- » **Guayaquil:** la transformación del viejo muelle en un amplio paseo con diferentes equipamientos y espacios públicos ha creado un nuevo espacio urbano-portuario llamado *Malecón 2000*, que ha supuesto una revitalización de una amplia área de la ciudad.
- » **Tokio-Yokohama:** diversos antiguos espacios portuarios han sido reconvertidos, especialmente en espacios públicos, en Tokio. En Yokohama, dentro de la gran bahía que acoge esta gran área metropolitana, se ha realizado la importante intervención de *Minato Mirai*.
- » **Shanghái:** el viejo paseo *The Bund* con sus antiguos edificios de la fachada marítima histórica contrasta con los modernos rascacielos de *Pudong* en la otra orilla del río y el Parque de la *Exposición Universal 2010* -en ambas orillas del Huangpu- de esta gran metrópoli y mayor puerto del mundo en la actualidad.

Algunas características de las reconversiones portuarias

No se han reseñado en el resumen anterior las numerosas actuaciones que se han realizado en los frentes marítimos y fluviales no portuarios de las ciudades litorales. En las capitales noreuropeas, asentadas en amplios fiordos y en muchas ciudades de



Figura 3. Teatro y terminal de cruceros en Copenhague.
Fuente: J. Alemany, 2008

Estados Unidos, Canadá y Asia situadas en la costa marítima, en ríos o en grandes lagos, se han realizado o se encuentran en proyecto grandes operaciones urbanísticas e inmobiliarias que están cambiando profundamente sus frentes de agua. Pero aunque estas operaciones puedan parecer similares a las reconversiones portuarias son muy distintas por su situación, por el patrimonio histórico de las infraestructuras marítimas, por la base física sobre las que se asientan y por la huella urbana y cultural que siempre han dejado los viejos puertos.

Los puertos, como infraestructuras de conexión del transporte marítimo con los transportes terrestres, han sido espacios de contacto de la ciudad con el mundo exterior. Por los puertos no solo han transitado mercancías sino también personas, ideas, culturas de otros países. Todos los grandes puertos históricos –considerando como tales los existentes al menos desde la revolución industrial de finales del siglo XVIII y del siglo XIX- han tenido profunda incidencia en la estructura urbana de la ciudad, han dejado un patrimonio técnico y arquitectónico especial y han conformado, al menos en sus barrios más próximos, unas características sociales especiales que en muchos casos han subsistido hasta hoy (Alemany, 1991). Cuando estos elementos históricos, patrimoniales y culturales se han considerado en los proyectos de transformación urbanística, cuando se han conservado actividades portuarias compatibles con el uso urbano, el resultado ha dado un carácter especial a los nuevos espacios, único e interesante, claramente distinto al de otros proyectos en la ciudad y al de las promociones inmobiliarias, incluso si estas se encuentran sobre la fachada marítima no portuaria.

El origen, la base que ha permitido la transformación de la mayor parte de espacios portuarios históricos, han sido los profundos cambios en el transporte marítimo que se han producido en las décadas de 1960 y 1970. Los barcos aumentaban rápidamente de tamaño², especialmente los graneleros, y aparecían y se consolidaban en todas las rutas los contenedores como nueva forma de carga general. Los viejos muelles, planificados y construidos para barcos y tipos de carga anteriores a estos grandes cambios, se encontraban en muchos casos cercanos e incluso directamente relacionados con el centro de la ciudad o rodeados por barrios portuarios. Muelles que a principios del siglo XX o incluso en décadas posteriores fueron planificados y construidos para los grandes barcos de la época³, quedaban obsoletos para los tráficos que se desarrollaban en las décadas siguientes de 1970 y 1980. Su cercanía al centro de la ciudad suponía además problemas suplementarios de tráfico terrestre, contaminación,

2. El cierre del canal de Suez, debido a las guerras de los Seis Días (1967) y de Yom Kipur (1973), incentivó la construcción de barcos de mayor capacidad ya que en sus nuevas rutas por el cabo de Buena Esperanza no tenían las limitaciones de eslora, manga y calado que imponía el canal.

3. En los primeros años del siglo XX era habitual proyectar y construir muelles de 40 metros de amplitud dotados de almacenes y vías férreas cercanas al cantil y con calados de 8 metros para el atraque de vapores de carga de 120-140 metros de eslora.



Figura 4. Muelle de Aker Brige de Oslo. Fuente: J. Alemany, 2008

ruido o incluso seguridad para las áreas urbanas provocados por el incremento de las actividades de carga-descarga y entrada-salida de mercancías. También la crisis industrial de los años setenta y ochenta del siglo XX en los países más desarrollados dejaba espacios libres en algunos de sus puertos (Marshall, 2001). Los puertos construían nuevos muelles para los tráficos de aquel momento y de los próximos años lejos del centro urbano, según un modelo de abandono de viejos espacios y conquista de nuevas áreas (Bird, 1971; Hoyle, 1988). Todos estos elementos, junto al atractivo que ofrecían los puertos con su patrimonio técnico y arquitectónico, la oportunidad que se vislumbraba de una nueva relación directa de la ciudad con el agua, y por otra parte, las grandes posibilidades que presentaban estas amplias áreas cercanas al centro urbano, fueron los factores que impulsaron la mayor parte de los proyectos de reconversión y revitalización de los viejos y obsoletos muelles (Bruttomesso, 1991).

La mayor parte de las reconversiones portuarias anteriores y otras de menor envergadura pretendían alcanzar dos tipos de grandes objetivos:

- » **Mejora urbanística de la ciudad en sus espacios de relación con el puerto.** La reconversión de amplios áreas del puerto permite en general la creación de nuevos espacios públicos, la introducción de nuevos equipamientos y la renovación de los entornos urbanos de los viejos muelles. Con frecuencia se han creado áreas de nueva centralidad en los espacios portuarios reconvertidos, especialmente cuando la escala de la intervención ha sido importante creando una dinámica propia de atracción de actividades económicas, visitantes, equipamientos y servicios.
- » **Desarrollo socio-económico.** Con los proyectos se ha pretendido también rentabilizar espacios portuarios obsoletos o abandonados, incentivar la creación de nuevas actividades económicas del sector servicios, generar recursos para el puerto y la ciudad y crear nuevo empleo.

En general ambos tipos de objetivos se encuentran en la mayoría de propuestas. Cuál de ellos ha preponderado ha dependido de quién ha sido el promotor de los proyectos –el puerto, la ciudad o el sector privado– y de quién los ha gestionado –una agencia urbanística, el puerto, la ciudad o una empresa concesionada o similar–. En cualquier caso, un proyecto de calidad y un buen equilibrio entre objetivos de mejora urbana de la ciudad y de carácter socio-económico han sido condiciones necesarias para alcanzar



Figura 5. Museo Marítimo en Darling Harbour, Sídney.
Fuente: J. Alemany, 2008

una gran aceptación por parte de ciudadanos y visitantes, de académicos y cronistas urbanos, de inversores privados y responsables de equipamientos públicos.

La selección de funciones, equipamientos y actividades en los nuevos espacios portuarios

La diversidad de objetivos y de funciones asignadas a los nuevos espacios es muy grande. Las reconversiones portuarias de gran tamaño –superiores, por ejemplo a las 100 hectáreas– permiten con frecuencia operaciones de promoción de viviendas que no son posibles o son difíciles de justificar por la privatización que suponen en operaciones de tamaño inferior. Si las funciones de mejora urbanística predominan sobre las de índole económica, los espacios públicos y los equipamientos colectivos acostumbran a tener más importancia que las actividades económicas privadas. Al contrario, si lo que se persigue es fundamentalmente un nuevo desarrollo económico de la zona, obviamente las actividades privadas adquieren mayor importancia. En todas las experiencias anteriormente citadas se encuentra una mezcla de funciones adscritas a los nuevos espacios portuarios que conlleva una mezcla de usos y actividades. También es necesario considerar, por último, que una exitosa reconversión portuaria contribuye a mejorar la imagen de la ciudad y la calidad de vida de sus ciudadanos, cuestiones que forman parte indisoluble de su desarrollo económico y bienestar social.

Del análisis de las experiencias reseñadas en el primer apartado y de los trabajos globales publicados (Alemany, Bruttomesso, 2011) se puede comenzar a obtener algunas primeras ideas y conceptos generales válidos para tener unos sencillos criterios básicos para la elaboración de nuevos proyectos. No existe, ni probablemente existirá nunca, una *teoría general* de las reformas urbanas portuarias. Ni siquiera se pueden elaborar unas normas concretas que sean válidas para todos los proyectos. La diversidad de características de los espacios portuarios antiguos y sus complejas relaciones con sus ciudades, también estas con su gran diversidad de características y condiciones, hacen imposible esta tarea. No obstante, dos organizaciones se han aventurado a elaborar unos criterios básicos generales muy interesantes para tener en cuenta en futuros proyectos. Son los “Principios para el desarrollo sostenible de los *waterfronts*” (Città d’Acqua, 2000) y la “Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias” (AIVP, 2006).



Figura 6. Terminal de cruceros con espacio público en la cubierta, Minato Mirai, Yokohama. Fuente: J. Alemany, 2008

Las reconversiones portuarias más exitosas *desde un punto de vista social* serían las que presentan más demanda social y las que han creado y mantenido mayor número de puestos de trabajo. El primer supuesto puede conseguirse con una mezcla de usos y actividades que mantenga una elevada demanda durante todo el día, todos los días de la semana y todos los meses del año. En este sentido los equipamientos y servicios deben dirigirse a tres tipos de demanda: a) *demanda local*, de la propia ciudad y especialmente de los barrios más próximos, que asegura unos usos básicos de carácter cultural, comercial y de ocio (museos y centros culturales, tiendas, actividades náuticas, restaurantes y bares) para los ciudadanos residentes; b) *demanda regional* de visitantes de áreas próximas a la ciudad (delimitadas en una isócrona de dos horas, por ejemplo) que usa los mismos servicios que los residentes, pero a diferencia de estos visita la mayor parte de equipamientos públicos y privados. Es una demanda de personas que han viajado expresamente para conocer estos espacios y cuya visita, por tanto, se prolonga a lo largo de un día; c) *demanda internacional* de visitantes externos al país que visitan la ciudad (turismo urbano y viajes profesionales y de negocios) que encuentran en las áreas portuarias reconvertidas unos espacios públicos, equipamientos, servicios y actividades interesantes y atractivas.

Se puede distinguir entre los usos y actividades *en el agua* y *en tierra*. Sin ánimo de ser exhaustivo se pueden encontrar las siguientes *actividades marítimas*: embarcaciones deportivas y de ocio, clubes náuticos y servicios para las embarcaciones y sus usuarios; barcos pesqueros y servicios para la pesca (no industrial); embarcaciones históricas, tradicionales y científicas; buques de tráfico de pasajeros de ferris y embarcaciones de excursiones marítimas de corto recorrido; cruceros. Un análisis de los más habituales *servicios y actividades en tierra* de las principales reconversiones portuarias anteriormente apuntadas muestra los siguientes usos: culturales (como museos, centros culturales y de formación, y en algunos pocos casos, teatros o cines); servicios terciarios (oficinas para agentes marítimos, oficinas públicas relacionadas con la mar, *World Trade Centers*); turísticos y de ocio (cafeterías, restaurantes, centros de ocio y en algunos casos, hoteles); comerciales (áreas comerciales, tiendas, centros artesanales); náutico-turísticos (servicios a las marinas, edificios de clubes, almacenes de vela ligera, instalaciones para submarinismo); tráfico de pasajeros (terminales de ferris y de cruceros); científicos y de divulgación científica (edificaciones de apoyo a buques oceanográficos, equipamientos para la náutica tradicional, centros de investigación marina, acuarios).



Figura 7. Pudong desde el paseo The Bund, Shanghái.
Fuente: J. Alemany, 2008

En algunas transformaciones portuarias se han menospreciado las actividades marítimas dejando vacías o muy poco ocupadas las dársenas y las superficies de agua. Allí donde antes había barcos, marineros, estibadores, comerciantes y agentes marítimos en plena actividad, llenando los muelles de vida y dinamismo, después de un proyecto inadecuado no hay nada, solo el espejo de agua. Ello produce una sensación de soledad y vacío. No hay espacios más tristes y desaprovechados desde un punto de vista socioeconómico, social y cultural que un viejo puerto sin embarcaciones ni personas trabajando. En todos los muelles y dársenas de un viejo puerto puede y debe haber actividades marítimas pero, ahora sí, compatibles con el uso urbano de los nuevos espacios públicos. El concepto se ha expuesto de forma clara: *mantener el puerto en la ciudad*. Ello no solo es compatible con la transformación del viejo espacio portuario sino que en la mayor parte de casos es una condición de su éxito y del pleno aprovechamiento social del muelle y las dársenas.

Disponer de embarcaciones y mantener actividad y trabajo en las áreas marítimas de las reconversiones portuarias es un elemento esencial para mantener y aprovechar plenamente el carácter portuario de estos espacios y muy probablemente si se quiere también mantener algunos de sus elementos patrimoniales. Generalmente ha sido muy costoso construir las infraestructuras marítimas y sus instalaciones y es una pérdida social y económica no explorar sus posibilidades. Si además de tener objetivos de mejora urbanística se consideran las alternativas que ofrecen las grandes transformaciones para crear nuevas áreas de centralidad urbana con dinámica económica, con nuevas actividades que solo se pueden desarrollar en un puerto, con la creación y mantenimiento de nuevos empleos, entonces se concluye que el aprovechamiento de las áreas de agua en los muelles y dársenas es imprescindible.

Las áreas marítimas y sus muelles y espacios terrestres relacionados constituyen el elemento característico de las ciudades portuarias, lo que las diferencia de las demás ciudades. El espacio de contacto tierra-agua de un puerto es un área especial y es un elemento de atracción para la gente. Son espacios donde se han localizado una serie de funciones, usos, actividades y trabajos que no podían desarrollarse en otros espacios y donde en el futuro deben establecerse nuevas actividades específicamente portuarias que tampoco pueden localizarse en otros lugares de la ciudad ni, obviamente, en ciudades no portuarias.

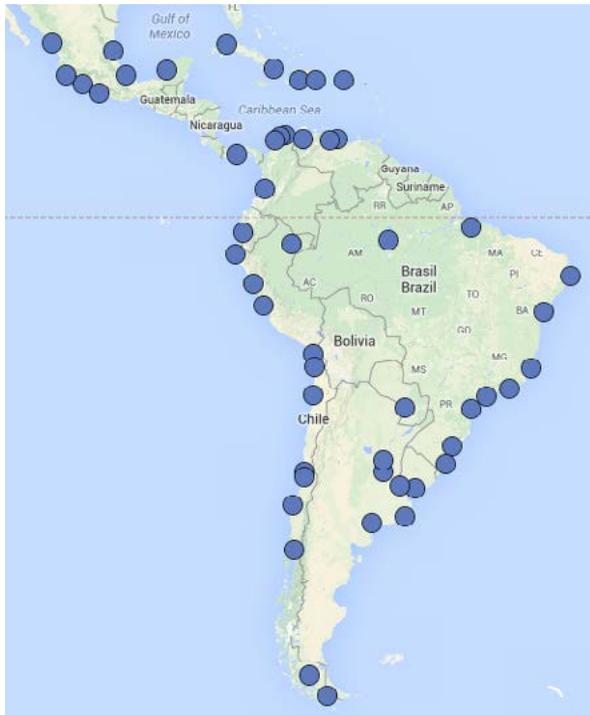
Respecto las actividades desarrolladas en tierra en las principales reconversiones portuarias también se pueden extraer algunas primeras ideas y conclusiones, a pesar de su gran diversidad. Siguiendo los mismos razonamientos anteriores se deben localizar en estas áreas renovadas servicios, equipamientos y actividades que tengan relación directa con funciones portuarias, pero ahora deben ser compatibles con la visita masiva de ciudadanos. Es necesario partir de la base de que aunque se abarquen superficies amplias de suelo, estas siempre son una parte relativamente muy pequeña del suelo urbano y, por tanto, no es conveniente localizar servicios y actividades que puedan desarrollarse en otros lugares de la ciudad. Las situaciones más problemáticas se dan cuando se privatizan áreas con equipamientos o actividades –como viviendas y hoteles– en espacios relativamente reducidos de los viejos puertos. Todavía es peor cuando se dedican a grandes aparcamientos, dejando espacios de gran calidad y potencialidad a los automóviles y privándoselos a las personas. Situaciones completamente distintas se dan en ciudades situadas en fiordos o en grandes espacios de agua abrigada en bahías y estuarios con grandes dotaciones de espacios portuarios y costeros que pueden llegar a ser de centenares de kilómetros como son las capitales de los países bálticos, Hong-Kong, Nueva York o Sidney. En estas ciudades con grandes extensiones de costa, la construcción de viviendas, teatros, hoteles, bibliotecas y otros centros culturales es compatible con la localización de actividades que tienen relación con el puerto y que se mantienen abiertas a todos los ciudadanos. Pero estas situaciones se dan solo en unas pocas ciudades con muy largas extensiones de áreas terrestres de relación con la superficie de agua. La gran mayoría de los espacios portuarios y costeros son escasos y tienen pocos usos alternativos.

Las funciones y usos del suelo de los viejos muelles y áreas próximas que mayor aceptación han tenido son aquellos que se han planificado con el objetivo de mantener unos usos portuarios y marítimos, dirigidos a tener una amplia demanda social y que han preservado y reutilizado el patrimonio portuario existente. Estos suelen ser también los usos y actividades que han tenido una presencia durante más tiempo, siempre por encima de modas banales y pasajeras que obligan a cambios en estas áreas con una cierta frecuencia. Las funciones y actividades portuarias son, por último, las que acaban produciendo mayor impacto socioeconómico en la ciudad y durante más tiempo, superior siempre a los usos privados que tienen un carácter puntual durante un corto periodo.

Las ciudades portuarias latinoamericanas

América Latina dispone de un conjunto amplio de grandes ciudades portuarias. Es un sistema que comenzó a formarse y desarrollarse en el siglo XVI y que con nuevas incorporaciones en cada etapa histórica ha terminado conformando una importante red con un destacado patrimonio urbano y portuario.

En los primeros siglos de la colonización España creó un sistema de relaciones económicas que se basaba en la organización de dos flotas anuales que partían de Sevilla y que tenían por destino unos pocos puertos americanos: la *flota de Nueva España* se dirigía a Veracruz y los *galeones de Tierra Firme* desembarcaban en Cartagena de Indias y Portobelo. A este último puerto llegaban las mercancías (oro y plata fundamentalmente) del Perú a través de los puertos de El Callao (Lima), con escala en Guayaquil y destino marítimo Panamá. Después, a través de la vía terrestre del istmo llegaban hasta Portobelo, que fue substituido después de su destrucción por el puerto cercano de Nombre de Dios. Después las dos flotas se reunían en La Habana para realizar juntas el viaje de retorno a Sevilla. Además, desde el puerto de Acapulco partía el *navío de China* o *galeón de Manila* con destino al puerto de la capital de Filipinas. Portugal organizaba



MÉXICO: Veracruz, Tampico, Puerto Mazatlán, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Acapulco, Campeche. REPÚBLICA DOMINICANA: Santo Domingo. HAITÍ: Puerto Príncipe. CUBA: La Habana, Santiago. PANAMÁ: Panamá: PUERTO RICO: San Juan. COLOMBIA: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura. VENEZUELA: La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo. ECUADOR: Guayaquil. PERÚ: El Callao, Chimbote, Paita, Iquitos. BRASIL: Manaus, Belem, Recife, Salvador, Rio, Vitoria, Santos, Paranaguá, Porto Alegre, Rio Grande. URUGUAY: Montevideo. PARAGUAY: Asunción. ARGENTINA: Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Mar del Plata, Bahía Blanca, Ushuaia. CHILE: Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt, Punta Arenas.

Figura 8. Principales ciudades portuarias latinoamericanas. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

también en el siglo XVI sus relaciones con la colonia de Brasil a través de dos grandes puertos: Lisboa y Salvador en la Bahía de Todos los Santos (capital brasileña desde 1549). Otros puertos menores tenían también actividad pero nunca de forma destacada con grandes volúmenes de tráfico. Con excepción de Portobelo (y Nombre de Dios, que tampoco se desarrolló) las anteriores nueve históricas ciudades portuarias americanas han subsistido hasta la actualidad, siendo las más antiguas de todo el continente que mantienen actividad y que en muchos casos disponen de un patrimonio histórico muy amplio y valiosísimo. Este sistema de navegación y de relación entre unos puertos predeterminados se mantuvo hasta el siglo XVIII cuando, después de décadas de crisis, fue substituido por otro más amplio. En España, los llamados *decretos de libre comercio* de 1765 y 1778 promulgados por Carlos III ampliaron el sistema a 53 puertos (13 en la península y 40 en el continente americano). También se amplió el sistema en Brasil al trasladar la capital de la colonia de Salvador a Rio de Janeiro en 1763.

Primero la ampliación del comercio, después la independencia de los países americanos y por último, la industrialización y liberalización comercial, han incorporado en los siglos XIX y XX nuevos grandes puertos y ciudades portuarias al sistema creado en los tres siglos anteriores durante la colonización.

Actualmente si añadimos a las ciudades portuarias de la colonia las que se han destacado posteriormente, se puede delimitar un amplio conjunto que abarca todos los países latinoamericanos (excepto Bolivia y todos los de Centroamérica menos Panamá). Es difícil realizar una clasificación estricta de las ciudades portuarias latinoamericanas más importantes. Algunas tienen grandes puertos, pero son ciudades relativamente pequeñas como La Guaira en Venezuela, Paita en Perú o San Antonio en Chile. Otras son también pequeñas pero tienen puertos que juegan un papel determinante para el futuro de áreas geográficas situadas en lugares estratégicos como pueden ser Punta Arenas en Chile o Ushuaia en la Argentina. Considerando dos condiciones básicas: 1) ciudades medianas y grandes a partir de 200.000 habitantes y 2) puertos con amplias áreas frente la ciudad y tráfico diversificado o turístico importante (y por tanto, con posibilidades de elaborar proyectos de mejora de las relaciones puerto-ciudad), se encuentran 46 ciudades portuarias. Si además se suman los 5 casos anteriores (La

Guaira, Paita, San Antonio, Punta Arenas y Ushuaia) que no cumplen la primera de las condiciones, pero si la segunda, se obtendría un *conjunto de 51 ciudades portuarias latinoamericanas*.

Experiencias de renovación urbano-portuaria en América Latina

Un conjunto tan grande de ciudades portuarias con un patrimonio histórico muy importante en muchos casos (algunas han sido declaradas Patrimonio de la Humanidad por UNESCO, otras son las primeras ciudades portuarias de todo el continente, todas tienen interesantes espacios de relación tierra-agua) conduciría a suponer que hay muchas experiencias de renovación urbano-portuaria con importantes impactos en la ciudades. Nada más lejos de la realidad.

Actualmente solo pueden consignarse dos realizaciones de renovación de *waterfronts* portuarios de una cierta entidad, es decir, de más de tres decenas de hectáreas y que han tenido un impacto urbanístico importante: se trata de *Puerto Madero* en Buenos Aires y *Malecón 2000* en Guayaquil. Una pequeña (3,5 hectáreas) pero muy interesante propuesta se ha realizado en Belem do Pará: la *Estação das Docas*. Otra gran transformación está en construcción en Rio de Janeiro: *Porto Maravilha*. No hay más intervenciones con masa crítica para incidir en la ordenación urbanística de la ciudad, aunque sí se debe reseñar alguna operación con fuerte impacto negativo, como la construcción del centro comercial de Castro que ha logrado destruir un hermoso *skyline*, afeando hasta extremos difíciles de imaginar el frente marítimo y destruyendo, sin duda, oportunidades de desarrollo futuro para la hermosa capital de Chiloé. Pequeñas intervenciones se han producido en numerosos lugares, pero sin apenas incidencia en la ciudad. Por último, hay que apuntar que sí abundan proyectos y propuestas generales sin realización alguna ni perspectivas de llevarse a la práctica a corto plazo por desidia, ineficiencia e ignorancia (con demasiada frecuencia se dan las tres características a la vez) de autoridades portuarias, locales y también nacionales. Un tan amplio e importante patrimonio de las ciudades portuarias latinoamericanas, solo comparable al europeo en todo el mundo, merecería una mayor atención de estudiosos, técnicos, profesionales, líderes de opinión y autoridades políticas⁴.

Aunque sean muy conocidas se describen y comentan brevemente las dos principales realizaciones (*Puerto Madero* y *Malecón 2000*), una pequeña pero muy interesante obra (*Estação das Docas*) y el mayor proyecto actualmente en obras (*Porto Maravilha*).

» **Puerto Madero** (descripción oficial en: www.corporacionpuertomadero.com).

Es probablemente la mayor operación de renovación urbanística de América Latina de los dos últimos decenios. Abarca 170 ha del viejo Puerto Madero de la capital argentina construido a finales del siglo XIX. Este sistema de dársenas interiores rodeadas de almacenes y elevadores de granos quedó obsoleto con el crecimiento del tamaño y calado de los buques en los primeros años del siglo XX. Después de un largo periodo de abandono se comenzó a estudiar su reutilización en los años 1989-1990 y se creó un organismo especial para llevarla a cabo: la Corporación Antiguo Puerto Madero que ha dirigido y ordenado todo el proceso hasta la actualidad⁵. En las aproximadamente 130 ha de suelo se han realizado numerosas operaciones urbanísticas, las más importantes de las cuales pueden resumirse de la siguiente manera: rehabilitación (y nueva construcción cuando no existían) de los 16 viejos galpones construidos a lo largo de sus cuatro diques o dársenas interiores que han supuesto la creación de numerosas nuevas actividades en la zona y han

4. Solo desde la revista *Portus* (www.portusonline.org) se ha dedicado atención en casi todos sus números a ciudades latinoamericanas. Particularmente los últimos números 26 y 28 tienen amplios dossiers dedicados a las ciudades portuarias de Chile y Brasil, respectivamente.

5. Creada por Decreto 1279 de 21 de noviembre de 1989



Figura 9. Puerto Madero, Buenos Aires. Fuente: J. Alemany, 2006

dado con frecuencia la imagen a toda la operación; conservación y rehabilitación de algunos otros elementos del patrimonio portuario; se ha dotado de espacios públicos amplios y algún equipamiento cultural a la zona; se han construido una gran cantidad (unos dos millones de metros cuadrados) de apartamentos y edificios de oficinas y servicios. En las 40 ha aproximadas de superficie de agua solo se ha construido una lujosa marina (en uno de los cuatro diques) y se han amarrado dos buques históricos. No hay duda que el nuevo Puerto Madero ha supuesto una dinamización urbanística, la dotación de nuevos espacios públicos y unas muy importantes inversiones en la zona central de la ciudad, cercana al llamado *Microcentro*. También tiene en su haber positivo la creación de nuevas actividades económicas y puestos de trabajo. En este sentido ha sido un importante éxito resaltado en los documentos oficiales de la Corporación. Pero también pueden destacarse algunas carencias y críticas importantes (Liernur, 2007): dicotomía entre el elitismo de buena parte de la operación inmobiliaria que la ha privado de equipamientos y servicios de gran uso urbano y de una amplia demanda popular de los espacios públicos los fines de semana; insuficiente conservación del excepcional patrimonio portuario (Aslan et al., 1992) del siglo XIX y principios del siglo XX –¡único en América!– que existía antes de la transformación (las hermosas y especiales grúas hidráulicas que se apoyaban en los galpones se vendieron a peso de hierro durante el proceso de planificación y se destruyeron valiosos edificios portuarios); concesiones a modas efímeras y banales como la construcción fuera de escala y de contexto de un llamativo puente peatonal.

» **Malecón 2000** (descripción oficial en: www.malecon2000.org).

Es la principal realización en toda la costa del Pacífico latinoamericano. Comenzó su planificación en 1997 con la creación de la Fundación Malecón 2000⁶ y las obras se iniciaron al año siguiente. Es una actuación integral sobre el antiguo Malecón Simón Bolívar a lo largo de 2,5 km en el río Guayas. Los principales nuevos usos y actividades son, resumidamente, los siguientes: Museo de Arte Contemporáneo; Jardín del Malecón; restauración del Mercado Sur; centro comercial; restaurantes; área de juegos infantiles; muelles para embarcaciones de paseo por el río; cine IMAX, etc. Esta importante obra ha sido el resultado de una inteligente gestión iniciada por la municipalidad, basada en la combinación de inversiones privadas y públicas dirigida por una fundación privada sin ánimo de lucro, la Fundación Malecón 2000. El resultado ha sido muy positivo. No solo es el lugar más visitado de Guayaquil, sino que ha atraído nuevo turismo y, lo que es más importante, supone una notable revitalización urbanística, comercial y económica general en el cercano casco antiguo de la ciudad. El

6. La Fundación fue creada en enero de 1997, las obras empezaron en 1998 y comenzaron a inaugurarse espacios en 2000.



Figura 10. Malecón 2000, Guayaquil. Fuente: www.malecon2000.org

éxito obtenido ha llevado a extender la rehabilitación y transformación de otros lugares de la ciudad, como el Malecón Estero Salado y el Malecón Vicente Rocafuerte, gestionados por la misma Fundación. El proyecto, las obras y el desarrollo del Malecón 2000 son un ejemplo de las posibilidades de transformación de viejos espacios portuarios y de su impacto positivo en la ciudad cuando hay una voluntad de mejora y una gestión eficiente de los recursos.

» **Estação das Docas** (descripción oficial en: www.estacaodasdocas.com.br).

En la ciudad de Belem do Pará en la Bahía de Guarajá se ha realizado una relativamente pequeña pero muy interesante intervención sobre un viejo muelle fluvial. Se trata de la transformación del espacio público del muelle y de sus tres almacenes construidos en Inglaterra con las estructuras típicamente portuarias de hierro de principios del siglo pasado. Estos almacenes pertenecían a la empresa Muelles do Pará. Cada uno de los almacenes se ha dedicado a unos usos y actividades diferentes que sus propios nombres describen: Boulevard de las Artes, Boulevard de la Gastronomía y Boulevard de Ferias y Exposiciones⁷. En este espacio portuario hay también dos monumentos, un teatro, un anfiteatro y una estación fluvial. En total la extensión de esta intervención apenas llega a las 3,5 hectáreas, pero atrae a numerosos visitantes y ha tenido una incidencia muy notable en el urbanismo y en la imagen de la ciudad.

7. Inaugurados el 13 de mayo de 2000

» **Porto Maravilha** (descripción oficial en: www.portomaravilha.com.br).

En el frente del viejo puerto de Río de Janeiro, con sus estrechos muelles y sistema de almacenes cercanos al agua, se ha ido produciendo una evolución muy típica de muchas ciudades: las actividades portuarias se trasladaron a una nueva área en Cajú, se construyó una autopista elevada –la Perimetral– que separaba todavía más la ciudad de su puerto y se fue degradando progresivamente todo el entorno urbano. Este proceso de abandono y degradación comenzó a fines de los años sesenta y se acentuó en los setenta, siempre del siglo pasado. En la década siguiente comenzaron a proponerse ideas y a elaborarse proyectos para la rehabilitación y dinamización de esta amplia área de la ciudad desde diversos organismos, especialmente desde el Instituto Pereira Passos, que



Figura 11. Estação das Docas, Belem do Pará. Fuente: www.estacaodasdocas.com.br

es el responsable de la planificación urbanística de Río. Pero no es hasta 2009 cuando la *Prefeitura* aprueba la *Operação Urbana Consorciada da Região do Porto*⁸, más conocida como *Porto Maravilha* (Silva, 2014). El desencadenante de esta vasta operación fueron los proyectos para el Campeonato Mundial de Fútbol de 2014 y los Juegos Olímpicos de 2016. Se prevé actuar sobre 494 hectáreas con una inversión de 8.000 millones de Reales. En la zona portuaria y su entorno se están construyendo o se construirán en los próximos años un gran acuario, museos, centros de convenciones, apartamentos, oficinas, terminales de cruceros y se rehabilitarán para diversos usos los viejos almacenes y algunos edificios históricos que forman parte del patrimonio industrial y arquitectónico de la ciudad. Con esta magna operación se considera que se incidirá positivamente en un nuevo desarrollo de los barrios de Santo Cristo, Gamboa y Saúde y también en una parte de los del Centro, Cajú, Cidade Nova y San Cristovao. El proyecto contiene una concepción de sostenibilidad en el diseño de los nuevos edificios y al promover el tranvía eléctrico como medio de transporte público en la zona. Una de las primeras operaciones ha sido el derribo de 5 km de la autopista elevada, la llamada Perimetral, que suponía una importante barrera de separación de toda el área terrestre con el agua. Toda la operación se gestiona desde la iniciativa de la *Prefeitura* a través de la Compañía de Desarrollo Urbano de la Región del Puerto de Río de Janeiro (CDURP)⁹. Para financiar esta gran operación e incentivar la inversión se ha previsto una figura especial como son los Certificados de Potencial Adicional Constructivo (CEPAC) que los inversores privados deben adquirir si desean construir por encima de los coeficientes edificatorios asignados. Esta figura puede aportar importantes recursos económicos para espacios públicos e infraestructuras, para la rehabilitación y para el nuevo desarrollo de los barrios próximos, pero también puede suponer, de no estar muy bien controlada, una base especulativa y una densificación elevada de toda esta amplia área urbano-portuaria (Monié, Santos da Silva, 2014). En definitiva, *Porto Maravilha* es un proyecto en marcha sumamente ambicioso en sus dimensiones y en sus objetivos. Supone en estos momentos la operación urbanística de transformación de un viejo puerto y de su entorno más importante de América Latina y una de las más destacadas de todo el mundo en los tres últimos decenios.

Las realizaciones y proyectos anteriores de América Latina, constituyen una importante experiencia –con sus aciertos e impactos positivos, pero también con sus errores y problemas– para la reconversión de nuevos espacios en la gran red de ciudades portuarias de la región. Elaborar proyectos de calidad y poner en marcha la organización,

8. Aprobada por la Ley complementaria 101/2009

9. Creada por la Ley complementaria 102/2009

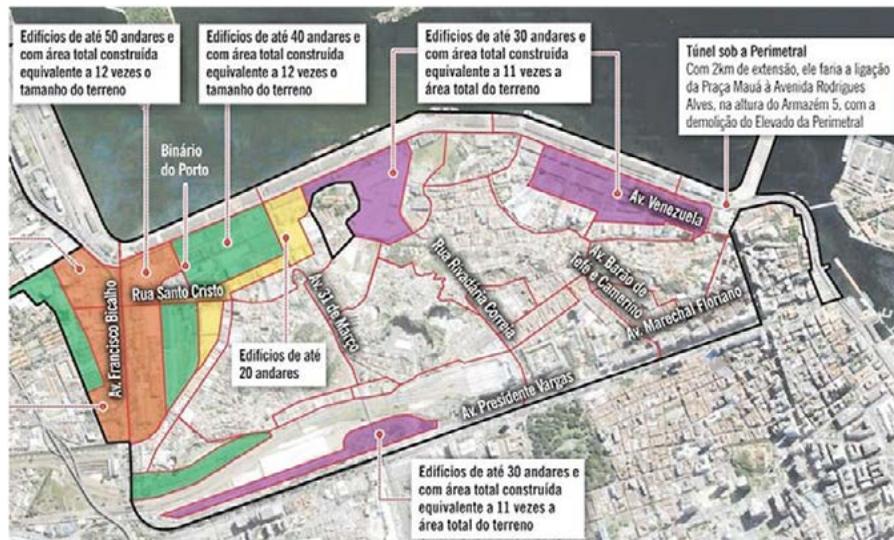


Figura 12. Esquema de la edificación de Porto Maravilha, Rio de Janeiro. Fuente: www.portomaravilha.com.br

la financiación y la gestión adecuadas a las características y a las potencialidades de cada ciudad portuaria permitirá aprovechar las oportunidades que ofrecen los viejos puertos para nuevas transformaciones urbanas. La culminación de este proceso de transformación y revitalización puede suponer, de llevarse a buen término, mayores niveles de desarrollo y de calidad de vida para los habitantes de las ciudades portuarias latinoamericanas.

Bibliografía

- » AIVP (ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS) (2006) *Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias*. Declaración elaborada durante la Conferencia Internacional de esta asociación de Sídney de 2006. (www.aivp.org).
- » ALEMANY, Joan (1991) *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Madrid. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- » ALEMANY, Joan; BRUTTOMESSO, Rinio (Ed) (2011) *La Ciudad Portuaria del Siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación puerto-ciudad*. Venecia. RETE, Asociación para la colaboración de puertos y ciudades, (www.reteonline.org).
- » ASLAN, Liliana; JOSELEVICH, Irene; NOVOA, Graciela; SAIEGH, Diana; SANTALÓ, Alicia (1992) *Buenos Aires. Puerto 1887-1992*. Buenos Aires. IPU, Inventario de Patrimonio Urbano.
- » BIRD, James (1971) *Seaports and Seaport Terminals*. London. Hutchinson University Library.
- » BRUTTOMESSO, Rinio (Ed) (1991) *Waterfront, una nuova fronteira urbana*. Venecia. Centro Internazionale Città d'Acqua.
- » CITTÀ D'ACQUA (2000) *10 principios para un desarrollo sostenible de las áreas de los waterfronts urbanos*. Declaración elaborada conjuntamente con WASSERSTAD GMBH de Berlín con motivo de la "Global Conference on the Urban Future (URBAN 21)" de Berlín en 2000 (www.oas.org/cip/docs).
- » HOYLE, B.S; PINDER, D.A; HUSAIN, M.S, (Ed) (1988) *Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment*. London. Belhaven Press.
- » HOYLE, Brian (1988) *Development Dynamics at the Port-City Interface*. En: *Revitalising the Waterfront...* London. Belhaven Press.
- » LIERNUR, Jorge F. (Ed) (2007) *Puerto Madero Waterfront*. New York. Prestel, Harvard University Graduate School of Design.
- » MARSHALL, Richard (2001) *Waterfronts in post-industrial cities*. New York. Spon Press.
- » MONIÉ, Frederic; SANTOS DA SILVA, Vivian (2014) *Waterfronts e relação cidade/porto. O caso do Projecto Porto Maravilha em Rio de Janeiro*. *Portus* 28, octubre 2014, Venecia (www.portusonline.org).
- » SILVA, Alberto (2014) *Porto Maravilha: revitalização, sustentabilidade e preservação do patrimônio*. *Portus* 28, octubre 2014, Venecia (www.portusonline.org).
- » WRENN, Douglas (1983) *Urban Waterfront Development*. Washington DC. Urban Land Institute.

Joan Alemany Llovera / alemany45@gmail.com

Doctor en Ciencias Económicas. Consultor especialista en Planificación Urbana y Economía Portuaria. Autor de diversos libros y artículos sobre organización, planificación y transformación de puertos. Ha realizado estudios de planificación para siete grandes puertos y ciudades portuarias de América Latina y para numerosos puertos españoles. Ha sido profesor del departamento de Política Económica de la Universidad de Barcelona desde 1976 a 2013. Actualmente es director de la revista *Portus*.