

Rehabilitar, reconvertir, revitalizar pero mantener el puerto en la ciudad

Joan Alemany

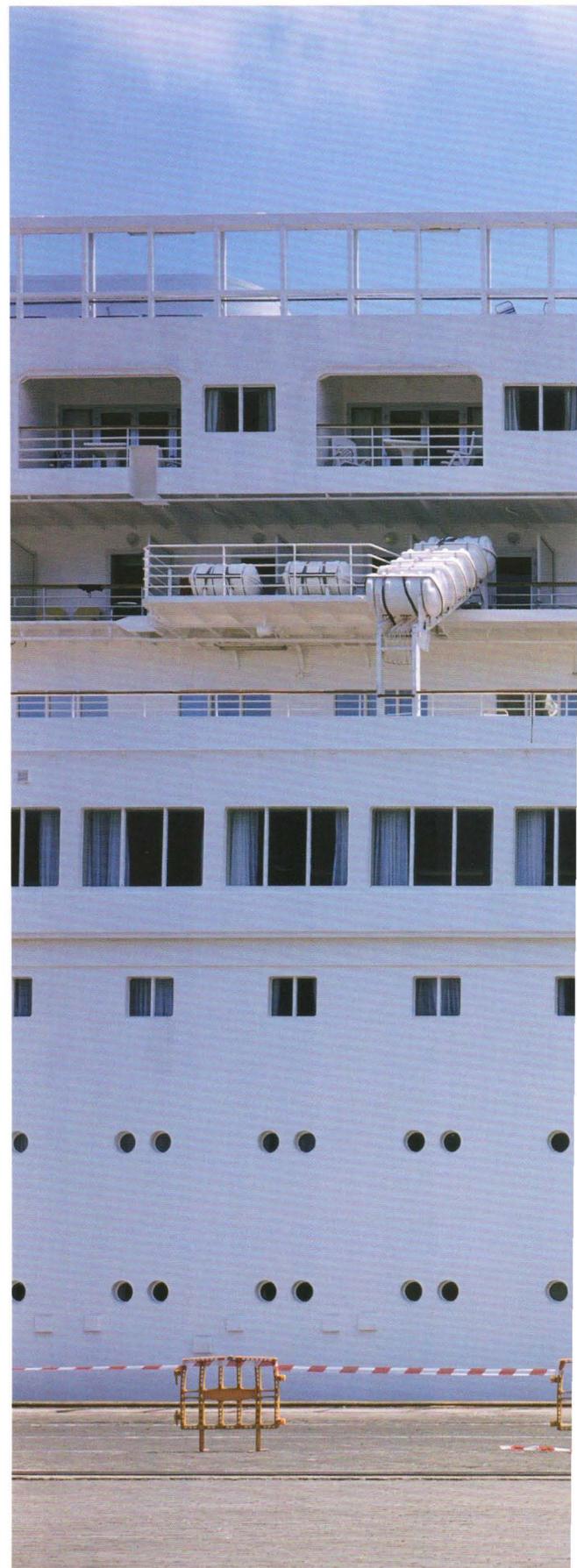
Existen numerosas experiencias de reconversiones urbanísticas de viejos espacios portuarios en ciudades muy distintas de los cinco continentes. Se puede considerar que, en general, han obtenido un cierto éxito urbanístico y económico pues atraen a numerosos visitantes a unas áreas portuarias que antes estaban abandonadas o infrautilizadas y a las que no se podía acceder fácilmente.

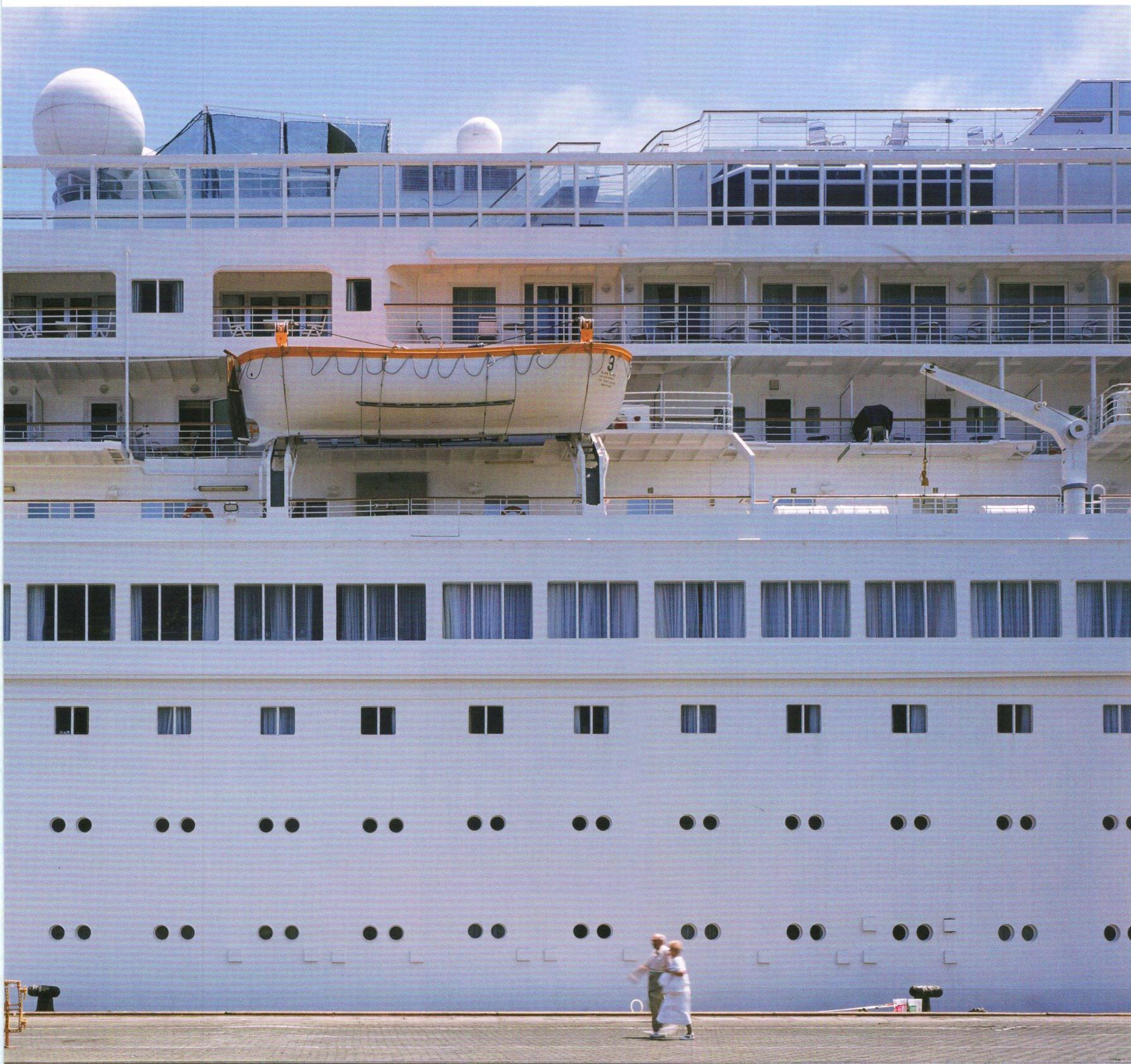
La primera experiencia importante de este fenómeno de reconversión de espacios portuarios para darles un uso urbano se produjo en San Francisco, hace aproximadamente treinta años, cuando se planteó la reconversión y revitalización urbanística de un amplio frente marítimo que se encontraba en un proceso de progresivo abandono y degradación. Como elemento dinamizador se planificó, por parte de la ciudad y el puerto, la revitalización del área portuaria comprendida entre el Pier 39 y el Hyde Street Pier, incluyendo en ésta zona el Fisherman's Wharf. Aprobados los proyectos de detalle, realizadas las obras y dadas las concesiones de nuevas actividades, se inauguró la remodelación del Pier 39 en 1979, constituyendo la primera gran experiencia urbanística del fenómeno llamado *la renovación de los waterfronts*. Los efectos positivos de las nuevas actividades abiertas al público en los muelles pronto se dejaron sentir sobre una amplia área urbana próxima hasta Van Ness Avenue, con diferentes calles longitudinales y perpendiculares a la costa en la que se ha producido una importante revitalización urbanística.

Tanto en esta primera experiencia como en las que inmediatamente le siguieron en los primeros años ochenta (Baltimore, Londres, Liverpool, Nueva York...); en las posteriores, al final de esta década y en los años noventa (Ciudad del Cabo, Sydney, Lisboa, Génova, Barcelona, Buenos Aires, Bilbao...) y en las grandes propuestas actualmente en marcha (Valencia, Marsella, Santa Cruz de Tenerife, Valparaíso, Hamburgo, Río de Janeiro...); los proyectos se impulsan con dos tipos de objetivos. En primer lugar, de carácter netamente urbanístico; es decir, se trata de la recupera-

ción de espacios abandonados o infrautilizados para unos nuevos usos urbanos, para espacios públicos, para nuevos equipamientos y servicios y, en general, para una mejora de las relaciones puerto-ciudad. En segundo lugar, de carácter socio-económico, ya que se trata de rentabilizar el uso de estos espacios, de desarrollar nuevas actividades del sector de servicios, de atraer turismo o de crear empleo.

En general, los proyectos realizados de renovación de *waterfronts* han conseguido éxito en la consecución de los objetivos anteriores. No era difícil, pues se partía en casi todas las experiencias de áreas abandonadas o claramente infrautilizadas para actividades portuarias. Además, estos espacios portuarios se encontraban cerca del centro de la ciudad de forma que su reconversión suponía la incorporación de nuevas zonas de alto valor urbanístico y económico. En estas condiciones las propuestas que suponían abrir estos espacios a la vida urbana y dotarlos de algunos servicios y equipamientos obtenían una gran aceptación y un número muy elevado de visitantes con una cierta independencia de la calidad de la arquitectura, del diseño urbano o del nivel de los servicios y actividades que se desarrollaban. Algunas de las primeras experiencias más interesantes de los años ochenta y primeros noventa del siglo XX (San Francisco, Baltimore, Sydney, Liverpool, Ciudad del Cabo, Barcelona o Génova) marcaron unas ciertas pautas que fueron imitadas por los proyectos que posteriormente se elaboraron en muchas otras ciudades portuarias de sus entornos geográficos. Pero, como suele suceder cuando se reproducen modelos que han tenido un cierto éxito en algunas ciudades, se banalizan los contenidos y las formas. Así nos encontramos actualmente con muchas propuestas de reconversión de *waterfronts* en ciudades portuarias que no parten de unos análisis sobre las características y las posibilidades de estos espacios y las necesidades reales de desarrollo urbano y socio-económico de la propia ciudad, sino del mimetismo de otros proyectos que han tenido buena aceptación en otros lugares.





Uno de los errores más frecuentes en las propuestas que se discuten actualmente es la no consideración de las actividades marítimas. El abandono o la infrautilización de los espacios portuarios más antiguos se produce fundamentalmente por dos cuestiones: primera, por la evolución técnica del tráfico marítimo que requiere actualmente amplios espacios diáfanos en tierra, largos muelles y dárse-

Es necesario partir del siguiente concepto: los espacios portuarios que puedan reconvertirse tienen unas características específicas muy interesantes que hay que tener siempre en cuenta. Al menos tres elementos diferencian claramente estos espacios de otros y le dan este carácter distinto. En primer lugar, son unas áreas especiales que comprenden conjuntamente unos espacios terrestres y unos espacios marítimos que históricamen-



nas con calados cada vez más profundos, condiciones que no cumplen los muelles más antiguos; segunda, las áreas portuarias históricas acostumbra a encontrarse muy integradas en zonas urbanas que no permiten un tráfico intenso ni una expansión futura de las actividades portuarias tradicionales. En estas condiciones muchas ciudades que desean reconvertir urbanísticamente estos espacios creen que es conveniente eliminar los usos vinculados a los tráficos portuarios y sustituirlos por actividades exclusivamente urbanas. En aquellos casos en los que se ha llevado a término una transformación que elimina las actividades portuarias el resultado ha sido, en general, negativo, al desvirtuar y banalizar completamente unos espacios con tradición y vocación marítima.

te han estado directamente relacionados. El espacio de agua abrigada ha sido diseñado y construido, en el caso de puertos artificiales, para los barcos que debían maniobrar y atracar en aquel lugar. Los muelles se han construido con un calado, una longitud y una estructura específicos para aquellos barcos. Los espacios terrestres con sus instalaciones —generalmente grúas y vías de ferrocarril— y sus edificaciones —generalmente almacenes y otras construcciones— han estado planificados y han funcionado durante muchos años con una relación directa con el muelle y el espacio de agua abrigada. En segundo lugar, estos espacios portuarios susceptibles de revitalización urbana son escasos, por lo que cualquier proyecto o actividad tendrá que tener en cuenta su especificidad y el hecho de que difícilmente se podrán repetir actuaciones en este tipo de áreas en

muchos años. En tercer lugar y por último, es necesario considerar que las áreas portuarias a reconvertir han tenido generalmente un elevado coste de construcción —por las dificultades de todas las infraestructuras marítimas—, tienen un elevado valor económico y urbanístico —por su centralidad— y, en general, han tenido un carácter de dominio público. Con estas características de bien escaso, especial y de alto valor, la alternativa de localizar servicios y equipamientos de todo tipo que la ciudad no dispone, de densificarlos para aprovechar el suelo y de privatizar buena parte del espacio para obtener unos beneficios inmediatos es, en muchas ciudades, una tentación evidente en la que se cae con demasiada facilidad. Con ello se puede perder una gran oportunidad de disponer de un espacio especial que sólo las ciudades portuarias históricas pueden ofrecer.

Fotografías de Jorge Yeregui para Neutra 14



Hay alternativas que pueden permitir la consecución de los dos grandes objetivos anteriores —mejora urbanística y desarrollo económico— rehabilitando y revitalizando el puerto, sin perder sus características básicas de ofrecer actividades marítimas y terrestres y sin una privatización de estos interesantes, importantes y característicos espacios.

Además estas alternativas tienen, en general, un valor de *sostenibilidad* en el sentido que dan lugar a unas actividades que crean riqueza y empleo y se mantienen en el tiempo, mientras que muchos de los usos más privados —como la construcción de viviendas— suponen un negocio a corto plazo para unos pocos sin que se creen nuevas actividades económi-

cas que de forma permanente generen renta y ocupación. Es la diferencia entre algunas experiencias que han supuesto una reconversión radical a usos de vivienda y que no han tenido más repercusión urbanística y económica que la de cualquier otro barrio, y las propuestas que han comportado la atracción constante de numerosísimos visitantes con elevados gastos en la zona y una considerable creación de empleo que ha contribuido decisivamente al desarrollo económico de la zona y los barrios próximos.

En los viejos espacios portuarios se debe contemplar siempre y en primer lugar la posibilidad de mantener actividades marítimas. Si las condiciones del área no permiten mantener tráfico marítimo comercial —muy probablemente ésta es la causa de la propuesta de reconversión—, sí acostumbran a permitir la localización de otros tráficos y actividades que necesitan de dársenas y muelles en aguas abrigadas y que, a la vez, son compatibles con la apertura del puerto a la ciudad y con la reutilización de los espacios terrestres contiguos. En este sentido, la dársena puede acoger gran diversidad de actividades marítimas como son: las marinas e instalaciones para la práctica de deportes náuticos —como los centros municipales de vela y de remo o los clubes náuticos—; los tráficos de pasajeros —sean éstos de línea regular como los ferrys o las embarcaciones de paseo de corto recorrido—; los cruceros turísticos —de escala o de base—; la pesca artesanal; el amarre de las embarcaciones históricas y científicas.

En tierra hay que considerar en primer lugar que algunas de las actividades marítimas anteriores necesitan instalaciones especializadas (terminales de pasajeros y de cruceros, lonjas, pequeñas edificaciones) que, frecuentemente pueden ser complementadas con otras como son: centros culturales (museos marítimos, teatros, cines); edificios de servicios terciarios (oficinas para agentes marítimos, WTC, comercio exterior); zonas comerciales (pequeños centros dirigidos al turismo, artesanías, comercio náutico); servicios turísticos (bares, restaurantes); centros científicos o de divulgación centrados en el mar (acuarios, centros de investigación, centros de interpretación). Lógicamente los espacios públicos deben permitir relacionar y estructurar todos estos servicios y equipamientos y, en general, la relación urbanística de la ciudad con su puerto, permitiendo el fácil y amable acceso a todas estas áreas.

En definitiva, se trata de mantener el puerto en la ciudad, revitalizando con nuevas actividades y equipamientos las áreas portuarias abandonadas o subutilizadas; pero sin cambiar su carácter, porque ello supone siempre perder identidad y patrimonio y desaprovechar nuevas oportunidades de desarrollo futuro para nuestras viejas ciudades portuarias. ●

REHABILITATION, RECONVERSION, REVITALISATION WHILE KEEPING THE PORT IN THE CITY

JOAN ALEMANY

The urban planning experiences of the decades of the 80s and 90s during the XXth Century marked the two main objectives of the phenomenon known as waterfront renovation projects: urban renewal and socio-economic development. The proposals opened up abandoned areas in the centre of the city to urban life, providing them with services and public facilities, obtaining great acceptance, regardless of the quality of architecture, urban design or the level of services and activities.

These interventions characterised some guidelines which were imitated in many other port cities, trivialising contents and forms. One of the most frequent mistakes is not taking into consideration maritime activities. In these cases, generally speaking, the result has been negative when altering spaces with maritime tradition and vocation.

From a sustainable alternative, in the transformation of port spaces, it is always necessary to contemplate firstly the possibility of maintaining maritime and terrestrial activities, without the privatisation of these spaces. The dock can include marinas and installations for the practice of nautical sports, passenger traffic, tourist cruises, traditional fishing, the docking of historic and scientific vessels. On land, specialised installations will be necessary for maritime activities which can be complemented with cultural centres, services buildings, commercial and tourist areas, and scientific or information centres focused on the sea. Public spaces should structure and relate all the services and facilities as well as the urban relationship between the city and its port.

The main objective is to keep the port in the city, revitalising it with new activities and facilities, without changing its character, as this always entails a loss of identity and heritage as well as a waste of new opportunities for the future development of our old port cities.

PALABRAS CLAVE: LA RENOVACIÓN DE LOS WATERFRONTS; IMITACIÓN Y BANALIZACIÓN; BIEN ESCASO, ESPECIAL Y DE ALTO VALOR; PRIVATIZACIÓN; SOSTENIBILIDAD; ACTIVIDADES MARÍTIMAS; VIDA URBANA. KEY WORDS: THE RENOVATION OF WATERFRONTS; IMITATION AND TRIVIALISATION; RARITY; SPECIAL AND OF GREAT VALUE; PRIVATISATION; SUSTAINABILITY; MARITIME ACTIVITIES; URBAN LIFE.