Tras muchos años, o mejor aún, tras varias décadas desde las primeras intervenciones norteamericanas y, de forma particular, estadounidenses, de recuperación radical de partes significativas de frentes de aguas en ciudades portuarias importantes (Baltimore, Boston, San Francisco, Nueva York y Seattle, en Estados Unidos; Toronto, Montreal y Vancouver en Canadá), el continente latinoamericano hoy se está confirmando cada vez más como un extraordinario laboratorio de experiencias en este ámbito, proporcionando ejemplos de indudable valor e incluso de referencia para las futuras intervenciones en las ciudades de cualquier parte del mundo.

Este artículo pretende explicar cómo se ha llegado a la situación actual y qué pasos se han seguido, destacando los ejemplos que han contribuido en mayor medida a promover y consolidar este protagonismo, que por primera vez, ve cómo América Latina se convierte en un «modelo» para las actuaciones de rehabilitación y desarrollo de las zonas de waterfront urbano de muchas ciudades portuarias.

Dicho «modelo» no se caracteriza solo por sus soluciones urbanísticas únicas o innovadoras o por sus notables ejemplos de actuaciones arquitectónicas, de las que me ocuparé principalmente en este escrito, sino por las modalidades de intervención, por las elecciones tomadas en lo que respecta a los procesos de diseño y gestión de estas operaciones que, en ocasiones, han determinado la transformación tanto de áreas de waterfront como de la misma «imagen» de la ciudad portuaria.

Después de 15 años, esta contribución retoma en algunos sentidos una reflexión que Joan Alemany propuso en un escrito, en el primer número de esta revista PORTUS, en la primavera de 2001: «Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina: intercambio de experiencias».

Esta rápida y seguramente incompleta presentación de lo que ha ocurrido y de lo que se está realizando en el ámbito de la rehabilitación de los waterfronts urbano-portuarios en muchas ciudades del continente latinoamericano pretende solo actualizar, de manera general y con una visión de conjunto, la información que

ofrece la revista PORTUS periódicamente sobre este tema importante desde su primer número. Los Report, Portrait o artículos específicos profundizan después sobre los casos urbanos concretos y permiten conocer de forma más puntual las modalidades por las que se caracterizan dichos procesos de reorganización en las distintas situaciones urbanas. Este número de la revista está dedicado precisamente a estos temas.

**El «big bang» de Puerto Madero, en Buenos Aires**

Al describir la evolución histórica de ciertos fenómenos, también urbanos, a veces resulta difícil y en todo caso, subjetivo, definir cuándo, dónde y por qué un fenómeno específico ha comenzado y por qué se ha originado. Dicha dificultad se encuentra también en el campo temático que estamos tratando.

En este sentido, ¿es posible, en lo que respecta al ámbito latinoamericano, establecer un «antes» y un «después» en los procesos que podríamos denominar genéricamente de «waterfront re/development», tal y como ha ocurrido en Norteamérica o en Europa? ¿Se puede encontrar en el continente sudamericano algo similar a lo sucedido en Baltimore, Boston y San Francisco entre los años setenta y ochenta del siglo XX, cuando se puso en marcha ese formidable proceso, esa «big wave» que se dio en ambas costas norteamericanas (en la atlántica y la pacífica) y que en poquísimo tiempo atravesó el océano para alcanzar de lleno el continente europeo y muchas de sus ciudades portuarias?

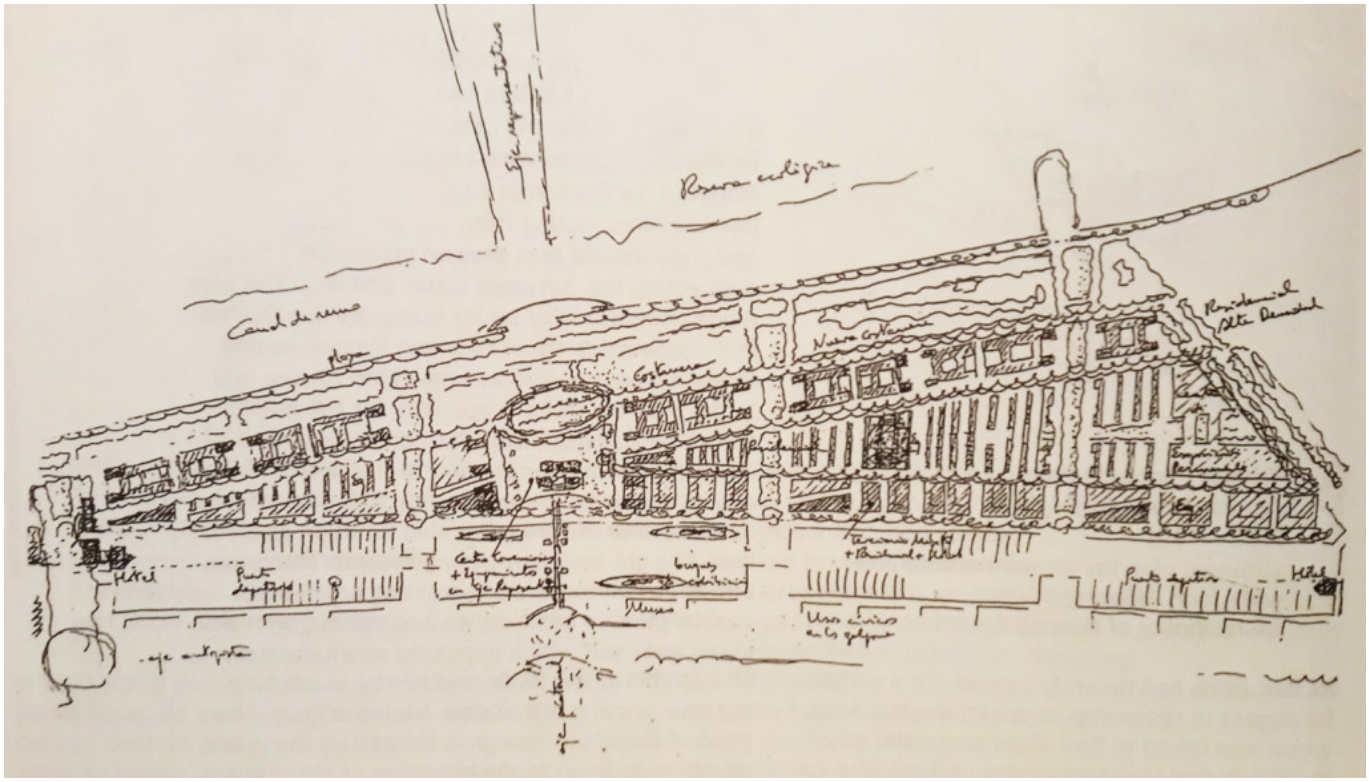
La «American Lesson» de la recuperación y rehabilitación de los waterfronts urbano-portuarios, como un paradigma aceptado desde hace mucho por sus indudables éxitos en los Estado Unidos, creó escuela (para bien y para mal) también en muchísimas operaciones que se desarrollaron en las ciudades europeas, además de tener un gran éxito incluso más allá del Pacífico, entre Extremo Oriente y Australia.

Sin embargo, se debe reconocer que Europa ha sabido definir rápidamente, en

relación con sus peculiares características urbanas, tanto históricas como culturales y socioeconómicas, un «modelo» de intervención que se distingue significativamente del norteamericano y que a su vez ha conseguido ser interesante y convencer a operadores también fuera de su ámbito geográfico continental.

Será quizá también por estas cuestiones de consonancia cultural, de raíces comunes, además de la admiración por el éxito obtenido, por lo que Buenos Aires comienza a considerar la experiencia de Barcelona del final de los años ochenta, para inspirarse y abordar concretamente la vasta y difícil operación urbana de rehabilitación de Puerto Madero.

La colaboración ofrecida por el Ayuntamiento y el Puerto de Barcelona a la Municipalidad de Buenos Aires, que se concreta entre 1989 y 1990 con la presentación del Plan Estratégico para Puerto Madero, diseñado por Joan Busquets en colaboración con un grupo de importantes profesionales de ambas ciudades, marca quizá el *íncipit* de un auténtico «big bang», no solo para el destino de la ciudad porteña, sino para el proceso más general de rehabilitación de las zonas urbano-portuarias de todo el continente latinoamericano.



*El Plan Estratégico para Puerto Madero (Buenos Aires), diseñado por Joan Busquets.*

La influencia urbanística de la experiencia catalana, con la potente actuación inicial de Moll de la Fusta, obra sabia y con vistas al futuro de Manuel de Solà-Morales, se percibe en muchos aspectos de la nueva configuración del espacio exportuario de la capital argentina. Sin embargo, después se reconsidera (y se desmiente parcialmente) esta actuación por el nuevo modelo económico-inmobiliario que caracteriza la ordenación definitiva de las 170 hectáreas originales de Puerto Madero.

A pesar de las muchas críticas que han marcado durante casi 25 años el curso de esta intervención, el caso de Puerto Madero representa sin duda alguna el primer y más significativo ejemplo de recuperación y renovación de una gran zona de antiguas actividades portuarias, en el corazón de la ciudad.

Incluso con sus contradicciones socioeconómicas, típicas de muchos países sudamericanos (y no solo de estos), esta experiencia se ha transformado rápidamente en un «modelo» de referencia, en el que se han inspirado distintas operaciones urbanas sucesivas en muchas otras ciudades.

Así, Puerto Madero ha alcanzado un auténtico valor de «prototipo», de primera experiencia latinoamericana en este campo de actuaciones, a la que desde ese momento y con un ritmo cada vez más intenso empezarán a unírsele muchas otras en este continente.



*Buenos Aires, Puerto Madero.*

**25 años de actuaciones en los waterfronts latinoamericanos: las tres fases de las intervenciones**

Ya han pasado un poco más de 25 años desde el final de los años ochenta, en los que comienza a tomar forma la operación de Puerto Madero. A lo largo de este tiempo, es posible reconocer de manera aproximada algunas de las fases que han caracterizado la evolución de este proceso en América Latina.

Si se observa en retrospectiva lo que se ha realizado en las distintas ciudades portuarias de este continente, probablemente se pueden reconocer tres momentos que corresponden en buena medida a:

1. los años noventa del siglo pasado y en particular, el inicio y el fin de esta década;
2. una segunda fase que se desarrolla a lo largo de las primeras décadas del nuevo siglo;
3. finalmente, una tercera fase que va desde 2010 hasta hoy.

También se puede intentar describir estas tres fases a través de las actuaciones que se han realizado en estos periodos y que podríamos establecer en la siguiente lista:

### *1. Los años noventa del siglo XX*

Al principio de esta década se pone en marcha y se consolida, como ya hemos recordado, la experiencia de **Puerto Madero** en **Buenos Aires** y se deberá esperar hasta el final de este periodo de diez años para registrar el comienzo (1997) de otra intervención significativa en un waterfront urbano-portuario latinoamericano: el del **Malecón 2000**, en **Guayaquil**, Ecuador.



*La intervención realizada en el waterfront urbano-portuario de Malecón, en Guayaquil (Ecuador).*

En estos años no se dan más progresos importantes en este ámbito de operaciones urbanas de rehabilitación de áreas portuarias o exportuarias. Sin embargo, vale la pena señalar al menos la inauguración, en 1992, del **Parque España**, en **Rosario**, Argentina, que reafirma el profundo vínculo entre este país y la cultura arquitectónica española, o para ser precisos, con la excepcional experiencia urbanística de la Barcelona de estos años.

Cabe destacar que tras la experiencia «pionera» de Buenos Aires, también la

experiencia del Malecón 2000, con su gran éxito de público y quizá también con algunas críticas sobre la calidad del diseño o el tipo de actividades incluidas, se propone como un caso de referencia, confirmando el protagonismo de la actuación pública en las experiencias sudamericanas, igualmente con ejemplos únicos de modelos de gestión eficiente de todo el proceso, tanto de diseño como de realización.

## *2. Las primeras décadas del siglo XXI*

En esta segunda fase se observa un gran interés por los temas de rehabilitación de las áreas de las relaciones puerto-ciudad. Es evidente que la divulgación a escala mundial de los resultados obtenidos en muchísimas ciudades portuarias de todos los continentes, con los éxitos registrados precisamente en las áreas de los waterfronts, en zonas obsoletas o abandonadas por las actividades portuarias, ha resultado ser un auténtico detonador para nuevas actuaciones, extendiendo así a todo el continente la motivación para renovar y rehabilitar áreas estratégicas (ya sea por su ubicación central, ya sea por su potencial de nuevos usos) para el crecimiento socioeconómico de estas ciudades.

Durante esta década se registran algunos casos de especial importancia, que a veces trascienden los mismos ámbitos dimensionales de la actuación, como en el afortunado ejemplo de **Muelle Barón** en **Valparaíso** (2002), que recupera el muelle portuario transformándolo en una animadísima terraza-cafetería panorámica sobre el océano por su parte delantera o sobre el anfiteatro urbano, que trepa por los cerros, por su parte trasera. Se trataba de un área obsoleta y degradada de menos de una hectárea, pero que se ha transformado rápidamente en uno de los principales polos de atracción de la ciudad joya del Pacífico.



*El Muelle Barón, uno de los principales polos de atracción de la ciudad de Valparaíso (Chile).*

Durante estos años comienzan otros estudios y proyectos, como el **Plan Porto do Rio** (2000-2008), en Río de Janeiro, y se realizan algunas intervenciones de gran impacto en el waterfront, como la reorganización del **Malecón** (terminado en 2005) en la ciudad mexicana de **Veracruz**, una de las principales escalas del continente latinoamericano.



*La reorganización del Malecón en la ciudad de Veracruz (Mexico).*

### *3. De 2010 a la actualidad*

Es precisamente en esta tercera fase cuando se puede observar una auténtica «explosión», una enorme y amplísima difusión de las actuaciones sobre los waterfronts urbano-portuarios de las ciudades latinoamericanas. Tanto es así, que se puede llegar a afirmar que prácticamente en todas ellas se han realizado ya obras o han empezado proyectos importantes para transformar la ordenación, tanto física como funcional, de estos frentes urbanos, tanto marítimos como fluviales.

La lista en este caso es realmente extensa, pero aquí, por motivos de síntesis, podemos solo citar algunos ejemplos que nos parece que se encuentran entre los más interesantes.

Durante estos pocos más de quince años, ya se han terminado actuaciones de gran importancia y gran impacto urbano, como las primeras fases del enorme proyecto de **Porto Maravilha**, en **Rio de Janeiro**, que ha modificado radicalmente el frente marítimo y urbano de la ciudad, también en vista de los Juegos Olímpicos de 2016. Este vasto (aproximadamente 500 hectáreas) plan de desarrollo abarca en realidad una zona aún más amplia del frente marítimo y pretende establecer una conexión estable y profunda entre el nuevo waterfront y una parte extensa del centro de la ciudad, con ambiciosos objetivos de recuperación social y salvaguarda del patrimonio histórico de esta área que dio origen a la metrópolis carioca.



*El frente marítimo y urbano de Porto Maravilha en Rio de Janeiro (Brasil).*

Se han desarrollado otras actuaciones muy significativas en **Rosario**, Argentina, a lo largo del margen del río Paraná, de 17 kilómetros, que han continuado con la operación que había comenzado con el Parque España, que ya se extiende sobre muchos kilómetros de este waterfront, y cuya intervención más reciente se encuentra en el área septentrional: la intervención de **Puerto Norte**, que conserva los preciosos testimonios de arqueología industrial y portuaria al lado de los nuevos episodios de arquitectura residencial y direccional. Esta compleja y articulada operación podría encontrar (en el último segmento del waterfront fluvial, al sur de la ciudad) otro interesante ejemplo de arquitectura contemporánea con la futura realización del **Puerto de la Música**, complejo de salas y centros de exposiciones dedicados a la música, diseñado por Oscar Niemeyer.



*La intervención en Puerto Norte en Rosario (Argentina), donde el patrimonio*

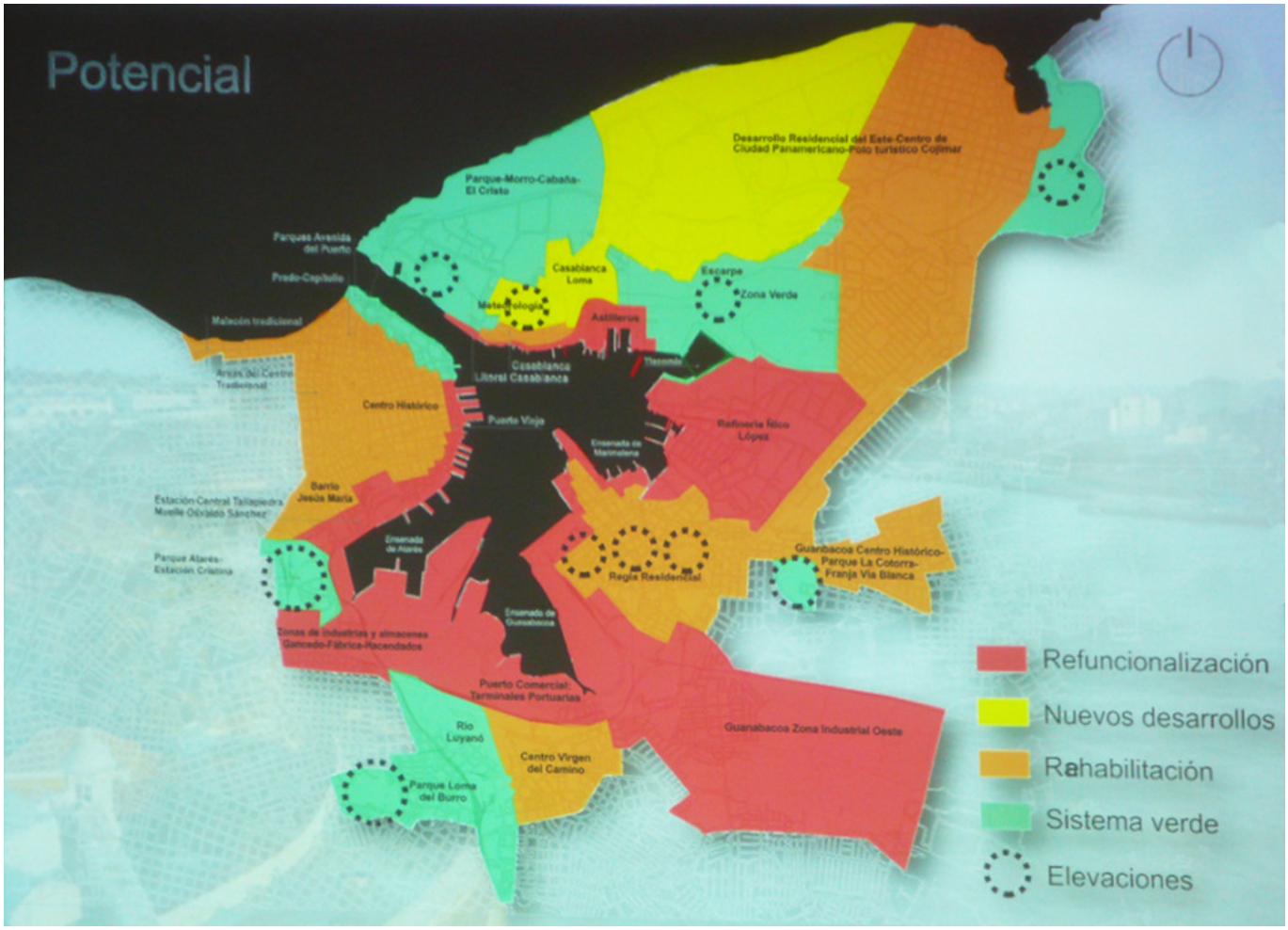
*histórico -industrial y portuario- coexiste junto con nuevas arquitecturas.*

Además, no podemos olvidarnos de otras operaciones de indudable impacto urbano, aunque a veces estén en el centro de críticas puntuales o encendidas polémicas.

En **Guayaquil** se ha ampliado la operación a lo largo del río Guayas, con las actuaciones del **Malecón Estero Salado**; en **Barranquilla**, Colombia, ha comenzado la recuperación parcial del waterfront a lo largo del río Magdalena, con la creación de una **Avenida del Río** y un nuevo **Malecón**; en **La Habana** se ha terminado la recuperación de la histórica **Alameda de Paula**, sobre el margen urbano cerca del antiguo puerto; en **Panamá** se ha realizado, a pesar de la fuerte oposición, la **Cinta Costera** para permitir que el tráfico intenso, también relacionado con las actividades portuarias, bordee, sobre el agua, el núcleo histórico de la ciudad.

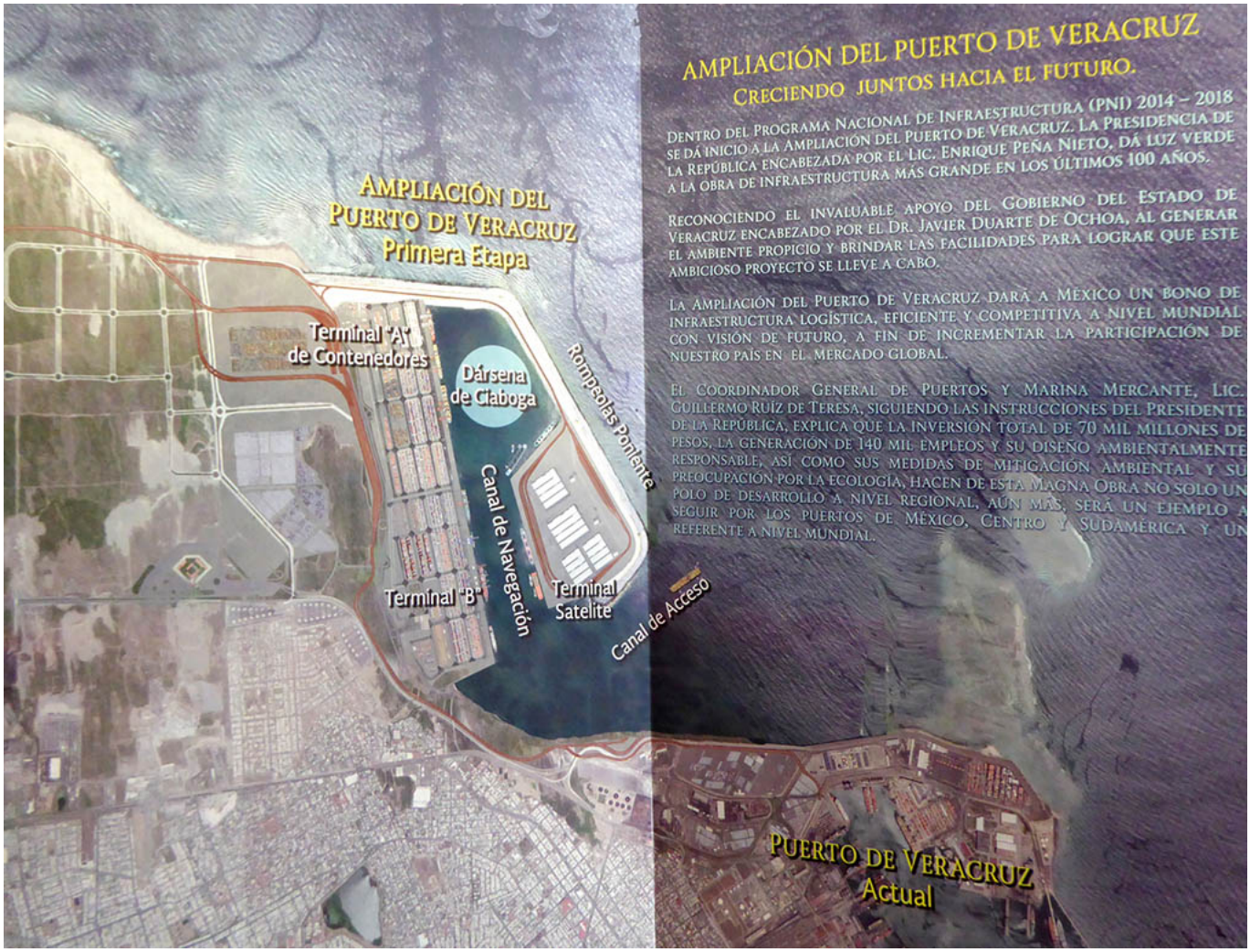
Asimismo, hay algunos proyectos de notable importancia que permitirían reorganizar con nuevas estructuras las actuales actividades portuarias en el ámbito urbano. Este es el caso de **Santos**, el principal puerto de Brasil y de todo el continente latinoamericano: la propuesta de reorganización de **Porto Valongo** posibilitaría, entre otras cosas, crear nuevos muelles y espacios de servicio adecuados para el crecimiento del tráfico de cruceros, que muestra signos de un prometedor desarrollo.

De igual modo, tiene una especial relevancia la voluntad, ya concreta y determinada, de proporcionar una nueva ordenación y una fisionomía distinta a todo el frente costero de la bahía de **La Habana**, tras el traslado del puerto comercial y de varias actividades industriales en el puerto marítimo de Mariel, a solo 40 kilómetros de la capital. Una ocasión extraordinaria para limpiar las muy contaminadas aguas de la bahía y relanzar, sobre nuevas bases, la economía y el desarrollo social de toda la región.




*El proyecto para la reordenación del frente costero de la Bahía de La Habana (Cuba).*

También en **Veracruz** se presentan interesantes oportunidades para rediseñar toda el área del waterfront urbano-portuario, con el traslado de las actividades del puerto comercial del corazón de la ciudad a una zona separada del mismo. Esto permitiría dar una continuidad al paseo, muy frecuentado, que hoy se extiende en torno al gran espacio abierto del Malecón.




*El traslado de las actividades del puerto comercial y la ampliación del puerto de Veracruz que ofrecerán nuevas oportunidades para rediseñar el waterfront urbano.*

Lo mismo ocurre con el recientísimo proyecto para el waterfront de la capital de Paraguay, **Asunción**, que permitiría un desarrollo de las actividades económicas relacionadas con los puertos, al rediseñar completamente la antigua y obsoleta vista de la ciudad sobre el río Paraguay.



*El proyecto, elaborado por el estudio de arquitectura Oficina Urbana, para la reconversión de las áreas portuarias en la ciudad de Asunción (Paraguay).*

Sin duda, también vale la pena citar dos ejemplos de ciudades portuarias colombianas: Cartagena y Santa Marta. En **Cartagena** se podría abrir, con el abandono de la Armada del que se habla desde hace tiempo, una extraordinaria posibilidad de recuperación urbana de la actual Base Naval de Tierrabomba, un área localizada estratégicamente en las proximidades del centro de la ciudad.



*La Base Naval de Tierrabomba en Cartagena (Colombia).*

En **Santa Marta** se está diseñando una nueva fachada urbana entre el puerto y la ciudad, que una vez que elimine, o al menos reduzca, los problemas derivados del transporte de carbón en el puerto, cerca del centro urbano, podrá desarrollar las actividades del puerto de cruceros junto con las vinculadas a la existencia de una magnífica playa urbana.

En este impresionante panorama de ejemplos no se puede negar que existen casos, muy discutidos, sobre los que se han abierto también debates muy encendidos. Uno de estos casos es, por ejemplo, el de la construcción del **Mall Plaza Barón**, en **Valparaíso**, que tras el éxito obtenido hace años con Muelle Barón, pretende ocupar con imponentes estructuras comerciales, construidas a pocos metros del

frente del océano, una vasta área del waterfront urbano, negando definitivamente a la ciudad su acceso al agua, en un largo tramo del frente marino.

También sin citar muchos otros casos de rehabilitación de los waterfronts urbano-portuarios latinoamericanos, o en fase de construcción o de diseño, se intuye fácilmente que el fenómeno se ha extendido como una mancha de aceite en todo el continente, adquiriendo proporciones realmente impresionantes, que muchas veces van más allá de la «simple» recuperación de una zona urbana, para trascender los límites físicos del área recuperada e influir con fuerza sobre los procesos de rehabilitación que afectan a todo el territorio urbano. De esta forma se determinan transformaciones significativas sobre la misma imagen de la «nueva» ciudad portuaria, que se perciben no solo a nivel local sino nacional o incluso internacional, con las consecuencias positivas que pueden implicar en este «cambio de percepción».

**Algunas observaciones finales**

Este escrito, mediante un simple intento de actualizar el marco de actuaciones sobre los waterfronts urbano-portuarios de América Latina, pretende concluir con algunas reflexiones rápidas que quizá puedan proporcionar las claves de lectura e interpretación de lo que ha ocurrido o está a punto de realizarse en este continente.

La primera conclusión que se puede obtener del panorama presentado es que, en su conjunto, el continente latinoamericano, en este ámbito de la rehabilitación de los waterfronts urbano-portuarios, en el relativamente breve periodo de tiempo de 25 años que se ha examinado, ha pasado de ser casi un solo «receptor», aunque no totalmente pasivo, de modelos procedentes de Norteamérica o Europa, a presentarse como un **auténtico laboratorio de experiencias**, también con un fuerte carácter autóctono, en búsqueda de elementos de identidad y de conservación de aspectos importantes del patrimonio local, en respuesta a las tendencias, normalmente dominantes, del mercado globalizado.

Un segundo aspecto es el que reconoce en estas actuaciones sobre los waterfronts uno de los principales (a veces incluso el principal) fenómenos de rehabilitación urbana de las ciudades portuarias latinoamericanas en las últimas décadas, reconociendo en la solución de las cuestiones relacionadas con la compleja y articulada **relación Puerto-Ciudad** uno de los estímulos esenciales para buscar una mejora de la competitividad de los puertos y de la calidad de vida de la ciudad.

En muchos de estos proyectos latinoamericanos hay algunas características de originalidad y de creatividad única en las que se pueden identificar las huellas del espíritu de estos países, que los diferencia, también en el ámbito de la rehabilitación de partes importantes de ciudades, de enfoques culturalmente distintos y de prácticas procedentes de experiencias consolidadas en otros continentes.

Quizá la novedad radica en el hecho de que **estas actuaciones latinoamericanas han creado escuela** (tal y como algunos diseñadores de esta parte del mundo) y por tanto, han tenido la fuerza de presentarse como «referentes» en este sector de las operaciones urbanas sobre los waterfronts.

En conclusión, no podemos dejar de mencionar la importancia que ha tenido, en todos estos años, el continuo y profundo **intercambio de experiencias entre el continente latinoamericano y Europa**, y en particular, la Europa meridional que da al Mediterráneo (Portugal incluido, obviamente): de este diálogo constante, de estas colaboraciones con flujos de propuestas que han ido, y aún hoy, van y vienen en las dos direcciones, han nacido y se han desarrollado muchísimas de las experiencias más importantes de rehabilitación urbano-portuaria que podemos observar en las ciudades de este inmenso y extraordinario continente latinoamericano.

---

*Head image: Puerto Madero en Buenos Aires (Argentina).*

# Waterfront e città portuali: il paradigma latinoamericano

**D**opo molti anni, meglio, dopo vari decenni dalle prime realizzazioni nordamericane e, in particolar modo statunitensi, di recupero radicale di significative porzioni di fronti d'acqua di importanti città portuali (Baltimore, Boston, San Francisco, New York, Seattle negli USA; Toronto, Montreal, Vancouver in Canada), è adesso il continente latinoamericano che si conferma sempre di più come uno straordinario laboratorio di esperienze in questo ambito, offrendo esempi di indubbio interesse, se non addirittura di riferimento per le prossime attuazioni in città, di ogni parte del mondo.

Questo articolo cerca di illustrare come si è arrivati alla situazione attuale, attraverso quali passaggi, ponendo in evidenza quali sono stati gli esempi che maggiormente hanno contribuito a promuovere e a consolidare questo protagonismo, che vede, per la prima volta, l'America latina diventare un 'modello' per gli interventi di riqualificazione e di sviluppo per le zone di waterfront urbano di molte città portuali.

Tale 'modello' non si caratterizza soltanto per inedite o innovative soluzioni urbanistiche o per notevoli esempi di realizzazioni architettoniche, di cui mi occuperò principalmente in questa nota, ma anche per le modalità di realizzazione, per le scelte compiute nell'ambito dei processi di progettazione e gestione di queste operazioni che hanno a volte determinato la trasformazione non solo di aree di waterfront ma addirittura della stessa 'immagine' della città portuale.

A distanza di 15 anni, questo contributo riprende per alcuni versi una riflessione che Joan Alemany aveva proposto in una sua nota, nel primo numero di questa rivista PORTUS, nella primavera del 2001: "Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina: intercambio de experiencias".

Questa rapida e sicuramente incompleta rassegna di quanto è avvenuto e di ciò che si sta realizzando nell'ambito della riqualificazione dei waterfront urbano-portuali in molte città del continente latinoamericano intende soltanto aggiornare, in un'ottica panoramica e generale, le informazioni su questa importante tematica che la rivista PORTUS fornisce periodicamente fin dal suo primo numero. Con i Report, Portrait o singoli articoli vengono poi approfonditi casi urbani specifici, che consentono di cogliere in termini più concreti le modalità con cui tali processi di riorganizzazione si caratterizzano nelle diverse situazioni urbane. E proprio a questi temi è dedicato questo numero della rivista.

**Il 'big bang' di Puerto Madero, a Buenos Aires**

Nel descrivere storicamente l'evoluzione di certi fenomeni, anche urbani, a volte risulta difficile e comunque decisamente opinabile, definire quando, dove e perché quel particolare fenomeno abbia avuto inizio e da cosa sia stato originato. Tale difficoltà si incontra anche nel campo tematico che stiamo trattando.

In questo senso, è possibile, in ambito latinoamericano, cogliere un 'antes' e un 'después' dei processi che potremmo denominare genericamente di 'waterfront re/development', così come, per esempio è accaduto in Nord America o in Europa? È possibile nel continente sudamericano individuare qualcosa di analogo a quanto successo a Baltimore, Boston e San Francisco, tra gli anni Settanta e Ottanta del Novecento, quando si mise in moto quel formidabile processo, quella 'big wave' che si generò su entrambe le coste nordamericane – sull'Atlantico e sul Pacifico – e che nel giro di pochissimo tempo attraversò l'oceano per investire in pieno il continente europeo e molte delle sue città portuali?

La 'American Lesson' del recupero e della riqualificazione dei waterfront urbano-portuali, come un paradigma largamente accettato per i suoi indubbi successi colti negli States, fece scuola – nel bene e nel male – anche in moltissime operazioni che si svilupparono nelle città europee, oltre a riscontrare un grande esito anche al di là del Pacifico, tra Estremo Oriente e Australia.

Ma va riconosciuto che l'Europa ha saputo subito definire, in relazione alle sue peculiari caratteristiche urbane, sia storiche che culturali e socio-economiche, un 'modello' di intervento che si distingue significativamente da quello nordamericano e che a sua volta è riuscito a far interessare e a convincere operatori anche al di

fuori del proprio ambito geografico continentale.

Sarà forse anche per questioni di consonanza culturale, di radici comuni, oltre che per l'ammirazione per il successo ottenuto, che Buenos Aires inizia a guardare all'esperienza di Barcellona della fine degli anni Ottanta, per ispirarsi e porre mano concretamente alla vasta e impegnativa operazione urbana della riqualificazione di Puerto Madero.

La collaborazione offerta dall'Ayuntamiento e il Puerto de Barcelona alla Municipalidad de Buenos Aires, concretizzatasi tra 1989 e 1990 con la presentazione del Plan Estrategico per Puerto Madero, disegnato da Joan Busquets, in collaborazione con un gruppo di importanti professionisti delle due città, segna forse l'*incipit* di un autentico 'big bang', non solo per le sorti della città *porteña*, ma per il più generale processo di riqualificazione delle zone urbano-portuali dell'intero continente latinoamericano.

*Il Plan Estratégico per Puerto Madero (Buenos Aires), disegnato da Joan Busquets.*

L'impronta urbanistica dell'esperienza catalana, con il potente intervento iniziale di Moll de la Fusta, opera sapiente e lungimirante di Manuel de Solà-Morales, si percepisce in molti aspetti della nuova configurazione dello spazio ex-portuale della capitale argentina, ma viene successivamente rivista – e parzialmente smentita – dal nuovo modello economico-immobiliare che caratterizza l'assetto definitivo dei 170 ettari originari di questa operazione urbana.

Pur tra molte critiche che hanno segnato durante circa 25 anni l'intero corso di questo intervento, il caso di Puerto Madero rappresenta senza dubbio il primo e più significativo esempio di recupero e di rilancio di una vasta zona di antiche attività portuali, nel cuore stesso della città.

Pur con le sue contraddizioni socio-economiche, tipiche di molti paesi sudamericani (e non solo di questi, peraltro!), questa esperienza si è rapidamente trasformata in un 'modello' di riferimento, cui si è iniziato ad ispirarsi per diverse successive operazioni urbane, in numerose altre città.

Puerto Madero assume quindi un autentico valore di 'prototipo', di capofila delle esperienze latinoamericane in questo ambito di interventi, che da quel momento e con un ritmo sempre più intenso inizieranno a moltiplicarsi in questo continente.

*Buenos Aires, Puerto Madero.*

**25 anni di interventi sui waterfront latinoamericani: le tre fasi delle realizzazioni**

Dalla fine degli anni Ottanta, in cui comincia a prendere vita l'operazione di Puerto Madero, sono ormai passati poco più di 25 anni. Lungo questo arco temporale è possibile, con una certa approssimazione, riconoscere alcune fasi che hanno contraddistinto l'evoluzione di questo processo in Latinoamerica.

Osservando retrospettivamente quanto è stato realizzato nelle diverse città portuali di questo continente, si possono probabilmente riconoscere tre momenti, che corrispondono in buona sostanza a:

1. gli anni '90 del secolo scorso e, in particolare, proprio l'inizio e la fine di questa decade;
2. una seconda fase che si sviluppa lungo i primi dieci anni del nuovo secolo;
3. infine, una terza fase che va dal 2010 ad oggi.

Si può anche tentare di descrivere queste tre fasi, attraverso gli interventi che si sono realizzati in questi periodi e che potremmo individuare nella lista seguente:

***1. Gli anni '90 del Novecento***

All'inizio di questa decade si mette in moto e si consolida, come già ricordato, l'esperienza di **Puerto Madero** a **Buenos Aires** e si dovrà aspettare fino verso la fine di questo periodo decennale per registrare l'avvio (1997) di un altro significativo intervento su un waterfront urbano-portuale latinoamericano: quello del **Malecón 2000**, a **Guayaquil**, in Ecuador.

*L'intervento realizzato sul waterfront urbano-portuale di Malecón, in Guayaquil (Ecuador).*

In questi anni non si verificano altri importanti sviluppi in questo ambito di operazioni urbane di riqualificazioni di aree portuali o ex-portuali, ma merita di essere segnalata almeno l'inaugurazione, nel 1992, del **Parque España**, a **Rosario**, Argentina, che riafferma il profondo legame tra questo paese e la cultura architettonica spagnola, o per la precisione, con l'eccezionale esperienza

urbanistica di Barcellona di questi anni.

Va sottolineato che, dopo l'esperienza 'pioniera' di Buenos Aires, anche quella del Malecón 2000, con il suo gran successo di pubblico e magari anche con alcune critiche mirate alla qualità del disegno o al tipo di attività insediate, si propone come un caso di riferimento, confermando il protagonismo dell'intervento pubblico nelle esperienze sudamericane, anche con inediti esempi di modelli di gestione efficiente dell'intero processo, sia progettuale che attuativo.

### *2. La prima decade degli anni Duemila*

In questa seconda fase si osserva un deciso interesse per le tematiche di riqualificazione delle aree della relazione porto-città. È evidente che la divulgazione a scala mondiale dei risultati ottenuti in moltissime città portuali di ogni continente, con i successi registrati proprio sulle aree dei waterfront, sulle zone obsolete o abbandonate dalle attività portuali, è risultata essere un autentico detonatore per nuovi interventi, allargando così all'intero continente la spinta a rinnovare e a riqualificare aree strategiche – sia per la loro centrale localizzazione sia per le potenzialità legate ai nuovi utilizzi – per la crescita socio-economica di queste città.

Durante questa decade si registrano alcuni casi di notevole importanza, che a volte trascende gli stessi ambiti dimensionali dell'intervento, come nel fortunato esempio di **Muelle Barón** a **Valparaíso**, che recupera (2002) il più antico molo portuale trasformandolo in un visitatissimo balcone-caffè panoramico sull'oceano antistante o sull'anfiteatro urbano, che si arrampica sui *cerros* retrostanti. Si trattava di un'area obsoleta e degradata di meno di un ettaro, ma che si è rapidamente trasformata in uno dei principali poli di attrazione della città-gioiello del Pacifico.

*Il Muelle Barón, uno dei principali poli di attrazione della città di Valparaíso (Cile).*

Durante questi anni prendono avvio altri studi e progetti, come quello del **Plan Porto do Rio** (2000-2008), a Rio de Janeiro, e si realizzano alcuni interventi di forte impatto sul waterfront, come la risistemazione del **Malecón** (terminato nel 2005) nella città messicana di **Veracruz**, uno dei principali scali del continente latinoamericano.

*La riorganizzazione del Malecón nella città di Veracruz (Messico).*

### *3. Dal 2010 ai giorni nostri*

È precisamente in questa terza fase che si può osservare un'autentica 'esplosione', una massiccia e amplissima diffusione degli interventi sui waterfront urbano-portuali delle città latinoamericane, tanto che si può arrivare ad affermare che praticamente in tutte si sono già realizzate opere o sono partiti progetti significativi per trasformare l'assetto sia fisico che funzionale di questi fronti urbani, sia marittimi che fluviali.

L'elenco, in questo caso è davvero esteso, ma qui possiamo, per motivi di sintesi, solo citare alcuni esempi, che ci paiono tra i più interessanti.

Durante questo poco più che un quinquennio, si sono già compiuti interventi di grande rilevanza e decisivo impatto urbano, come le prime fasi del vasto progetto **Porto Maravilha**, a **Rio de Janeiro**, che ha radicalmente modificato il fronte marittimo e urbano della città, anche in vista dei Giochi Olimpici del 2016. Questo vasto (circa 500 ettari) piano di sviluppo abbraccia in realtà una zona ben più ampia del fronte a mare, ed intende stabilire una salda e profonda connessione tra il nuovo waterfront e una porzione estesa del centro città, con ambiziosi obiettivi di recupero sociale e di salvaguardia del patrimonio storico di quest'area che ha dato poi origine alla metropoli carioca.

*Il fronte marittimo e urbano di Porto Maravilha in Rio de Janeiro (Brasile).*

Altri interventi molto significativi si sono sviluppati a **Rosario**, Argentina, lungo il bordo fluviale del fiume Paraná, di 17 chilometri, dando seguito all'operazione che aveva preso avvio con il Parque España, e che ormai si estende per molti chilometri su questo waterfront, presentando la più recente realizzazione, nell'area settentrionale, con l'intervento di **Puerto Norte**, che mantiene le preziose testimonianze di archeologia industriale e portuale accanto ai nuovi episodi di architettura residenziale e direzionale. Questa complessa e articolata operazione potrebbe trovare – nell'ultimo segmento del waterfront fluviale, a sud della città – un altro interessante esempio di architettura contemporanea con la futura realizzazione del **Puerto de la Musica**, complesso di sale e centri espositivi dedicati alla musica, su progetto di Oscar Niemeyer.

*L'intervento a Puerto Norte in Rosario (Argentina), dove il patrimonio storico –*

*industriale e portuale – coesiste con le nuove architetture.*

Non si possono poi non citare altre operazioni di indubbio impatto urbano, anche se a volte al centro di critiche puntuali o di accese polemiche.

A **Guayaquil** si è estesa l'operazione avviata lungo il fiume Guayas, con gli interventi del **Malecón Estero Salado**; a **Barranquilla**, Colombia, è cominciato il parziale recupero del waterfront lungo il Rio Magdalena, con la creazione di una **Avenida del Rio** e un nuovo **Malecón**; a **La Habana** è stato completato il recupero della storica **Alameda de Paula**, sul bordo urbano vicino al vecchio porto; a **Panamá** si è realizzata, pur con una forte opposizione, la **Cinta Costera**, per consentire all'intenso traffico, anche legato alle attività portuali, di bypassare, sopra l'acqua, il nucleo storico della città.

Vi sono poi alcuni progetti di notevole importanza che permetterebbero di riorganizzare, con nuovi assetti, le attuali attività portuali, in ambito urbano, come nel caso di **Santos**, il principale porto brasiliano e di tutto il continente latinoamericano: la proposta di risistemazione di **Porto Valongo** consentirebbe, tra l'altro, di creare nuovi attracchi e spazi di servizio adeguati per la crescita del traffico crocieristico, che mostra segni di lusinghiero sviluppo.

Di fondamentale rilievo è anche la volontà, oramai concreta e determinata, di dare un nuovo assetto e una diversa fisionomia a tutto il bordo costiero della Baia dell'**Avana**, a seguito del trasferimento del porto commerciale e di varie attività industriali nel vicino scalo di Mariel, a soli 40 chilometri dalla capitale. Un'occasione straordinaria per disinquinare le acque molto contaminate della Baia e rilanciare, su nuove basi, l'economia e lo sviluppo sociale dell'intera regione.

*Il progetto per la risistemazione del fronte costiero della Bahía de L'Avana (Cuba).*

Anche a **Veracruz** si aprono interessanti opportunità per ridisegnare l'intera area del waterfront urbano-portuale, con il trasferimento delle attività del porto commerciale, dal cuore cittadino in una zona separata dal centro città. Questo consentirebbe di dare continuità alla frequentatissima passeggiata, oggi imperniata sul grande spazio aperto del Malecón.

*Il trasferimento delle attività del porto commerciale e l'ampliamento del porto di Veracruz che offriranno nuove opportunità per ridisegnare il waterfront urbano.*

Così pure il recentissimo progetto per il waterfront della capitale del Paraguay, **Asunción**, permetterebbe uno sviluppo delle attività economiche legate alla portualità, ridisegnando completamente il vecchio e obsoleto affaccio della città sul fiume Paraguay.

*Il progetto, elaborato dallo studio di architettura Oficina Urbana, per la riconversione delle aree portuali nella città di Asunción (Paraguay).*

Vale senz'altro la pena di citare ancora due esempi di città portuali colombiane: Cartagena e Santa Marta. A **Cartagena** si potrebbe aprire, con l'abbandono da parte della Marina Militare, di cui si parla da tempo, una straordinaria possibilità di recupero urbano dell'attuale **Base Naval** a Tierrabomba, in un'area strategicamente localizzata in prossimità del centro città.

*La Base Naval de Tierrabomba in Cartagena (Colombia).*

A **Santa Marta** si sta progettando una nuova facciata urbana tra il porto e la città, che dopo aver annullato, o comunque ridotto, i problemi derivanti dalla movimentazione del carbone, nel porto, in prossimità del centro urbano, potrà sviluppare le attività del porto crocieristico in stretta connessione con quelle legate all'esistenza di una magnifica spiaggia urbana.

In questo imponente panorama di esempi non si può negare che esistono peraltro casi molto discussi, su cui si sono aperti confronti anche molto accesi. Uno di questi casi è, per esempio, quello relativo alla costruzione del **Mall Plaza Barón**, a **Valparaíso**, che sull'onda del successo ottenuto anni fa con il Muelle Barón, si propone di occupare con imponenti strutture commerciali, edificate a pochi metri dal bordo dell'oceano, una vasta area del waterfront urbano, negando definitivamente alla città il suo accesso all'acqua, per un lungo tratto del bordo marino.

Anche senza citare altri dei numerosi casi di riqualificazione dei waterfront urbano-portuali latinoamericani, o in corso d'opera o in fase di progetto, si intuisce facilmente che il fenomeno si è esteso a macchia d'olio in tutto il continente, assumendo proporzioni davvero impressionanti, che spesso vanno al di là del 'semplice' recupero di una zona urbana, per trascendere i limiti fisici dell'area recuperata e influenzare con decisione processi di riqualificazione che toccano

l'intero territorio urbano. Si determinano così significative trasformazioni sull'immagine stessa della 'nuova' città portuale, che vengono percepite non solo a livello locale ma anche nazionale o addirittura internazionale, con le positive conseguenze che questo 'cambio di percezione' può determinare.

**Alcune considerazioni conclusive**

Questa nota, con il semplice intento di aggiornare il quadro degli interventi sui waterfront urbano-portuali del Latinoamerica, vuole però concludersi con alcune rapide riflessioni, che possono forse fornire chiavi di lettura e di interpretazione su quanto è successo o sta per realizzarsi in questo continente.

La prima considerazione che si può trarre dal panorama presentato è che, nel suo complesso, il continente latinoamericano, in questo ambito della riqualificazione dei waterfront urbano-portuali è passato, nel relativamente breve arco temporale dei 25 anni qui esaminati, dal essere quasi solo 'recettore', ancorché non totalmente passivo, di modelli provenienti dal Nordamerica o dall'Europa, a proporsi come un **autentico laboratorio di esperienze**, anche con forti caratteri autoctoni, alla ricerca cioè di elementi identitari e di conservazione di aspetti importanti del patrimonio locale, in risposta alle tendenze, spesso dominanti, del mercato globalizzante.

Un secondo aspetto è quello che riconosce in questi interventi sui waterfront uno dei principali (a volte anche il principale) fenomeni della riqualificazione urbana delle città portuali latinoamericane negli ultimi decenni, ravvisando nella soluzione delle questioni legate alla complessa e articolata **relazione Porto-Città** una delle leve essenziali per ricercare un miglioramento sia della competitività dei porti che della qualità della vita delle città.

Vi sono in molti di questi progetti latinoamericani alcuni caratteri di originalità e di inedita creatività in cui si possono riconoscere tracce dello spirito di questi paesi, che li differenzia, anche in questo ambito della riqualificazione di parti importanti di città, da approcci culturalmente diversi, da pratiche provenienti da esperienze consolidate in altri continenti.

L'elemento di novità sta forse nel fatto che **questi interventi latinoamericani hanno fatto 'scuola'** (così come alcuni progettisti di questa parte del mondo),

hanno cioè avuto la forza di proporsi come ‘referenti’ in questo settore delle operazioni urbane sui waterfront.

In conclusione, non si può non sottolineare l’importanza che in tutti questi anni ha avuto il continuo e profondo **scambio di esperienze tra il continente latinoamericano e l’Europa**, e in particolare, quella parte dell’ Europa meridionale che si affaccia sul Mediterraneo (Portogallo compreso, ovviamente): da questo dialogo costante, da queste collaborazioni, con flussi di proposte che sono andati e ancora oggi vanno e vengono nelle due direzioni, sono nate e si sono sviluppate moltissime delle esperienze più significative di riqualificazione urbano-portuale che possiamo osservare nelle città di questo immenso e straordinario continente latinoamericano.

---

Head image:  Puerto Madero in Buenos Aires (Argentina).