

Joan Busquets

Los frentes de agua españoles

52 ESTADO DE LA CUESTIÓN

El perímetro de costa española es de unos 8000 kms., de los cuales 5000 son peninsulares. En este recortado borde se destacan cerca de dos centenares de faros y otras tantas balizas luminosas.

La organización de los distintos puertos – algunos de ellos fluviales – cuenta con 84 puertos comerciales y capitanías marítimas, de los cuales la mitad tienen la categoría de “Puertos de Interés General” que agrupa los más importantes y la otra tiene un carácter más bien regional.

La estructura administrativa corresponde a una tradición fuertemente centralizada y está en proceso de descentralización hacia las Autonomías pero manteniendo una fuerte coordinación estatal.

La distribución espacial de los puertos es bastante homogénea a lo largo de la costa, aprovechando las condiciones geográficas naturales que justificaron su implantación – algunos de ellos – en tiempos históricos muy lejanos.

El desarrollo y crecimiento de cada puerto se explica en función del rol y tamaño de su hinterland funcional y económico, así como de su posición marítima estratégica: ya sea en el Mediterráneo, Atlántico occidental o septentrional, estrecho de Gibraltar o de las islas Baleares y Las Canarias.

En la actualidad si atendemos al volumen de mer-

Spanish waterfronts
Joan Busquets

STATE OF THE QUESTION
Spain has about 8,000 kms of coastline, of which 5,000 are on the Spanish mainland. Along this jagged edge stand close to two hundred lighthouses and as many beacons.

The organisation of the different ports – some of them river ones – comprises 84 commercial ports and harbour masters' offices, half of which are “Ports of General Interest” which groups together the largest ones, while the others are more regional in character. The administrative structure corresponds to a strongly centralised tradition and is currently in the process of decentralisation towards the Autonomous Communities but maintains a strong state co-ordination.

The spatial distribution of the ports along the coast is reasonably homogeneous, using the natural geographical conditions which justified their implantation a long way back in time.

The development and growth of each port can be explained in the light of the role and size of their functional and economic hinterland, as well as their strategic maritime position: be they in the Mediterranean, western or northern Atlantic, Straits of Gibraltar or in the Balearics and the Canary islands.

If we look to the present volume of goods, at the top of the list we should find Bilbao, Algeciras and Tarragona with a large traffic of energy materials, in second place would be Barcelona, Cartagena, Gijón, La Coruña and Las Palmas with quite a mixed make-up of traffic, and a third block made up of Palma, Huelva, Valencia, Málaga, Castellón, Tenerife, Santander, Avilés, Pasaia, Almería and Vigo, which we could call the medium-sized ports.

FROM CITY-PORT TO COASTAL CITY
The development of the Spanish waterfront is unusual in terms of the great importance it is gaining, turning it into one of the fundamental factors of territorial and urban transformation of the last fifty years. Without a doubt, tourist

development and the search for a home by the sea can help to explain this process. Let us go through stage by stage:

The city-port as a functional and productive unit was the origin of so many coastal cities and explained their development up to a long way into the 19th century, as in so many other Mediterranean regions. Nonetheless, the progressive specialisation of the port and its increase in size produced a “gap” between the city and port activities. The steam engine was to change the power of boats but also to give rise to the railways on land. The transfer of goods and passengers between water and land became more efficient but also established a system of barriers with urban uses, traditionally well-integrated. Questions of safety and customs justified, to a great extent, these insurmountable barriers.

It was thus that the typical highly-specialised port functions were consolidated, adding to the traditional functions of “shelter” and protection of boats. Other functions are also worthy of mention, such as: exchange infrastructures – for example cranes, but also the railway wharves – storage areas with portentous buildings, the packaging and processing of goods, trade contracting areas, repair and building of boats, the typical services of fishing activities, passenger transport, military activity, etc.

The port thus becomes configured as a “city” in itself, linked to goods, to productive support and to the means of transport.

This situation of separation or divorce between port and city still exists in part: It could be said that they are entities or bodies that strengthen each other but which in reality are unaware of each other. The port grows and is transformed from its original area, sometimes it is “reworked” to achieve greater depth, but the city also expands and broadens quite unconcerned by the “seminal” relationship it enjoyed with the port. In this way, large Spanish port cities followed the functionalist lines of development of the post-Civil War period, similar to that of the cities which did not have a port.

Fortunately, over the past 20



Barcelona. Vista aérea general del Port Vell
Barcelona. General aerial view of Port Vell

cancias en primer orden figurarían Bilbao, Algeciras y Tarragona con un gran movimiento de material energético, en segundo ranking estarían Barcelona, Cartagena, Gijón, La Coruña y Las Palmas con una composición del tráfico bastante mixta y un tercer bloque compuesto por Palma, Huelva, Valencia, Málaga, Castellón, Tenerife, Santander, Avilés, Pasaia, Almería y Vigo, que podríamos denominar los puertos de tamaño intermedio.

DE LA CIUDAD-PUERTO A LA CIUDAD-COSTA

La evolución del waterfront español es singular por el enorme peso que está cobrando, convirtiéndose en uno de los campos fundamentales de la transformación territorial y urbanística de los últimos cincuenta años. Sin duda el desarrollo turístico y la búsqueda del litoral como espacio de la residencia van a explicar este proceso. Vayamos por partes:

Sin embargo la progresiva especialización del puerto y el aumento de su tamaño produjeron un “gap” entre la ciudad y las actividades portuarias. La máquina de vapor cambiará la potencia de los barcos pero también dará paso al ferrocarril en tierra. El trasvase de las mercancías y pasajeros entre el agua y la tierra se hace más eficiente pero también establece un sistema de barreras con los usos urbanos, tradicionalmente bien integra-

dos. Las cuestiones de seguridad y de aduana justificaron en gran parte, estas barreras infranqueables.

Se consolidan así las funciones portuarias típicas, fuertemente especializadas a añadir a las tradicionales de “abrigo” y protección de los barcos. Se destacan otras funciones, como: las infraestructuras de intercambio – ejemplo grúas, pero también los muelles del ferrocarril – las áreas de almacenamiento con portentosos edificios, el embalaje y transformación de mercancías, los espacios de contratación mercantil, la reparación y montaje de barcos, los servicios propios de la actividad de pesca, de pasaje, de la actividad militar, etc.

El puerto pues se configura como una “ciudad” en sí misma, ligada a las mercancías, al apoyo a la producción y a los medios de transporte.

Esta situación de separación o divorcio entre puerto y ciudad existe en parte todavía: Se diría que son entidades u organismos que se refuerzan mutuamente pero que en realidad se ignoran. El puerto crece y se transforma a partir de su espacio original, a veces se “refundra” para conseguir mayor calado, pero la ciudad también se expande y ensancha bastante despreocupada por su relación “seminal” que fue con el puerto. De esta forma las grandes ciudades españolas con puerto siguieron las pautas de desarrollo funcionalista de la posguerra, similar al de las ciudades que no tenían puerto.

53

Afortunadamente se están produciendo avances significativos en los últimos veinte años que nos muestran nuevas formas de relación espacial entre la ciudad y el puerto. Podemos explicarlos desde un doble proceso: Por un lado las partes más antiguas de los puertos han quedado funcionalmente obsoletas y necesitan una renovación profunda, y por otro el desarrollo urbano se muestra cada vez más motivado en la puesta en valor de los espacios junto al agua, los waterfronts. A esto hay que sumar la presión turística y la residencia secundaria que han creado nuevos patrones de explotación del territorio y que están siendo tomados como referentes para el desarrollo de la residencia permanente junto a la costa.

La ciudad-puerto como unidad funcional y productiva fue el origen de tantas ciudades costeras y explicó su evolución hasta gran parte del XIX, como en tantas otras regiones mediterráneas. En este sentido un reciente estudio elaborado en el LUB de la Escuela de Arquitectura de Barcelona sobre más de 300 kms. de la costa catalana demuestra la fuerte consolidación de un modelo de urbanización que tiende al establecimiento de un sistema urbano costero casi continuo en el que las residencias y los servicios avanzados van reduciendo el "exclusivo protagonismo" del turismo en décadas anteriores.

Mejoras medioambientales junto a los puertos con el fomento y creación de nuevas playas como las de la Victoria en Cádiz, el Zapillo en Almería o Playa Oza en A Coruña, muchas veces con arenas en parte proce-

years we have been witnessing significant advances that show us new forms of spatial relation between the city and the port. We can explain these from a two-tier point of view: on the one hand the older parts of the ports have remained functionally obsolete and require profound renovation and, on the other hand, urban development becomes more and more motivated to reconsider areas close to the water, the waterfronts. To this we must add the pressure of tourism and the second homes which have created new patterns of land use that are being taken as a reference point for the development of permanent residences close to the coast. In this sense, a recent study drawn up in the Laboratory of Urban Planning of Barcelona (LUB) of the Barcelona School of Architecture on more than 300 km of the Catalan coastline shows the profound consolidation of a model of urban development which tends towards the establishment of an almost continuous urban coastal system in which the residence and advanced services are reducing the "exclusive protagonism" of tourism in previous decades. Environmental improvements close to the ports with the

promotion and creation of new beaches such as the Victoria in Cadiz, el Zapillo in Almería or Playa Oza in La Coruña, often using sands in part from dredging. Also with the improvement and development of new promenades combining tourist attraction with residential public areas; for example the promenade of Gijón and the beach of Poniente, that of Gavà in Barcelona, Mujécar in Almería to name but a few.

THE TRANSFORMATION OF PORTS

As we have already mentioned, the original parts of the ports start to be transformed, and come to be considered as urban areas that can once again enjoy those privileged conditions which they originally had. However, the process is not an easy one: The conflict of interests between the town councils and the Autonomous Communities which compete to decide on the urban future of the city, and the port authority which has full responsibilities over this territory; the sometimes excessive pressures for the return of land; the specific requirements of each of the new uses, can substantially affect these initiatives and

desarrollados de los dragados. También con la mejora y desarrollo de nuevos paseos marítimos en los que se combina la atracción turística con el espacio público residencial; por ejemplo el paseo marítimo de Gijón y la playa de Poniente, el de Gavà en Barcelona, Mujécar en Almería entre otros muchos.

LA TRANSFORMACIÓN DE LOS PUERTOS

Tal como se avanzaba, las partes originales de los puertos empiezan a ser transformadas, y pasan a ser consideradas como espacios urbanos que pueden participar de nuevo de aquellas condiciones privilegiadas que tuvieron en su origen.

Sin embargo el proceso no es fácil: El conflicto de intereses entre los ayuntamientos y las autonomías que compiten por decidir el futuro urbanístico de la ciudad y la autoridad portuaria que tiene plenas competencias sobre este territorio; las presiones de retorno fundiario, a veces excesivas; las exigencias específicas de cada una de los nuevos usos,... pueden afectar sustancialmente estas iniciativas y debilitar la imprescindible coordinación espacial tan necesaria en este tipo de desarrollos.

ALGUNOS EJEMPLOS RELEVANTES

Bilbao y la Ría 2000

Es una gran operación que canaliza la transformación del área industrial de Bilbao cuyo origen y desarrollo

weaken the vital spatial coordination that is so necessary in this type of development.

A FEW SIGNIFICANT EXAMPLES

Bilbao and the Ría 2000

This is a major development that is channelling the transformation of the industrial area of Bilbao whose origin and development was in the *ría* (estuary) of the same name and its great river port, which is today expanding towards the river mouth.

For this reason, at the end of 1992, a public company was set up involving the different administrations, with the objective of modernising this great area urban, whose decline and obsolescence coincided with those of the heavy steel works sector.

On the whole, four great projects stand out either along the estuary or well connected to its infrastructures:

Ametzola, and the residential re-use of railway lands, Variante Sur, with the rail restructuring and the Metro, Urban-Galindo with the urban revitalisation of Barakaldo with areas for new economic and residential activity, and the sector of Abandoibarra which aims to create a new central area together with the inner centre

of Bilbao. Within this new centre we should highlight the Guggenheim Museum for its capacity as a cultural and advertising attraction and the Euskalduna palace as a congress and meeting venue. Offices, services and a park nest to the estuary complete the project. The spectacular nature of some of its pieces will require a great urban coherence throughout the whole city, which still remains to be seen.

Faced with the impossibility of describing a project of this scale in a few lines, it should nonetheless be pointed out to what extent the economic reorganisation of an industrial metropolis places its trust in strategic form in the *ría* as a geographical structure which, by its own logic, can serve as the needle that pulls the thread of this great transformation taking place piece by piece. We should also point out the importance that should be attached to the discussion between the different fragments of each sector as a way to evaluate whether they are well inserted into the city in the mid-term. In any case, the operation is emerging with such force that it requires careful attention and represents one of the largest European waterfronts in transformation, both because



Sevilla. El Muelle de las Delicias a lo largo del río Guadalquivir
Seville, the "Muelle de las Delicias" along the Guadalquivir river

Vigo. El "nuevo" frente de agua urbano (proyecto de Guillermo Vazquez Consuegra)
Vigo. The "new" urban waterfront (project by Guillermo Vazquez Consuegra)

estuvo en la ría del mismo nombre y su gran puerto fluvial, que hoy en día encuentra su expansión en la desembocadura.

Para ello se constituyó a finales de 1992, una sociedad pública con la participación de las distintas administraciones, que tiene por objetivo la modernización de esta gran área urbana, cuya obsolescencia corrió paralela a la del sector metalúrgico pesado.

En el conjunto destacan cuatro grandes proyectos a lo largo de la ría bien conectados a sus infraestructuras: Ametzola, y el reuso residencial de un suelo ferroviario, Variante Sur, con la reestructuración ferroviaria y el Metro, Urban-Galindo con la revitalización urbanística de Barakaldo con espacios para nueva actividad económica y residencial, y el sector de Abandoibarra con voluntad de crear una nueva área central junto al casco de Bilbao. En este nuevo centro destacan el Museo Guggenheim por su capacidad de atracción cultural y publicitaria y el palacio Euskalduna como espacio de congresos y reuniones. Oficinas, servicios y un parque junto a la ría completan el proyecto. La gran espectacularidad de alguna de sus piezas va a reclamar una gran coherencia urbanística del conjunto que está todavía por comprobarse.

Ante la incapacidad de describir un proyecto de esta escala en unas pocas líneas, conviene destacar cuánto la reorganización económica de una metrópolis industrial se confía de una forma estratégica en la "ría" como estructura geográfica que desde su lógica puede enhebrar esta gran transformación que se encadena por partes. Hay que señalar también la importancia que merece la discusión entre los diversos fragmentos de cada sector como forma de evaluar su buena inserción urbana a medio plazo. En cualquier caso, la fuerza con que irrumpen la operación demanda una atención cuidadosa y supone uno de los mayores waterfronts europeos en transformación, tanto por su tamaño como por la profunda obsolescencia de las viejas áreas industriales.

Barcelona, Port Vell y las playas olímpicas

Barcelona puede ser vista como paradigma de las controvertidas relaciones entre ciudad y su puerto. Siendo una ciudad que se lo debe casi todo a su puerto, hasta hace dos décadas se habían convertido en organismos autónomos e independientes.

El acceso del ferrocarril al puerto, así como su trazado hacia Mataró – que fue el primer ferrocarril de la península – cortaron el acceso al borde marítimo. Por otro lado las industrias en el s. XIX, buscando el apoyo del ferrocarril consolidaron un tejido productivo en el frente litoral, cuya obsolescencia resulta evidente desde los años setenta. En 1968 un primer proyecto privado de un cierto carácter especulativo pretende la remodelación del waterfront arrasando las viejas industrias

of its size and because of the profound obsolescence of the old industrial areas.

Barcelona, Port Vell and the Olympic beaches

Barcelona can be seen as the paradigm of the controversial relationships between a city and its port. Being a city which owes almost everything to its port, up to two decades ago, they had become two autonomous and independent bodies.

The access of the railway to the port, as well as its route towards Mataró – which was the first railway in the Spanish mainland – cut off the access to the seafont. In addition, the industries in the 19th century, seeking the support of the railway, consolidated a productive structure along the coastal front, the obsolescence of which has been evident since the 1970s. In 1968, a first private project with a certain speculative character aimed to remodel the waterfront, sweeping away not only the old industries, but also the residential districts which had grown up alongside them.

It was only from the 19870s that a series of actions and projects on infrastructure and public areas would be able to channel an urban restructuring of these sectors.

On the one hand, the commercial port expands to the west with new areas for the storage and logistical treatment of goods, freeing up the central strips of water that are re-used for nautical and sporting activities. The wharves of this sector are turned into promenades in the Moll de la Fusta or into commercial and recreational areas in the Port Vell (Old Port). The setting up of the great shopping and leisure area known as "Maremagnum" shows a clear move towards an "American" model, counterbalanced by the Mediterranean nature of the historical areas of the city, which might perhaps have allowed the preparation of a more specific model.

On the other hand, the seafont is cleaned up, with the beaches and the Olympic port, creating the first modern residential district open to the sea. The trial of the Vila Olímpica (Olympic Village) is being taken up by other private

developers which are consolidating a new façade of the city which exists alongside the traditional neighbourhoods with a strong presence in the Poblenou. The interest of this waterfront project – which probably represents the most ambitious move in the modernisation of Barcelona – lies in the superimposition of a single powerful vision of the great infrastructures and the great landscape, to accept a piecemeal development of the different urban pieces and the new districts.

Seville, an old river port and Expo-92

This includes the urban development of the island of La Cartuja in the meander of San Jerónimo opposite what was once the walled city centre. In reality, the Guadalquivir is the river which from Sanlúcar provides river access to the port of Seville, and from which the ships carrying the great Spanish explorers departed on their voyages of discovery. However, the instability of the water level of the river has meant that the city of Seville has only spread onto the other side on a few occasions: Only the districts of Triana and more recently that of Los Remedios have managed this feat.

And it was precisely around 1970, in order to solve the flooding, that a new branch of the river was created: the Corta de la Cartuja. However, the area remained empty and only the monastery of Sta. María de las Cuevas has survived since the 15th century. 1986 saw the definition of the urban development of a complex to serve the metropolitan area, which was to give rise to the development of Expo 1992.

Therefore this territorial strategy will spell the development of a great complex upstream from the old port with the aim of adding certain modern functions to the traditional city of Seville. The ambition of the project was only to be measured once the Universal Exhibition had come to an end, in trying to evaluate its contribution to the improvement of the city as a whole.

The island has been transformed into a great culture and leisure park, a tertiary

centre of quality, the great park of Alamillo and the creation of the Tecnópolis de la Cartuja which aims to capitalise on infrastructures left by Expo-92 and direct them towards the socio-economic development of the region.

This advanced tertiary sector covers some 100 ha. And it enjoys tax benefits to promote the localisation of new companies that can breathe new life into the city's economy. Because it is so vast, it will take some time to ensure its full development.

Within this great operation we could underline the new treatment of the riverbanks as open areas which are being converted into a new image of the city which was hitherto cut off from the river.

We should also point out the contrast between the excellent location of the new sector between the arms of the river and the relatively little use made of the possibilities offered by the waterfront. Perhaps the consolidation of the different parts will come to recognise this potential.

In parallel to this great operation of La Cartuja, the traditional port of Seville has its own plans for logistic expansion and improvement of its infrastructures. But in its turn it is setting up a city-port integration project in the Muelle de las Delicias, with the development of a leisure complex, an aquarium and a cruiser terminal.

Vigo, articulation of new civic activities

This project deals with the development of the central sector of the port of Vigo, which is very important for the fishing industry and for the processing industries of these products.

The port maintains its specific activity and this part, together with the small 19th Century expansion of the city called Bieramar was covered in 1991 by a joint initiative by the Xunta of the port and ría (Estuary) of Vigo, with a limited call for tenders for projects to develop a new set of functions for the lands reclaimed from the estuary with landfills and in the waters protected by the existing seawalls.

The programme comprises an institutional administrative

pero también los barrios residenciales que habían crecido junto a ellas.

Será a partir de los primeros ochenta cuando una serie de acciones y proyectos sobre la infraestructura y los espacios públicos serán capaces de vehicular una reconversión urbana de estos sectores.

Por un lado el puerto comercial se expande hacia poniente con nuevas superficies para el almacenaje y tratamiento logístico de las mercancías, liberando las láminas de agua centrales que son recicladas para usos náuticos y deportivos. Los muelles de este sector son reconvertidos en "promenade" en el Moll de la Fusta o en áreas comerciales y recreativas en el Port Vell.

La puesta en marcha del gran centro lúdico y recreativo "Maremagnum" significa una apuesta fuerte por un modelo "americano" que encuentra su contrapunto en la naturaleza mediterránea de los espacios de la ciudad histórica, que quizás habrían permitido elaborar un modelo específico.

Por otro el frente litoral es saneado con las playas y el puerto olímpico, creando el primer barrio residencial moderno abierto al mar. El ensayo de la villa olímpica está siendo retomado por otras promociones privadas que van consolidando una nueva fachada de la ciudad que coexiste con los barrios tradicionales con fuerte presencia en el Poblenou El interés de este proyecto de waterfront – que probablemente supone la acción más ambiciosa de modernización de Barcelona – radica en la superposición de una visión unitaria y fuerte sobre las grandes infraestructuras y el gran paisaje, para admitir un desarrollo por parte de las distintas piezas urbanas y los nuevos barrios.

Sevilla, antiguo puerto fluvial y la Expo-92

Comprende la urbanización de la isla de la Cartuja en el meandro de San Jerónimo frente al que fue el centro amurallado de la ciudad.

En realidad el Guadalquivir es el río que desde Sanlúcar da acceso fluvial al puerto de Sevilla, y es desde el cual partieron las naves de los grandes descubrimientos ibéricos. Sin embargo la inestabilidad hídrica del río hizo que pocas veces Sevilla saltara a la otra margen: Sólo los barrios de Triana y más recientemente los Remedios lo consiguieron.

Precisamente hacia 1970 para resolver las inundaciones se realizó un nuevo brazo del río que fue la Corta de la Cartuja. Sin embargo el espacio quedó vacío y sólo el monasterio de Sta. María de las Cuevas seguía emplazado allá desde el s. XV.

En 1986 se define la urbanización de un complejo al servicio del área metropolitana que dará lugar al desarrollo de la Expo 1992.

Por tanto esta estrategia territorial significará el desarrollo de un gran complejo aguas arriba del anti-



guo puerto con la finalidad de añadir unas funciones modernas a la Sevilla tradicional.

La ambición del proyecto debe medirse sobre todo una vez superado el periodo de la exposición, tratando de evaluar su contribución a la mejora de la ciudad en su conjunto.

La isla ha quedado reconvertida en un gran parque de cultura y esparcimiento, un centro terciario de calidad, el gran parque de Alamillo y la creación de la Tecnópolis de la Cartuja que pretende la puesta en valor de las actuaciones legadas de la Expo-92 y dirigirlos al desarrollo socio-económico de la región.

Este sector de terciario avanzado tiene una extensión de unas 100 has. Y goza de incentivos fiscales para promover la localización de nuevas empresas que dinamicen la economía de la ciudad. Su gran extensión necesita tiempo para asegurar su completo desarrollo.

En esta gran operación destaca el nuevo tratamiento de las riberas del río como espacios abiertos que se convierten en una nueva imagen de la ciudad antes aislada del río.

Deberíamos señalar el contraste entre la excelente situación del nuevo sector entre los brazos del río y el relativo escaso uso de las posibilidades del waterfront. Quizás la consolidación de las distintas partes va a reconocer este potencial.

58

En paralelo a esta gran operación de La Cartuja, el puerto tradicional de Sevilla, tiene sus planes de ampliación logística y mejora de sus infraestructuras. Pero a su vez se pone en marcha un proyecto de integración Puerto-Ciudad en el Muelle de las Delicias, con el desarrollo de un complejo de ocio, un acuario y una terminal de cruceros.

Vigo, articulación de nuevas actividades cívicas

Se trata del desarrollo del sector central del puerto de Vigo de gran importancia pesquera y de las industrias transformadoras de estos productos.

El puerto mantiene su actividad específica y esta parte junto al pequeño ensanche del XIX denominada Bieramar fue objeto en 1991 de una iniciativa conjunta de la Xunta del puerto y de la Ría de Vigo, con un concurso restringido de proyectos para desarrollar un conjunto de nuevas funciones en los suelos ganados a la ría con aterros y en las aguas protegidas por los diques ya existentes.

El programa comprende un edificio institucional administrativo, otro comercial y uno para equipamientos. También incluye la reurbanización del espacio libre para paseo y otras actividades cívicas.

Para conseguir una buena integración urbana se procede a deprimir la vía de borde que separaba la ciudad del puerto. Esta operación se realiza a través de un túnel de 1200 mts. y se incluyen unos aparcamientos

building, another commercial building and one for equipment. It also includes the redevelopment of the free space for walking and other civic activities.

To achieve a good level of urban integration, the perimeter road which separated the city from the port is to be sunk below ground. This operation will be carried out using a 1200 m tunnel and will include underground car parks to support the new activities. The strategy is being implemented through a series of projects linked together so that the programme and financing of each is decided at different times. The privileged location of the sector close to the historic centre and the nature of the functions proposed lead us to foresee a complete urban picture in line with the scale of central Vigo.

Similar initiatives are taking place in ports of a similar size although both their process and results may be very different. For example in Santander with the Pereda gardens, Puertochico, Paseo de Castelar, and the San Martín area, which altogether can re-establish the contact between city and port, in La Coruña in the ocean liners wharf, in Las Palmas, Valencia, or Gijón. Also recently in Palma de Mallorca with the initiative for the reorganisation of the platform of the Moll Vell wharf opposite the cathedral attempting to create an open urban use next to the fish market and the fishing wharf, while still maintaining the port activity in the deeper part of the seawall.

SOME CONCLUDING HYPOTHESES
The examples we have described briefly show, on the one hand, the lack of clear "reference projects", owing to the newness of the subject; and on the other hand one can appreciate that the specific components of each case weigh heavily on the project. However there are some common points that can be highlighted:

- One can see the enormous urban potential of these transformations, capable of "supporting" the economic relaunch of great urban sectors, as in the case of Bilbao.
- Generally these projects aim to make use of seawalls and land reclaimed from the sea,

and the heavier infrastructure works seek to overcome the "breaks" in the old rail routes or fast lanes, as in the case of the Moll de la Fusta wharf in Barcelona.

- One can appreciate the heavy weight of the "us" model based on the recreational and tourist re-use in the way it has been done in Baltimore and Boston by J. Rouse, which tends to produce fairly similar atmospheres wherever it is carried out. This would seem a contradiction that we should overcome by capitalising on our own European models that can make the most of the specific historical conditions of our ports. However, we should take note of the fact that private investors in these port transformations tend to be oriented towards "Rousification", perhaps also because of the lack of alternative reference frameworks.

- The great opportunities opened up by these projects allow us to understand their repercussion in the forms of planning and managing the city. That is to say that central plots of land can be a key factor in the transformation and can be considered strategically so as to be developed in stages. Because this overview makes it possible to co-ordinate public and private actions: there is a need for public areas which in part can be financed by private actions, but we must avoid the tendency towards direct privatisation of these enclaves. The importance of these projects place them in a platform of political discussion about the city which may well allow new forms of working together or public-private partnership, but must be expressed with guarantees in the mid-term.

- The strength of these transformations extends to other areas of the coast that go beyond port areas and make one think of the growing formation of a new territorial model. Hence the interest in a crossed discussion of these initiatives which for the time being offer the strength of singularity and which we hope will soon enter a process of "maturity" that is so necessary to extend the repercussion of these actions.

subterráneos para apoyar las nuevas actividades.

La estrategia se desarrolla a partir de una serie de proyectos encadenados de forma que el programa y financiación de cada uno se decide en tiempos diferentes. La oportuna situación del sector junto al centro histórico y la naturaleza de las funciones propuestas hace prever un conjunto urbano acorde con la escala del Vigo central.

Iniciativas parecidas se están dando en puertos de un tamaño parecido aunque tanto su proceso como los resultados pueden ser muy distintos.

Por ejemplo en Santander con los jardines de Pereda, Puertochico, Paseo de Castelar, y la zona de San Martín que en su conjunto pueden restablecer el contacto entre ciudad y puerto, en La Coruña en el muelle de trasatlánticos, en Las Palmas, Valencia, o Gijón. También recientemente en Palma de Mallorca con la iniciativa para la reordenación de la plataforma del Moll Vell frente a la catedral tratando de crear un uso urbano abierto junto a la Lonja y el muelle de pescadores, aún manteniendo la actividad portuaria en la parte mas profunda del dique.

ALGUNAS HIPÓTESIS CONCLUSIVAS

Los ejemplos descritos brevemente evidencian por un lado la falta de "proyectos de referencia" claros, debido a la novedad del tema; y por otro se aprecia que los componentes específicos de cada caso pesan notablemente en el proyecto. Sin embargo hay algunos puntos comunes que pueden ser resaltados:

- Se comprueba el enorme potencial urbanístico de estas transformaciones, capaces de "apoyar" el relanzamiento económico de grandes sectores urbanos, como el caso de Bilbao.

- Se trata en general del aprovechamiento de diques y suelos ganados al mar y los trabajos de infraestructura más pesados buscan superar los "cortes" de los viejos trazados ferroviarios o de las vías rápidas, como en el caso del Moll de la Fusta en Barcelona.

- Se aprecia el fuerte peso del modelo "norteamericano" basado en el reuso recreativo y turístico a la manera desarrollada en Baltimore y Boston de la mano de J. Rouse, que tiende a producir ambientes bastante parecidos en todos los lugares. Parece una contradicción que conviene superar poniendo en valor modelos europeos propios que puedan tomar ventaja de las condiciones históricas específicas de nuestros puertos. Sin embargo hay que notar que los inversores privados de estas transformaciones portuarias suelen estar orientados hacia la "rousificación", quizás también por la falta de otros referentes alternativos.

- Las grandes oportunidades abiertas por estos proyectos nos permite entender su repercusión en las formas

de planear y gestionar la ciudad. Es decir los suelos centrales pueden ser claves en la transformación y pueden ser pensados de forma estratégica para ser desarrollados por partes. Porque esta visión conjunta permite coordinar acciones públicas y otras privadas: Hay una necesidad de espacios públicos que en parte pueden financiarse con las actuaciones privadas, pero debe evitarse la tendencia a la privatización directa de estos enclaves. La importancia de estos proyectos los coloca en una plataforma de discusión política sobre la ciudad que bien puede permitir nuevas formas de colaboración o "partnership" pública-privada, pero que deben expresarse con garantías a medio plazo.

- La fuerza de estas transformaciones se extiende a otros espacios del litoral que superan los espacios portuarios y hace pensar en la formación creciente de un nuevo modelo territorial. De ahí el interés por la discusión cruzada de estas iniciativas que por el momento ofrecen la fuerza de la singularidad y esperamos que pronto entren en el proceso de "maduración" tan necesaria para ampliar la repercusión de estas acciones.

BIBLIOGRAFÍA

AA.VV. (1996), "Bilbao. Ría 2000", Bilbao.

AA.VV. (1994), "Atlas Nacional de España", MOPTMA, Madrid.

J. Alemany (1998), "The Urban Beaches in the Transformation of Barcelona Littoral", *Aquapolis* n. 2. Venezia.

A. Álvarez et al (1996), "Abrir Vigo ó Mar", CZF, Vigo.

J. Busquets (1992), "Barcelona: Evolución Urbanística de una Capital Compacta", Madrid.

J. Busquets (1993), "Quand les Villes s'occupent de leurs ports", *Anales de la Recherche Urbaine*, Paris.

LUB et al (1997), "Europe: Coast Wise", Rotterdam.

C. Parejo et al (1996), "Sevilla-Tecnópolis", Sevilla.

M. Solà Morales (1992), "El Moll de la Fusta", UR n. 8, Barcelona.

59