

# Construir cerca del agua

La reciente celebración de Urbanpromo en Venecia, en la que RETE participó en un interesante Seminario (algunas de cuyas ponencias se publican en el *Dossier*), es una buena ocasión para hacer algunas reflexiones sobre las nuevas construcciones y nuevos proyectos en los puertos y en la costa.

Las hermosas imágenes de grandes y modernos edificios en espacios portuarios reconvertidos a usos urbanos, sean éstos rascacielos – como los de Londres, Singapur, Nueva York, Buenos Aires, Hong-Kong o Shanghai – o extensas edificaciones – como los nuevos teatros de Oslo, Copenhague, Reikiavik, Amsterdam – llevan con frecuencia a muchas ciudades a creer que este modelo de actuaciones es posible e incluso deseable extenderlo a todas las áreas portuarias con independencia de su extensión, relación con el entorno o la dinámica del propio puerto. Ello lleva a copiar, a banalizar propuestas que acaban aportando muy poco a la ciudad en unos espacios que tienen una gran potencialidad para mejorar la imagen, la dotación de espacios singulares atractivos y, sobre todo, la calidad de vida de la ciudad.

Una cuestión semejante a la de estos viejos espacios portuarios está sucediendo también con los nuevos proyectos sobre la costa. Las nuevas, extensas y atractivas urbanizaciones en la costa de Amsterdam, San Francisco, Oslo, Sydney o Estocolmo, aportan, sin duda, nuevas formas de relación de las ciudades y sus ciudadanos con los espacios de agua y nos resultan interesantes porque son originales y propias de estas ciudades.

Desde *Portus* siempre se ha considerado que cada puerto, cada frente de agua tiene unas características diferentes, una personalidad que hay que estudiar y comprender para proyectar inteligentemente su futuro y su relación con el agua y con el resto de la ciudad. No son lo mismo las viejas ciudades portuarias mediterráneas y sureñas con puertos muy limitados, generalmente de construcción artificial y con costas también limitadas en extensión, muy frágiles, con posibilidades de usos diversos y con una fuerte presión privatizadora que las que se han citado anteriormente. No es lo mismo una ciudad rica que una del tercer mundo, una ciudad grande que una pequeña, una con una extensa costa que otra con un reducido espacio litoral. Ello no significa que propongamos actuaciones más débiles o menos ambiciosas para estas ciudades del sur sino que deben ser originales, adaptadas a sus características y basadas en unos principios urbanísticos propios. Defendemos y defenderemos el carácter de dominio público de la costa y los viejos espacios portuarios, reconociendo el papel, con frecuencia imprescindible, de la inversión privada para su transformación, pero siempre sometida a unas normas que preserven los accesos abiertos, los espacios públicos y el carácter de servicio a toda la ciudad de estas escasas y valiosas áreas. Localizar

en los espacios portuarios reconvertidos y en las áreas cercanas al agua de las costas y riberas aquellos usos y actividades que tienen una clara vocación marítima y que no pueden ubicarse en otras partes de la ciudad, mientras que se desestiman otras edificaciones que pueden realizarse en otros espacios contribuye, sin duda, junto a la preservación del propio patrimonio marítimo, a mantener la identidad del lugar. La planificación urbana, abierta y transparente, innovadora y con vocación de servicio a la ciudad debe ser la garantía de estos elementales, pero importantes principios, para la transformación y mejora de nuestros puertos y frentes de agua. La diversidad de ideas, proyectos y propuestas para ciudades muy diferentes que se presentaron en Urbanpromo y que junto a otras aportaciones componen el *Dossier* de este número con artículos para las ciudades de La Spezia, Gijón, Ravenna, Santa Cruz de Tenerife y Lisboa. Completan la revista, un artículo sobre los puertos y sus relaciones con los entornos urbanos y con las actividades logísticas y un artículo sobre la sustentabilidad del waterfront urbano despues de un desastre, en la Sección *Temas*, y artículos que nos describen y analizan distintos aspectos y diferentes proyectos portuarios y de frentes marítimos para ciudades tan distintas, pero siempre tan interesantes, como son Venecia, Alger, Trípoli, Con-con, Auckland y Sydney. En la Sección *Periscopio*, en los apartados dedicados a *Palabras e Imágenes*, se publican unos párrafos de un muy interesante libro de viajes y las hermosas fotografías del mismo autor sobre unas sociedades y unos paisajes marítimos poco conocidos y difundidos en nuestros países: los árabes del mar en las costas del Índico.

# Building close to the Water

The recent Urbanpromo event in Venice, in which RETE took part in an interesting Seminar (some of whose Papers are published in the *Dossier*), is a good occasion to make a few reflections on new constructions and new projects in ports and along the coast.

The magnificent images of large and modern building occupying port zones that have been redeveloped for urban use, be they skyscrapers – such as those in London, Singapore, New York, Buenos Aires, Hong-Kong or Shanghai – or extensive horizontal constructions – like the new theatres in Oslo, Copenhagen, Reykjavik and Amsterdam – have often led many cities to believe that it is possible and even desirable to apply this pattern of activity to all port areas regardless of the spaces involved, relationship with the environment or the dynamics of the port itself. Such a belief merely serves to trivialise, and copying other models in this way contributes very little to cities, when the zones concerned could have great potential for improving their image, providing them with very attractive areas and, above all, enhancing the quality of life in the cities in question. A similar question to the one involving these former port and harbour spaces is also occurring with respect to new projects for the coastal areas. The new, extensive and attractive residential estates along the coast near Amsterdam, San Francisco, Oslo, Sydney or Stockholm, undoubtedly provide new relationships between the cities and their inhabitants, on the one hand, and the water, on the other hand, and we find them extremely interesting because they are both original and inherent to the cities concerned.

*Portus* has always believed that every port, every waterfront invariably has different characteristics, a personality of its own that must be studied and understood so that its future and its relationship with the water and with the rest of the city can be planned in an intelligent way. The time-honoured port cities of the Mediterranean and the ones in the South, with their small harbours, often artificially constructed and frequently with limited coastline, very fragile, with potential for a variety of uses and subjected to strong pressures from the privatisation lobbies, are very different from the ones that have been mentioned in the preceding paragraph. A wealthy city is not the same as one in the third world, a large city is not the same as a small one, and there is a big difference between one that has an extensive shoreline and one with very little coast. All of this means that if we propose actions that are slighter or less ambitious for these cities in the south they have to be original, adapted to their characteristics and based upon certain urban principles that will be in harmony. We defend and will continue to defend the concept of public domain or realm where the coast and the former port zones are concerned, recognising the role,

often essential, of private investment to bring about transformation, but invariably subjected to a series of standards that allow for open accesses, public zones and enabling these valuable areas that are in great demand to provide a service to the entire city. Locating those activities that are clearly associated with the sea and that cannot be placed in other parts of the city in the redeveloped port and harbour areas and the zones close to the coastal waters and the river, while at the same time ruling out other constructions that can be built in other zones, undoubtedly helps to conserve the identity of the area, as well as preserve the maritime heritage. Open, transparent and innovative urban planning that sets out to serve the city must be the guarantee for these elementary and important principles, so that our ports, harbours and waterfronts can be transformed and improved. The great variety of ideas, projects and proposals for cities very different from one another that were presented at Urbanpromo, and that together with the other contributions make up the *Dossier* for this issue, include articles concerning the cities of La Spezia, Gijón, Ravenna, Santa Cruz de Tenerife and Lisbon. The *Topics* Section completes the journal with an article on ports and their relationships with urban environments and with the logistical activities, and an article on sustainable planning of urban waterfronts after a disaster, while the *Projects* Section also contains articles that describe and analyse different port aspects and different projects for ports, harbours and waterfronts for cities that are very different, but at the same time equally interesting, such as Venice, Algiers, Tripoli, Con-con, Auckland and Sydney. Finally, in *Periscope*, the sections dedicated to *Words* and *Images* contain a few paragraphs about a very interesting travel book and some beautiful photographs taken by the author himself showing certain maritime societies and seascapes that are not very well known in our country; the seafaring Arabs on the coasts of the Indian Ocean.