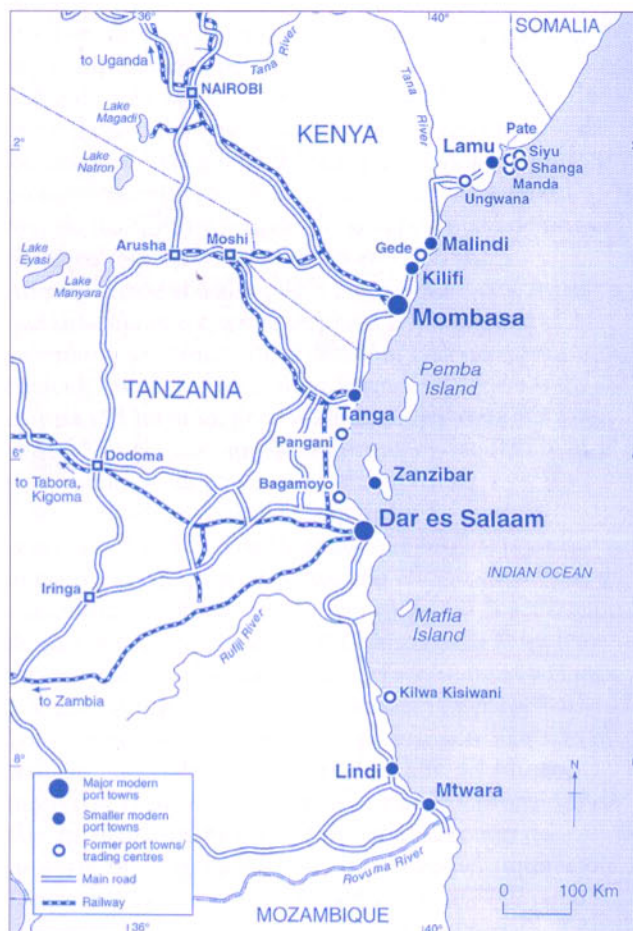


Brian Hoyle

East African Waterfronts: Revitalisation in Developing Countries

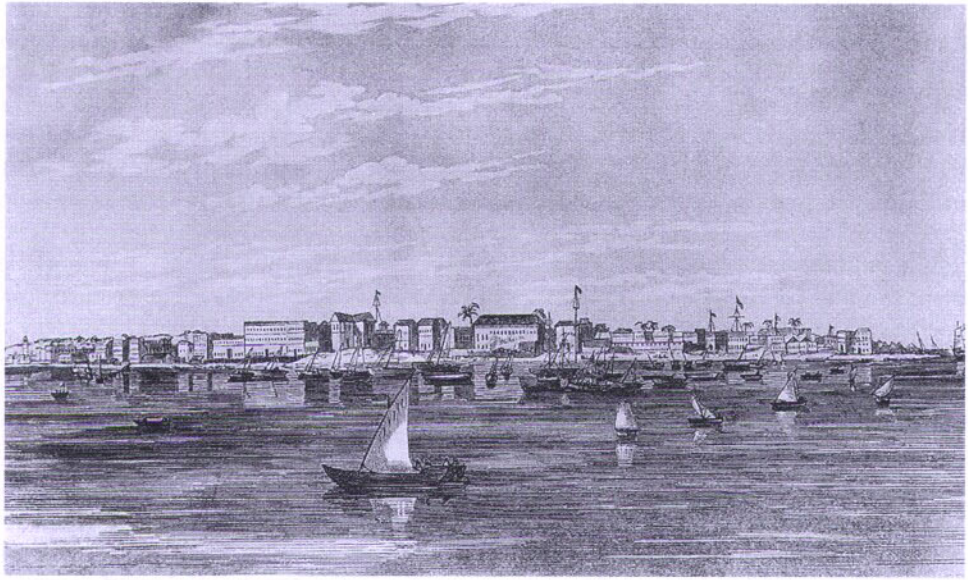


Although urban waterfront redevelopment is still largely confined to port cities (and other cities on water) in advanced countries, developing countries are also seeking to revive historic cities in postcolonial contexts including urban conservation and tourism development. East African port cities provide evidence of the increasing diffusion of the waterfront redevelopment phenomenon originally based on European and North American experience but now increasingly influenced by global trends. Comparison between contrasted case studies raises a variety of policy issues and problems; the attached bibliography provides additional data and debates. Modern Africa offers a number of examples of active conservation and redevelopment in port cities. Best known is Cape Town (South Africa), where the transformation effected in the 1990s is a successful pioneer example. East Africa provides excellent illustrations of waterfront redevelopment processes at work. At Lamu and Mombasa in Kenya, and at Zanzibar and Dar es Salaam in Tanzania, attempts are being made to conserve, rehabilitate and renew parts of the urban heritage, and in these cases the traditional urban waterfront is a critical element in the overall pattern and design of port-city renewal. This article draws attention especially to Zanzibar and Mombasa which offer striking contrasts. In developing countries, urban heritage conservation is sometimes regarded as a luxury irrelevant to the more basic needs of poor cities and countries. The renovation and adaptive re-use of heritage buildings may seem an unimportant low priority in societies where employment, housing and basic urban services command more immediate attention. In postcolonial societies, too, the revitalisation of essentially colonial structures, albeit for modern purposes, may produce intra-communal tensions. Yet in a context of modernisation, urbanisation and globalisation, clear links are increasingly perceived between urban conservation and other elements of socio-economic change: the extension of urban services, notably water supply; improved housing and transport services; economic diversification; and increased employment opportunities. The inscription of Zanzibar's Stone Town by UNESCO as a World Heritage Site in 2000 recognised not only the character and significance of the town in historical, architectural and cultural terms but also the achievements of a range of organisations, authorities and individuals in bringing about a remarkable transformation in its facilities and functions. UNESCO's report describes the Stone Town as "a fine example of the Swahili coastal trading towns of East Africa... It retains its urban fabric and townscape virtually intact and contains many fine buildings that reflect its particular culture, which has brought together and homogenised disparate elements of the cultures of Africa, the Arab region, India and

Las fachadas marítimas del Este de África: su recuperación en países en vías de desarrollo

Brian Hoyle

Aunque la reurbanización de las fachadas marítimas se limita en gran medida a las ciudades portuarias (y a otras ciudades costeras) de los países avanzados, los países en vías de desarrollo están haciendo igualmente esfuerzos para revitalizar ciudades históricas en contextos post-coloniales, prestando especial interés a la protección urbanística y al desarrollo del turismo. Las ciudades portuarias del Este de África constituyen una prueba fehaciente de la creciente extensión del fenómeno de la reurbanización de las fachadas marítimas, inspirado inicialmente en la experiencia europea y norteamericana, aunque actualmente cada vez más influenciado por corrientes globalizadoras. De la comparación de los estudios contrastados basados en casos concretos se desprende una gran variedad de cuestiones políticas y de dificultades; la bibliografía adjunta aporta debates y datos adicionales a este respecto. La África de hoy en día ofrece un gran número de ejemplos de conservación activa y reurbanización en ciudades portuarias. El caso más conocido es Ciudad del Cabo (Sudáfrica), en la que la transformación efectuada durante la década de los 90 constituye un loable ejemplo pionero. El Este de África aporta magníficas muestras de procesos de reurbanización costera actualmente en curso. En Lamu y Mombasa (Kenia) y en Zanzibar y Dar es Salaam, (Tanzania), se están dedicando esfuerzos a conservar, rehabilitar y remodelar diferentes partes del patrimonio urbano, y en estos casos concretos, la tradicional fachada marítima es pieza fundamental en la concepción y diseño global de la remodelación de la ciudad portuaria. Este artículo concentra especialmente su interés en los casos de Zanzibar y Mombasa, que nos ofrecen sorprendentes contrastes. En los países en vías de desarrollo, la conservación del patrimonio urbano es frecuentemente considerada un lujo irrelevante al compararla con las necesidades básicas de las ciudades y los países menos favorecidos. La



The coastal zones of Kenya and Tanzania and their immediate hinterlands

La costa del Kenya e della Tanzania y sus hinterland




Zanzibar waterfront in 1857. Source: Burton 1860 (by permission of the Royal Geographical Society, London)

La fachada marítima de Zanzibar en 1857 (Fuente: Burton 1860)

The Zanzibar Cultural Centre (by permission of the Royal Geographical Society, London)

El Centro Cultural de Zanzibar



-  Principal buildings in the waterfront zone
-  Building numbers (see Table 2)
-  Road

former shoreline

Europe over more than a millennium.”

Zanzibar town lies on the western side of Zanzibar Island, just south of the Equator, 50 km off the coast of mainland Tanzania. The island has been trading with other places around the Indian Ocean – Arabia, Persia, India – for at least 1000 years, and in the 19th century Zanzibar town became for a time East Africa’s chief centre of trade and innovation. The modern port and town of Zanzibar no longer fulfil this role, superseded a century ago by mainland port cities, notably Dar es Salaam (Tanzania) and Mombasa (Kenya). Much of the Stone Town built by Arabs remains essentially a 19th-century creation, although there has been much recent growth beyond the original settlement.

In urban terms, decline followed Zanzibar’s political independence (1963) and later union with mainland Tanzania, and by the 1970s the Stone Town seemed to be on the verge of extinction. But in 1985 a Stone Town Conservation and Development Area (STCDA) was created and in the 1990s renewed interest in the conservation of the Stone Town on the part of government and international organisations led to renovation and adaptive re-use of waterfront buildings. Among these, the Ithna’sheri Dispensary was redeveloped as the Zanzibar Cultural Centre. The Extelcoms building re-opened as the Serena Inn, following sensitive and costly restoration by the Aga Khan’s Historic Cities Support Programme. Other landmark buildings, such as the first British Consulate, remain at risk.

Urban tourism is now a major global industry and waterfronts in tourist-historic port cities offer highly attractive prospects at the interface between the urban and maritime environments. The decline of Zanzibar’s agricultural economy, and the hitherto relatively unsuccessful search for economic diversification during the post-revolutionary decades, has encouraged the heritage industry and tourism promotion. In a conservative Muslim society this represents a major change in cultural and political attitudes, for local communities have been understandably reluctant to accept the growth of tourism, having become aware of some of this industry’s cultural disadvantages especially when promoted insensitively. Tensions between local communities and foreign tourists inevitably produce some friction, usually due to a lack of understanding rather than to any hostility. Some Zanzibaris would prefer, no doubt, that tourists in search of tropical sun, sea and sand should confine themselves to beach resort complexes. Most visitors, however, appreciate the general character of Zanzibar and wish to experience some elements of its urban heritage, especially its historic waterfront. Mombasa (Kenya) also illustrates problems involved in the a growing trend towards the incorporation of developing world locations within the global urban

conservation and waterfront redevelopment movements. Mombasa’s Old Town lies on a small island, overlooking the small, shallow Old Harbour. Well-developed as an Islamic trade centre in the 14th/15th centuries, Mombasa declined as the Portuguese programme of African coastal exploration culminated in the celebrated voyage of Vasco da Gama to India in 1497-99. Today the 16th /17th-century Portuguese town provides the framework of the traditional urban core of Old Mombasa. Modern Mombasa, as East Africa’s principal deep-water seaport and coastal city, has grown up elsewhere on the island. Conservation of the Old Town is making some progress, but the waterfront zone is atypical and problematic.

Detailed studies carried out in the 1980s led in 1991 to a Conservation Area and Plan which involve monitoring construction activity, advising on adaptive re-use of buildings including some in the waterfront zone, the improvement of public open spaces, and public awareness programmes. Local communities were initially slow to understand and accept the nature and objectives of the plan, but later became much more favourably inclined towards perceived benefits.

Access to the urban waterfront in the Old Town of Mombasa is not generally straightforward. Unlike Lamu, Zanzibar and Dar es Salaam, where the urban core zone faces directly onto the water and provides an area of constant and varied interaction between urban and maritime activities, the Old Town at Mombasa is mostly orientated inwards towards itself and towards the central business district of the modern town, and so to a large extent turns its back on the Old Harbour and the sea. There is no waterfront causeway or footpath along most of the maritime perimeter of the urban Conservation Area; many properties, public and private, regrettably, use the sea cliff and the foreshore as a garbage dump. At Lamu and Zanzibar the waterfront remains a principal thoroughfare and focus of commercial and social maritime-related urban activity; this is also still the case at Dar es Salaam, despite signs that alternative non-port urban areas are acquiring supremacy. It is fortunate, however, that as Mombasa grew, the Old Town was not swept away by inconsiderate development and is still there today to be conserved and utilised by local people and visitors including cultural tourists.

At the southern end of the Old Town’s urban waterfront zone stands Fort Jesus, first completed by the Portuguese in 1596 and today Mombasa’s principal historical monument, increasingly well-marketed towards an international tourist clientèle by well-qualified staff who carefully balance conservation and revenue-earning activities. Beside the still-active Old Port, Government Square received special emphasis in the 1991 Conservation Plan: improvements including re-paving have been achieved, with financial support from the Kenya Ports

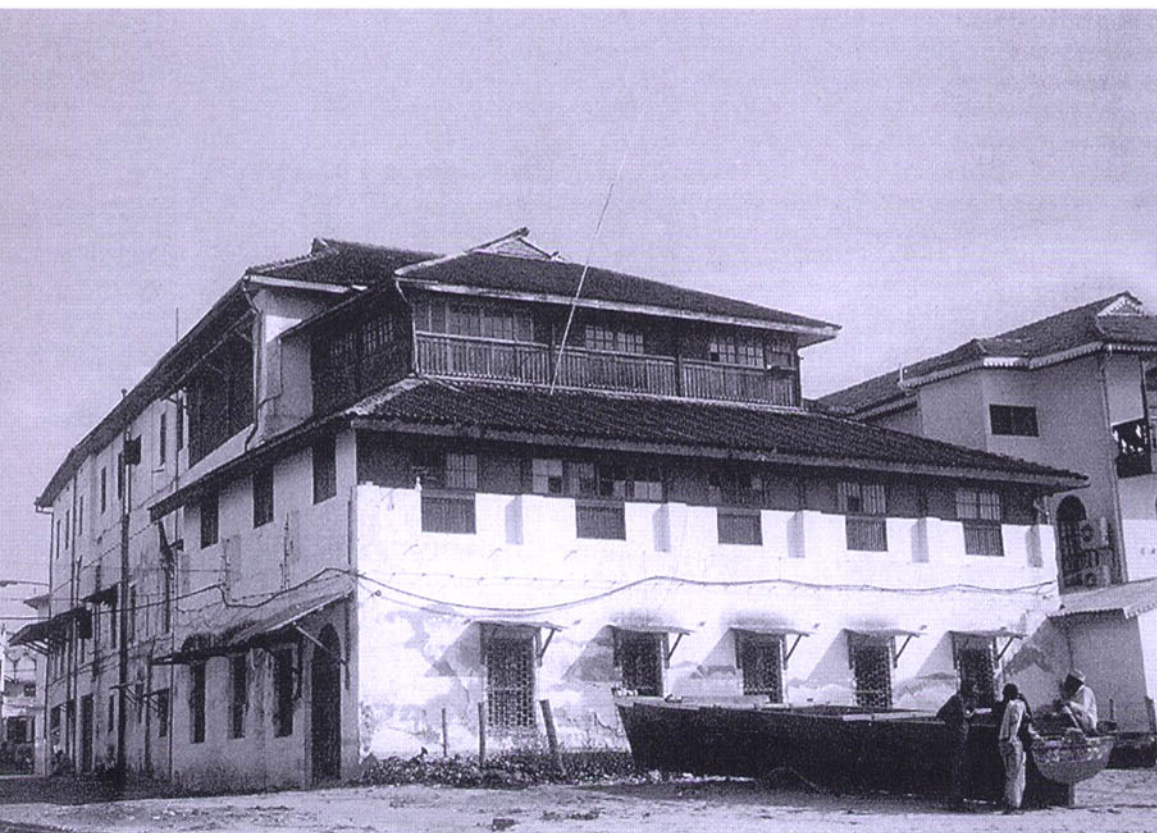
remodelación y rehabilitación de las funciones de los edificios patrimoniales puede parecer un asunto menor en sociedades en las que el empleo, la vivienda y los servicios urbanos básicos reclaman una atención más inmediata. Asimismo, en las sociedades post-coloniales, la revitalización de estructuras esencialmente coloniales, aunque con un objetivo modernizador, puede provocar tensiones en el seno de la comunidad. Sin embargo, en un contexto de modernización, urbanización y globalización, se percibe cada vez más la vinculación entre la conservación urbanística y otros elementos de cambio socio-económico: una ampliación en los servicios comunitarios, principalmente el suministro de agua; diversas mejoras en la vivienda y en los transportes; diversificación económica, y un mayor número de ofertas laborales.

La consideración en el 2000 por parte de la UNESCO de la Ciudad de Piedra de Zanzibar como Patrimonio de la Humanidad vino a reafirmar no sólo el carácter y el significado de la ciudad en términos históricos, arquitectónicos y culturales, sino también los logros de diversas organizaciones, autoridades y personas a la hora de acometer una profunda transformación de los servicios y las funciones. El informe de la UNESCO describe la Ciudad de Piedra como "un magnífico ejemplo de ciudad comercial swahili de la costa oriental de África...; conserva virtualmente intactos su tejido urbano y su paisaje metropolitano y alberga un gran número de espléndidos edificios, reflejo de su cultura singular, y resultado de amalgamar y homogeneizar durante más de un milenio distintos elementos procedentes de las culturas africanas, el mundo árabe, India y Europa".

La ciudad de Zanzibar se encuentra en la costa occidental de la isla del mismo nombre, al sur del ecuador, a 50 kilómetros de la costa continental de Tanzania. La isla tiene relaciones comerciales con otros lugares del entorno del Océano Índico – Arabia, Persia, India – desde hace al menos 1000 años, y durante el siglo XIX la ciudad de Zanzibar se convirtió durante algún tiempo en el principal centro mercantil y de innovación del Este de África. En la actualidad, ni el puerto ni la ciudad de Zanzibar desempeñan ya ese cometido, desde que hace



Built by the Portuguese and completed in 1596, Fort Jesus is the dominant structure on Mombasa's Old Town waterfront and the most outstanding historical monument in East Africa (by permission of Kluwer Academic Publishers, The Netherlands) Construido por los portugueses y completado en 1596, Fort Jesus es la estructura dominante de la fachada marítima del casco antiguo de Mombasa y el monumento histórico más sobresaliente del Este de África



The Old British Consulate at Zanzibar (by permission of the Royal Geographical Society, London) Antigo Consulado británico de Zanzibar

The Serena Hotel, Zanzibar (by permission of the Royal Geographical Society, London) El Hotel Serena, Zanzibar

un siglo fueran reemplazados por otras ciudades portuarias continentales, concretamente Dar es Salaam (Tanzania) y Mombasa (Kenia). Gran parte de la Ciudad de Piedra construida por los árabes conserva aún su carácter arquitectónico del siglo XIX, a pesar del considerable crecimiento registrado más allá de los límites del asentamiento original. En términos urbanísticos, a la independencia política de Zanzibar (1963) y a su posterior anexión a Tanzania le siguió su declive, y en la década de los '70 la Ciudad de Piedra parecía hallarse al borde de la desaparición. Sin embargo, en 1985 se creó el Área para la Conservación y Desarrollo de la Ciudad de Piedra (STCDA) y ya en los '90, el renovado interés por parte del gobierno y algunas organizaciones internacionales por su conservación condujo a la remodelación y la rehabilitación de los edificios del puerto, entre los que se destaca el Dispensario Ithna'sheri, convertido en el Centro Cultural de Zanzibar. El edificio Extelcoms reabrió asimismo sus puertas como el Serena Inn, tras una delicada y costosa restauración a cargo del Programa de Apoyo a las

Ciudades Históricas de Aga Khan. No obstante, otros monumentos emblemáticos, como el primer Consulado Británico, corren todavía peligro.

El turismo urbano constituye actualmente una importante industria global y las fachadas marítimas de las ciudades portuarias de interés histórico-turístico ofrecen perspectivas altamente atractivas al interrelacionar los entornos urbano y marítimo. La decadencia de la economía agrícola de Zanzibar, y la búsqueda, relativamente infructuosa hasta la fecha, de una diversificación económica durante las décadas posteriores a los procesos revolucionarios han estimulado la industria del patrimonio histórico y el fomento del turismo. Para una sociedad musulmana conservadora todo ello implica una importante modificación en las actitudes políticas y culturales, puesto que las comunidades locales, comprensiblemente, no se han mostrado muy dispuestas a asumir un incremento del turismo, al tomar conciencia de algunos de los inconvenientes culturales que puede acarrear, sobre todo cuando se promociona de forma poco sensible. Las tensiones entre las comunidades locales y los turistas extranjeros invariablemente producen cierta tirantez, aunque más por una falta de entendimiento que por hostilidad. Algunos residentes de Zanzibar preferirían, sin duda, que los turistas ávidos de sol, mar y arena tropicales permanecieran dentro de los límites de los complejos turísticos costeros. La mayoría de los visitantes, sin embargo, valoran el estilo general de Zanzibar, y desean ver con sus propios ojos algunos elementos de su patrimonio urbano, particularmente su histórica fachada marítima.

Mombasa (Kenia) ilustra, asimismo, los problemas con que se tropieza la creciente propensión a incorporar enclaves de países en vías de desarrollo, a las políticas globales de protección urbanística y rehabilitación de las fachadas marítimas. El casco antiguo de Mombasa se encuentra en una pequeña isla, sobre el pequeño y poco profundo Puerto Viejo. Muy desarrollado como centro comercial islámico entre los siglos XIV y XV, Mombasa inició su declive al culminar la campaña portuguesa de exploración del litoral africano con el célebre viaje de Vasco da Gama a la India entre

Authority and the local Bohra community. Nearby, the Leven House complex, marking an early moment of British interest in Mombasa in the 19th century, is also given priority in the Conservation Plan but remains at risk. Mombasa shows that waterfront revitalisation cannot be developed in isolation but should be perceived and planned in the context of the wider urban fabric of port cities, themselves considered as elements within the environmental and management structures of coastal zones. At Mombasa the reinforcement of historical identity and architectural heritage is critical: the refurbishment of buildings of character and interest, the small-scale redesign of open spaces, the introduction of appropriately signed historical and archaeological promenades, and the integration of such features into a continuous system of pedestrian public open spaces. The geography of the Old Town, with its network of narrow streets, lends itself to such an approach; but the successful implementation of such objectives requires, of course, close attention to the practicalities of public and private finance, urban services, administrative skills, the promotion of cultural tourism, and the enthusiastic involvement of local people.

Foundations for progress are in place, thorough studies have been made, staff and equipment provided, and craftsmen trained in traditional building techniques. Local councils show support, some international financial assistance is available, and resident communities are more favourably inclined towards conservation than previously, as the practical benefits of new policies have been demonstrated. Mombasa's Old Town Conservation Area and Office are well established although inadequately financed; and some remarkable buildings, including Fort Jesus, have been sensitively rehabilitated. Others have been lost; some irreplaceable treasures – notably the Leven House complex – are still at considerable risk; and some elements of the historic waterfront zone are seriously neglected.

Waterfront redevelopment involves a set of trends that are in the process of changing the face of port cities, and other cities on water, in many countries around the world. These global trends, impacting upon local places, are creating attractive urban waterfront environments for the 21st century whilst responding both to wider demands for urban renewal and also to changes in the technology of maritime transport. Understanding the revitalisation diaspora involves an appreciation of interactions on the waterfront between global forces and local circumstances and, at the local level, a basic difficulty is the reconciliation of the many inter-related influences, objectives and interests involved.

The urban waterfront redevelopment diaspora has now spread beyond the shores of the advanced world to reach the newly-industrialising countries and to touch the



The central waterfront at Dar es Salaam in 1997 (by permission of the Editor of *Erdkunde*, Bonn) El waterfront central de Dar es Salaam en 1997



Dar es Salaam harbour in 1997 (by permission of the Editor of *Erdkunde*, Bonn) El Puerto de Dar es Salaam en 1997

1497-1499. En la actualidad, el poblado portugués de los siglos XVI y XVII acoge el núcleo urbano tradicional de la vieja Mombasa. La moderna Mombasa, como principal puerto marítimo de aguas profundas y ciudad costera del Este de África, se ha extendido hacia otras partes de la isla. La conservación del casco antiguo está registrando significativos progresos, aunque la zona de la fachada marítima se muestra atípica y problemática. Los estudios pormenorizados efectuados en la década de los '80 culminaron en 1991 con el Área y Plan de Conservación, que comprende un seguimiento de la actividad de la construcción, una asesoría sobre rehabilitación de edificios, incluidos algunos situados en la zona marítima, así como la mejora de espacios públicos al aire libre y campañas de sensibilización ciudadana. Inicialmente, a las comunidades locales les costó asimilar y aceptar la naturaleza y los objetivos del plan, aunque mostraron una mayor receptividad con posterioridad, una vez verificadas sus ventajas. Acceder a los muelles urbanos del casco antiguo de Mombasa no es tarea fácil. A diferencia de Lamu, Zanzíbar y

Dar es Salaam, donde el núcleo urbano mira directamente al mar y proporciona una zona de constante y variada interacción entre las actividades urbanas y marítimas, el casco antiguo de Mombasa está orientado en su mayor parte hacia el interior, de cara al distrito financiero del centro de la moderna metrópoli, y en gran medida, de espaldas al Puerto Viejo y al mar. No existe ningún paso elevado hacia la fachada marítima ni camino alguno a lo largo de la mayor parte del perímetro marítimo del Área de Conservación urbana; desgraciadamente, muchos inmuebles, públicos y privados, utilizan los acantilados y la playa como vertedero de basura. En Lamu y Zanzíbar el paseo marítimo sigue siendo una vía pública principal y centro de actividades comerciales y sociales relacionadas con el mar; igualmente ocurre en Dar es Salaam, aunque se perciben indicios de que van ganando terreno otras áreas urbanas alternativas no portuarias. No obstante, es de agradecer que, durante la época de expansión de Mombasa, el casco antiguo no fuera arrasado por la urbanización incontrolada y siga existiendo

para su preservación y disfrute por parte de residentes y visitantes, incluido el turismo cultural. En el extremo sur de la fachada marítima del casco antiguo se encuentra Fort Jesus, cuya construcción completaron los portugueses en 1596 y que constituye hoy por hoy el monumento histórico más importante de Mombasa; gestionado por personal altamente cualificado, que le otorga una proyección cada vez mayor de cara al turismo internacional y que se encarga igualmente de combinar meticulosamente la conservación del edificio y la programación de actividades como fuente de ingresos. Además del Puerto Viejo aún activo, el plan de Conservación de 1991 ha puesto especial interés en la Plaza del Gobierno: se han llevado a cabo mejoras, incluida la renovación del pavimento, con el apoyo económico de la Autoridad Portuaria de Kenia y la comunidad local de Bohra. En los alrededores se encuentra el complejo de Leven House, que marcó la primera época del establecimiento de intereses británicos en Mombasa en el siglo XIX, y que ha sido también objeto de acciones prioritarias del Plan de Conservación, aunque sigue estando amenazado. Mombasa pone de manifiesto que la recuperación de las fachadas marítimas no puede llevarse a cabo como un hecho aislado, sino que debería concebirse y planificarse en el contexto de una más amplia organización urbanística de las ciudades portuarias, consideradas ellas mismas como piezas dentro de las estructuras medioambientales y de gestión de las zonas costeras. En Mombasa, la consolidación de la identidad histórica y del patrimonio arquitectónico es crucial: restauración de edificios emblemáticos y de interés, remodelación a pequeña escala de espacios abiertos, introducción de rutas históricas y arqueológicas debidamente señalizadas, e integración de estos detalles en un sistema continuado de espacios peatonales abiertos y públicos. La geografía del casco antiguo, con su entramado de calles estrechas, se presta a este acercamiento; aunque es evidente que el éxito a la hora de alcanzar dichos objetivos depende de que se materialicen las ayudas económicas públicas y privadas y de que se preste atención a los servicios comunitarios, a las

técnicas administrativas, a la promoción del turismo cultural, y al compromiso entusiasta de los residentes.

Se han creado fundaciones para el progreso, se han realizado minuciosos estudios, se ha facilitado personal y equipo, y se han adiestrado artesanos en las técnicas tradicionales de construcción. Los ayuntamientos muestran su apoyo, se tiene acceso a ayudas económicas internacionales, y las comunidades de residentes están ahora más predispuestas que antes a aceptar la conservación del patrimonio, al comprobar en la práctica las ventajas de esta nueva política. La Oficina y Área de Conservación del casco antiguo de Mombasa gozan de reconocido prestigio aunque disponen de una financiación inadecuada; y se han rehabilitado con gran delicadeza algunos edificios emblemáticos, incluido Fort Jesus. Otros se han perdido; algunos de ellos, tesoros irremplazables – particularmente el complejo Leven House – están todavía amenazados, y algunos elementos de la histórica zona de la fachada marítima se hallan en grave estado de deterioro. La recuperación de la fachada marítima incluye la participación de un conjunto de corrientes que van camino hacia la transformación del aspecto de las ciudades portuarias, así como de otras poblaciones costeras de muchos países en todo el mundo. Estas corrientes globalizadoras, que producen un impacto local, están convirtiendo las fachadas marítimas en atractivos espacios urbanos para el siglo XXI, a la vez que responden a exigencias cada vez más extendidas de renovación urbanística, así como a cambios en la tecnología del transporte marítimo. Para entender la difusión de este proceso de recuperación debemos valorar la interrelación entre fuerzas globales y condicionantes locales en las fachadas marítimas; en el ámbito local, la dificultad básica radica en la reconciliación de las múltiples influencias, objetivos e intereses involucrados. La difusión de la reurbanización de las fachadas marítimas de las ciudades ha llegado actualmente más allá de las fronteras del mundo avanzado, hasta alcanzar a los países de reciente industrialización y afectar también a los más desfavorecidos, que ya han comenzado a reconsiderar su patrimonio urbano y a buscar formas de

poorer developing countries too as they come to reconsider their urban heritage and to find ways to conserve, adapt and re-use long-neglected elements of the waterfront environments of their port cities. In East Africa, Lamu remains relatively isolated, not having become either an archaeological ruin or a modern cityport, but from this privileged position has led the way in a rising regional tide of analysis and action in conservation contexts. Zanzibar, largely because of its peculiar politico-economic and urban history, illustrates how forces that once conspired to produce decline and neglect have yielded new frameworks that engender positive progress, attracting international support and encouraging economic diversification. As Zanzibar steps out, albeit hesitantly, onto the world stage once more, wearing a new identity, Mombasa continues to struggle with fiscal and political problems that still fail adequately to support heritage industries; and the Old Town and its waterfront, Fort Jesus notwithstanding, represents a back door rather than a central focus in the life of the modern coastal city and port. Only at Dar es Salaam does the historic waterfront still occupy a central place in the spatial dynamics of the modern port city; but even there, the changing urban geography of the cityport complex suggests a relative decline in the degree of centrality hitherto enjoyed by the waterfront.

The port/city interface is invariably controversial, needing sensitive planning solutions; and the urban waterfront is a key element in this wider framework. East African cases show how urban waterfront redevelopment can be a significant element in urban conservation and renewal, a spatial domain where, through physical redesign, substantial beneficial change and development can be effected at relatively low cost. In the competitive environment of the new global urban system, the geography of development suggests that it is essential to preserve and enhance the distinctiveness of individual locations. Urban waterfronts in advanced countries have developed a tendency towards similarity, in terms of the mixed-use elements they contain, and have sometimes been criticised for failure to preserve and enhance the distinctiveness and identity of place. In the port cities of the developing world this is perhaps less likely to happen as sensitive conservation now begins to place them on the global map as an urban group with waterfronts of special interest, quality and distinction.

BIBLIOGRAPHY

- Ashworth G J and Tunbridge J E 1990 *The Tourist-Historic City* Belhaven, London
 Bianca S 1997 *Historic Cities Support Programme: Zanzibar Stone Town Projects* The Aga Khan Trust for Culture, Geneva

preservar, adaptar y rehabilitar elementos largamente olvidados del entorno de la fachada marítima de sus ciudades portuarias. En el Este de África, Lamu permanece en relativo aislamiento, puesto que no ha derivado en ruina arqueológica ni en ciudad portuaria moderna. Sin embargo, desde esta posición privilegiada, ha sido pionera de una creciente oleada de análisis y actuación dentro del contexto de la conservación en la región. Zanzibar, debido en gran medida a su peculiar historia política, económica y urbanística, es un claro ejemplo de cómo unas fuerzas que una vez conspiraron para generar decadencia y abandono, han sabido crear nuevos marcos que han dado origen a un progreso positivo, que goza del apoyo internacional y que ha estimulado la diversificación económica. Mientras que Zanzibar reaparece una vez más, si bien es cierto que con titubeos, en la escena mundial, bajo el aspecto de una nueva identidad, Mombasa continúa luchando contra dificultades fiscales y políticas, todavía incapaz de apoyar adecuadamente a las industrias patrimoniales, de manera que el casco antiguo y su fachada marítima, a pesar del caso concreto de Fort Jesus, representa una puerta trasera más que un foco central en la vida de la moderna ciudad costera y su puerto. Sólo en Dar es Salaam nos encontramos con que su histórica fachada marítima ocupa todavía un lugar preferente en la dinámica de espacios de la moderna ciudad portuaria. No obstante, incluso allí, la variable geografía urbanística del complejo portuario de la ciudad sugiere un relativo declive en el grado de preeminencia, que ha disfrutado hasta la fecha la zona de la fachada marítima. La relación entre puerto y ciudad se muestra invariablemente controvertida, haciéndose imprescindible buscar soluciones sensibles a la hora de planificar; la fachada marítima de la ciudad es un elemento clave dentro de este marco más amplio. Los ejemplos del Este de África demuestran cómo la recuperación de las fachadas marítimas urbanas puede convertirse en elemento significativo de la conservación y renovación urbanística, un espacio cuya reforma física puede implicar un cambio y un desarrollo muy beneficiosos a un coste

relativamente bajo. En el competitivo entorno del nuevo sistema urbanístico global, la geografía del desarrollo indica que es esencial preservar y ensalzar el carácter distintivo de los lugares únicos. Las fachadas marítimas urbanas en los países avanzados han desarrollado una marcada tendencia hacia la homogeneidad, dada la mezcla de los elementos empleados, y han recibido a veces críticas por fracasar en su intento de conservar y realzar el rasgo característico y la identidad del lugar. En las ciudades portuarias de los países en vías de desarrollo, es menos probable que eso suceda, ya que la conservación respetuosa está empezando a situarlos en el mapa global como un conjunto de ciudades con fachadas marítimas de especial interés, calidad y distinción.

- Burton RF 1860 *The lake regions of central Africa*, Longman, London
- Hoyle B S 2000 "Revitalizing the port-city waterfront: retrospect and prospect" *Geographical Review* 90: 395-417
- Hoyle B S 2001 "Urban renewal in East African port cities: Mombasa's Old Town waterfront" *Geojournal* 53: 183-97
- Hoyle B S 2001 "Lamu: waterfront revitalization in an East African port city" *Cities in the International Journal of Urban Policy and Planning* 18: 297-313
- Hoyle B S 2002 "Port-city renewal in developing countries: the waterfront at Dar es Salaam, Tanzania" *Erdkunde* 56: 114-29
- Hoyle, B S 2002 "Urban waterfront revitalization in developing countries: the example of Zanzibar's Stone Town" *The Geographical Journal* 168: 141-62
- Kilian D and Dodson B 1996 "Between the devil and the deep blue sea: functional conflicts in Cape Town's Victoria and Alfred waterfront" *Geoforum* 27: 495-507
- Sheriff A ed 1995 *The History and Conservation of Zanzibar Stone Town*, James Currey, London
- Siravo F 1996 *Zanzibar: a Plan for the Historic Stone Town*, The Aga Khan Trust for Culture, Historic Cities Support Programme, Geneva