

Joan Alemany

Nuevas posibilidades de desarrollo para los puertos fluviales

2 En el largo proceso de estudio de las relaciones de las ciudades con sus puertos y con las riberas que inició *Portus* hace ya tres años, era necesario dedicar un número de la revista a los puertos y a la ordenación de los márgenes fluviales. La importancia del tema deriva de la gran cantidad de ciudades que se han desarrollado en los ríos, por la trascendencia que los planes de ordenación de los puertos tienen en la estructura urbanística de la ciudad y por que comienzan a plantearse nuevos proyectos con nuevas concepciones para el futuro de estos espacios. La primera cuestión que se desprende del análisis de la información de los proyectos sobre las áreas portuarias fluviales es la gran diversidad de situaciones e incluso de las características básicas que definen a estos espacios. La caracterización de puerto fluvial como tipología completamente distinta y de menor importancia que el puerto marítimo induce a confusión sobre todo cuando se comprueba que muchos de los grandes puertos que habitualmente se califican como marítimos se encuentran sobre los grandes ríos. Así es en todos los grandes puertos de la fachada atlántica europea (Hamburgo, Bremerhaven, Róterdam, Amberes o Lisboa) y en muchos otros de los demás continentes. Además en algunos de estos puertos se han llevado a la práctica las reconversiones portuarias más conocidas y emblemáticas tanto en sus aspectos positivos como negativos: docklands de Londres sobre el Támesis, Puerto Madero en Buenos Aires sobre el gran Río de la

Plata, dársenas de Liverpool sobre el Mersey... Y en las ciudades portuarias sobre ríos se presentan algunos de los mayores proyectos urbanos de reconversión en el futuro: Kop van Zuid y otros espacios contiguos al Maas en Róterdam, Havencity en los canales del Elba de Hamburgo, nuevos desarrollos de los docklands de Liverpool y Londres, por no citar las grandiosas propuestas de algunas ciudades asiáticas, especialmente de China... Pero además de estas grandes realizaciones y de estos gigantescos proyectos que ya han sido promocionados y analizados muchas veces, otras situaciones muy distintas, menos espectaculares pero no menos interesantes, se están produciendo en muchas ciudades fluviales. Son aquellas en que el carácter fluvial de su puerto es más reconocido por que se encuentra más alejado del mar, la navegación sólo se acostumbra a producir para barcos de menor tamaño y calado y además del puerto existen largos márgenes fluviales urbanizados. Aunque el río sea muy caudaloso la importancia para su ciudad no se mide sólo por su tráfico comercial y, por tanto, otros usos y actividades pueden desarrollarse complementariamente a la navegación y a las funciones portuarias. Algunos proyectos en estas ciudades no dispondrán probablemente de tan grandes recursos de suelo y de inversión como los proyectos anteriormente citados, pero son sumamente interesantes desde muchos puntos de vista. A ellos se ha dedicado preferentemente este número de *Portus*. Como siempre desde *Portus* respetamos escrupulosamente la libertad de análisis, de opinión y las propuestas de los autores. Pero a la vez desde la redacción de la revista defendemos algunos principios y criterios de actuación que aplicados con la flexibilidad que requieren las distintas condiciones pueden contribuir a un mejor y más sostenible desarrollo de las ciudades fluviales, de sus puertos y de sus espacios próximos. La preservación del patrimonio portuario, arquitectónico e industrial; la reutilización de los valiosos espacios de agua para las diversas actividades náuticas (nada más triste que un privilegiado espacio portuario y marítimo sin actividad); la dedicación a espacios de uso público en las riberas que ya no realicen actividades peligrosas e incompatibles con el paseo de los ciudadanos; la priorización de funciones y actividades que tengan relación con el uso del propio espacio de agua son orientaciones que se desprenden del análisis de muchas experiencias de las relaciones puerto ciudad y que también son válidas para los puertos fluviales. El presente número de *Portus* comienza, en su sección temática, con el artículo sobre las estrategias y objetivos realizado desde la muy importante experiencia de Lisboa. Se presentan, a continuación en la sección dedicada a experiencias, los interesantes casos y proyectos europeos y latinoamericanos de Frankfurt, Bilbao, Lyon, Moscú, Santa Fé, Rosario, y Koper, Rijeka y Manzanillo (estos últimos tres no son puertos fluviales). Por último, en la sección Periscopio se ofrecen las informaciones concretas sobre cuestiones acaecidas desde la anterior publicación de revista.



New Possibilities of Development the River Ports

Joan Alemany

In the long study process of the relationships of cities and their ports and riversides begun by *Portus* three years ago now, it was necessary to dedicate a number of the magazine to ports and the spatial planning of river banks. The importance of this subject is given by the large number of cities that have grown from their location upon rivers, for the importance of port spatial planning plans in the urban structure of the city and because new projects are starting to emerge with new concepts for the future of these areas. The first question that emerges from an analysis of the information of the projects on river port areas is the great diversity of situations and even of the basic characteristics that define these areas. The characterisation of a river port as something totally different and rather less important than a sea port leads to confusion especially when it can be seen that many of the great ports that are usually

described as sea ports are in fact located along the great rivers. This is the case in all the great ports of the European Atlantic coast (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerp or Lisbon) and in many others in other continents. Furthermore, some of these ports have been the scene of some of the best-known and emblematic conversions both in positive and negative terms: London docklands on the Thames, Puerto Madero in Buenos Aires on the great Río de la Plata river, Merseyside docks in Liverpool... And it is in port cities on rivers that we can see some of the biggest future urban restructuring projects: Kop van Zuid and other areas adjoining the Maas in Rotterdam, Havencity in the canals of the Elba in Hamburg, new developments in the docklands of Liverpool and London, not to mention the grand proposals of some Asian cities, especially in China... But in addition to these great undertakings and these gigantic projects that have already been promoted and analysed so many times, other very different situations, less spectacular but no less interesting, are occurring in many river cities. These are

projects in which the river character of their port is better recognised because they are located further from the sea, navigation is normally only in small and shallower keeled boats and as well as the port there are long built-up riverbanks. Even though the river may be very wide, the importance for its city is not only measured by its commercial traffic and, therefore, other uses and activities can be carried out in addition to navigation and the port functions. Some projects in these cities will probably not enjoy so many resources in terms of land and investment as the projects mentioned previously, but they are extremely interesting from many points of view. It is to these that we have especially dedicated this number of *Portus*. As always from *Portus* we scrupulously respect the freedom of analysis, opinion and proposals of the authors. However, from the editorial staff of the magazine we also defend certain principles and criteria of action which, applied with the flexibility required by the different conditions, can contribute to a better and more sustainable development of the river cities, their ports and their

neighbouring areas. The preservation of port, architectural and industrial heritage; the reuse of valuable areas of water for different nautical activities (there is nothing sadder than a well-placed port and maritime area with no activity); dedication to public areas along the river banks that no longer perform hazardous activities incompatible with citizen walkways; the prioritisation of functions and activities related to use of the water area are orientations that flow from the analysis of many experiences of port-city relationships which are also valid for the river ports. This edition of *Portus* begins, in its thematic section, with the article on the strategies and objectives made from the very important experience of Lisbon. Next, in the section dedicated to individual experiences, the interesting cases and projects in the European and Latin American cities of Frankfurt, Bilbao, Lyon, Moscow, Santa Fé, Rosario, and Koper, Rijeka and Manzanillo (these last three are not river ports). Finally, in the Periscope section we provide specific information on questions that have arisen from the previous edition of the magazine.

Tráfico portuario en el puerto fluvial del antiguo Saigón (photo Claude Prelorenzo)
Port traffic in the river port of former Saigón