

Experiencias latinoamericanas de los puertos ciudades Latin American Port-City Experiences

Uno de los efectos, quizá más visibles, del proceso de reformas portuarias conllevado en el último cuarto de siglo en América Latina, así como de la globalización, viene siendo el fortalecimiento de la relación puerto ciudad y la transformación y renovación de las ciudades portuarias. Particularmente me refiero a las ciudades donde se encuentran los principales puertos comerciales de la región. Ocurre que tales reformas han traído una expansión y mayor demanda por la zona portuaria. Las necesidades por renovar la ciudad "vieja" y especialmente por emprender obras de infraestructura terrestre aledañas al puerto igualmente han absorbido importantes espacios con nuevas vías rápidas y carreteras de acceso entre el puerto y la ciudad. El crecimiento demográfico, económico e industrial ha repercutido en su natural demanda por mayores zonas habitacionales, comerciales, industriales y del ocio. Sin embargo, la competencia por el espacio limitado también ha derivado serias dificultades, incongruencias y obstáculos por progresar consensuadamente, no sólo por el territorio y la dinámica urbana, sino también por la preservación y armonía cultural, social, económica, ambiental, entre otros.

La transformación de las ciudades portuarias son respuestas naturales al deterioro de las zonas portuarias de tiempos pasados. A ello se suma una posición activa de la comunidad portuaria y civil por la renovación y el cambio. Pero es fundamental detallar la consecuencia, directa o indirecta, de la reestructuración y modernización del puerto y de sus elementos emblemáticos: la tierra y el agua. Lo más saltante y favorable es el resultado y los beneficios que esos cambios vienen derivando en la comunidad ciudadana, expresados en mejora en los niveles de ingreso, mayor generación de empleo, mejora de la seguridad, bienestar y de la calidad de vida.

La urbanización del antiguo Puerto Madero, que se encontraba en decadencia por décadas y se había convertido en quizá una de las zonas más degradadas de la ciudad de Buenos Aires, a comienzos de los años 90s, fue un gran proyecto piloto referencial para la región en este tema. Luego de una importante inversión del Estado argentino, se crearon calles, avenidas, parques y plazas, se instalaron monumentos y se restauró la infraestructura histórica existente. El barrio se convirtió en un centro de gran expansión comercial, con la incorporación de oficinas y viviendas familiares, escuelas, universidades, bancos, restaurantes y otros componentes turísticos con identidad propia. Hoy

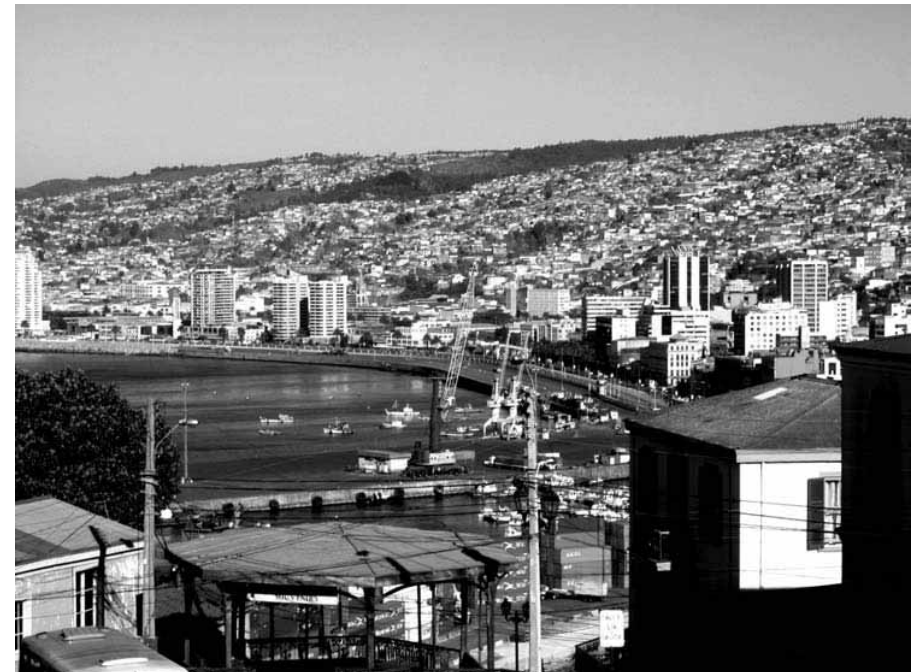
Vista de la ciudad portuaria de Valparaíso
en Chile
View of the port city of Valparaíso in Chile

Perhaps some of the most visible effects of the port redevelopment process to have emerged in the last quarter of a century in Latin America, in addition to the impact of globalisation, have been the strengthening of ties between the cities and their ports and the transformation and renovation of the port-cities. To be specific, I am referring to the cities where the main trading ports in the region are to be found. It so happens that such redevelopments have led to the expansion of and increased demand for

the port zones. The need to modernise the "old" city and especially to construct infrastructure works on the land close to the port have also taken up extensive areas, with the construction of fast lanes and roads linking the port and the city. Population, economic and industrial growth have had an effect on the natural demand for larger residential, commercial, industrial and leisure zones. However, competition for limited space has also caused serious difficulties, anomalies and obstructions to progress on which there

is general consensus, not only where the territory and urban dynamics are concerned, but also with respect to conservation and cultural, social, economic and environmental harmony, amongst others. Transforming port cities is a natural response to the historic decline and decay of port zones, in addition to the active role played by the port and civil community where revitalisation and change are concerned. However, it is essential to provide a detailed account of the direct or indirect consequences of port restructur-

Carlos M. Gallegos



ing and modernisation and of the characteristic aspects involved: land and water. The most outstanding and positive aspects are the results and benefits that those changes have brought to the citizens and their community, in terms of an increase in income, higher levels of job creation, an improvement in safety, welfare and the quality of life. The urban development of the old Puerto Madero, which had been in decline for decades and had perhaps become one of the most deteriorated zones in the City of Buenos Aires by the early 1990s, turned out to be a major benchmark pilot project for the region. After the Argentine State had injected a major cash investment, streets, avenues, parks and squares were built, monuments were erected and the existing historic infrastructure was restored to its former glory. The district became a major centre for commercial expansion, with the incorporation of offices, housing, schools, universities, banks, restaurants and tourist attractions, each with their own identity. The profile of this area is now defined by residential tower blocks and high-rise office buildings, which have turned Puerto Madero

into one of the most expensive districts of Buenos Aires. In spite of the limited amount of space, the port-city of Valparaíso in Chile has been sprawling up the sides of its numerous hills since the end of the 18th century, with the construction of its 15 famous lifts. However, it was the expansion of port activity towards the end of the 1980s that initiated a struggle to achieve a process of structured urban planning on the hills, at the feet of which lies the bustling port and throbbing heart of the cosmopolitan activity around the bay. The aim has been to provide it with streets and avenues, as well as such public utilities as drinking water, street lighting, gas and urban transport to the city, in which the private sector has been heavily involved. Incentive, modernity and improvement in the quality of life of the inhabitants are predominant, tradition being left to one side. The urban, economic, financial, cultural and social regeneration of the old quarter of Guayaquil, Ecuador, close to the port is another good example, with major involvement of the Local Government. The piers on the River Guayas, the

en día su perfil esta definido por elevadas torres residenciales y de negocios, lo que ha constituido a Puerto Madero como uno de los barrios más caros de Buenos Aires. Frente a la limitante del espacio, la ciudad portuaria de Valparaíso en Chile ha ido expandiéndose hacia sus numerosos cerros, desde finales del siglo XVIII con la construcción de sus 15 famosos ascensores. Sin embargo, es con la expansión de la actividad portuaria de finales de los 80s que se pugna por un proceso de consolidación de la urbanización ordenada de los cerros, que tienen a sus pies la ebullición del puerto y el generoso impulso de la actividad cosmopolita en el entorno de la bahía. La orientación se ha dirigido a dotar de calles, avenidas, servicios públicos de agua potable, alumbrado, gas, transporte urbano a la ciudad, con importante componente del sector privado. Predomina el incentivo, la modernidad y la mejora en la calidad de vida de sus pobladores, dejando de lado la tradición. La regeneración urbana, económica, financiera, turística, cultural y social del centro viejo de Guayaquil, Ecuador aledaño al puerto es otro importante caso, con particular incidencia del gobierno local. Los malecones del río Guayas, los malecones de los esteros a lo largo de barrios, avenidas,



piers on the strand throughout the districts, avenues and universities, have all generated a large number of businesses and their inhabitants have managed to improve their quality of life, safety, security and the value of their investments. Green zones and parks with attractions have been created and the citizens' cooperation has been encouraged; the port also has a modern future perspective. However, the old districts and their traditions have been conserved and old housing has been restored. The inhabitants now live in a new Guayaquil that oozes with modernity. These are just a few of the models that have served to strengthen the relationship between cities and ports and to transform the cities concerned, each one of which is different, yet all having common targets. As a result of the symposium held in Cartagena, Colombia (in October 2009), organised by the Port of Santander, we will shortly be expanding our models to include such cases as Belem do Para in Brazil, Trujillo in Peru and Montevideo in Uruguay, amongst others.

I would like to point out in a more tangible way, some of the difficulties that have systematically obstructed progress in this area. Our wish is that an appreciation of these problems will constitute the basis for overcoming the differences through work performed jointly by the city and the port, in a structured way and under the premise of a symbiotic relationship aimed at ensuring that both sides win. The following are some of the main obstacles to be overcome: the constant struggle to obtain territorial space; the incipient coordination between the different authorities; the lack of a genuine port community that looks after the interests of all the participants and users; the questionable progress that can be seen, in some cases, where environmental and port protection are con-

cerned; the limited availability of spaces for all to use; the limited resources that are earmarked for instructing and informing users and the general public, about the subject concerned; the limited support for intermodality; the restrictions imposed on encouraging and promoting international cooperation in this field, among many others. Inter-American Committee on Ports (CIP), belonging to the Organization of American States (OAS) has been collaborating with the Member States with a view to putting forward solutions to the aforementioned difficulties found in this hemisphere, via technical advisory bodies, courses, seminars, symposiums and conventions, as well as by giving publicity to the problems and searching for solutions. The OAS Port Commission, in its capacity as an Inter-American forum that brings together the highest port authorities that govern in America, has lent its support to the document for the sustainable development of port cities, approved at the Conference of the International Association of Ports and Cities (IACP), held in Sydney, 2006.



universidades han generado importantes negocios y sus habitantes han recuperado su calidad de vida, seguridad y el valor de sus inversiones. Se han implementado zonas verdes, parques de distracción y se incentiva la cooperación ciudadana, y el puerto cuenta con una visión moderna. También se han mantenido antiguos barrios, conservando su tradición y restaurando sus antiguas viviendas. Hoy se vive en un nuevo Guayaquil, que respira a modernidad. Éstos son sólo algunos modelos del fortalecimiento de esa relación entre la ciudad y el puerto y de la transformación de la ciudad, cada una diferente pero con objetivos comunes. Como producto del seminario celebrado en Cartagena, Colombia (octubre 2009), organizado por Puerto de Santander, seguidamente expandiremos nuestros modelos y casos como el de Belém do Pará en Brasil, Trujillo en Perú, Montevideo en Uruguay y otros.

Deseo identificar muy tangencialmente algunas de las dificultades que vienen obstaculizando sistemáticamente los avances en este tema. Nuestra esperanza es que sirvan de base para resolver las diferencias a través de un trabajo conjunto entre la ciudad y el puerto, de forma ordenada y bajo la premisa de una mutua relación orientada a ganar-ganar. Entre algunos de los principales obstáculos están: la pugna permanente por el espacio territorial; la incipiente coordinación entre las respectivas autoridades; la falta de una verdadera comunidad portuaria, que vele por los intereses de todos sus participantes y usuarios; Los ambiguos avances que se observan, en algunos casos, sobre protección ambiental y protección portuaria; la limitada apertura de los espacios para el uso de todos; los escasos recursos para capacitar e informar sobre el tema a los usuarios y en general a la sociedad civil; el relativo apoyo al intermodalismo; las limitantes en el fomento y la promoción de la cooperación internacional en este campo, entre otras muchas. La Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) viene colaborando con los Estados miembros a fin de facilitar soluciones a las dificultades antes identificadas en este hemisferio, a través de asesorías técnicas, cursos, seminarios y convenciones y difusión de su problemática y búsqueda de soluciones. La Comisión Portuaria de la OEA como foro interamericano que congrega a la máximas autoridades portuarias gubernamentales de las Américas, se ha adherido a la carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias aprobada en el Congreso de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos celebrada en Sydney, 2006.

El barrio del antiguo Puerto Madero en Buenos Aires, convertido en un centro de gran expansión comercial. Regeneración urbana, económica, financiera, turística, cultural y social del centro viejo de Guayaquil, Ecuador, aledaño al puerto. The district of the old Puerto Madero in Buenos Aires became a major centre for commercial expansion. Urban, economic, financial, cultural and social regeneration of the old quarter of Guayaquil, Ecuador, close to the port.