

La recualificación de los barrios portuarios

4 Editorial/Joan Alemany The Requalification of Port Districts

In all historical port cities there are districts with a strong traditional link with their port. They are generally urban areas next to the oldest part of the maritime infrastructure where many of the workers live, and where activities and services are also located for seafarers passing through and finally, where companies and facilities directly linked to the port itself are set up. These districts are therefore a part of the city with a special bond with the port, which sets them apart from other urban areas because of their special characteristics and atmosphere. Lively cafes, nightlife and centres of entertainment for the traveller frequently nestle cheek by jowl with marine churches, markets, schools and social amenities for the people of the district. In many cases they also have a unique outstanding maritime heritage in the city, which highlights its distinctive characteristics. New technical conditions in shipping – ever larger vessels with ever smaller crews, berthing at wharves

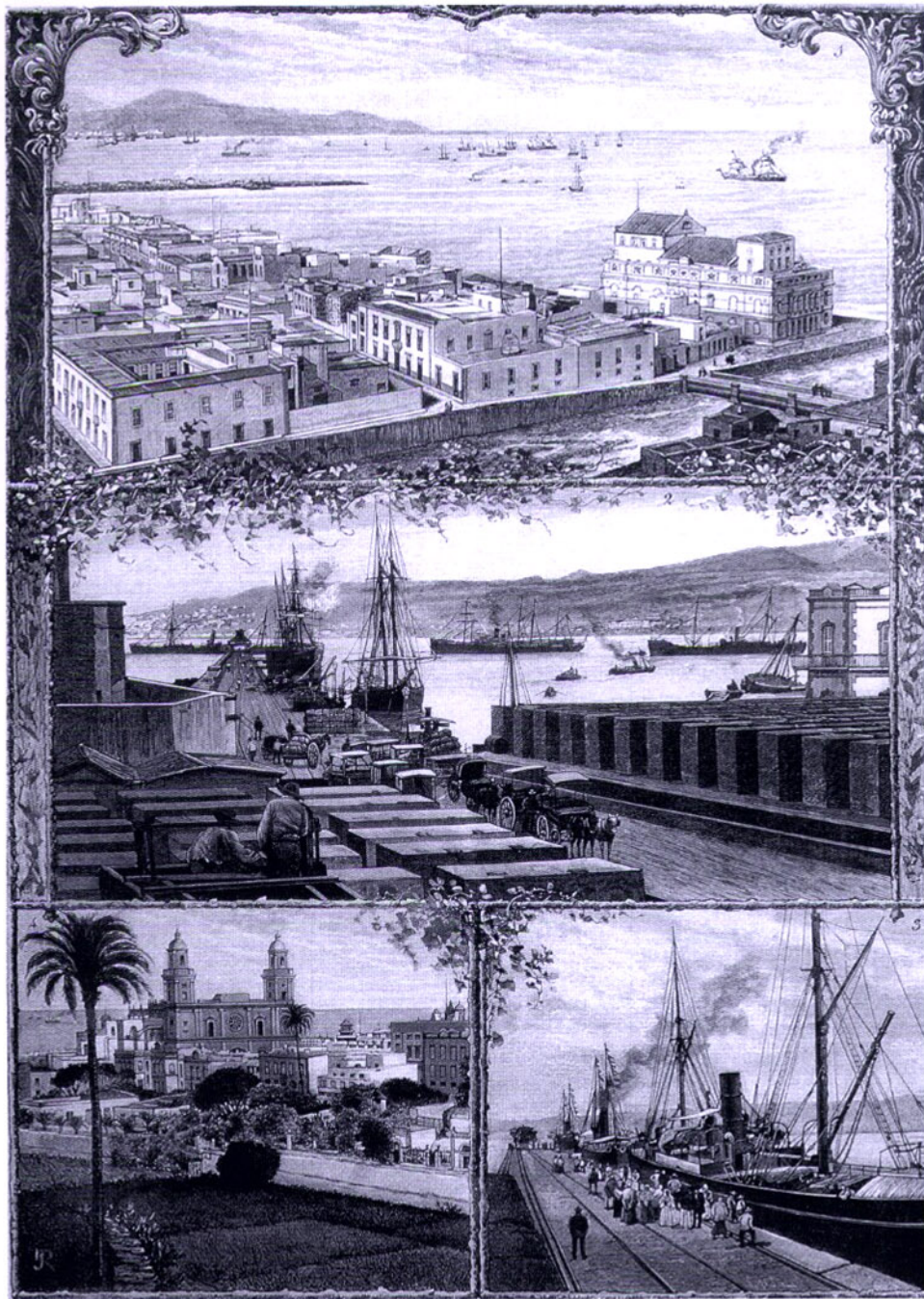
a long way from the historical port with stopovers shorter than one day – together with a reduction in the number of dockers, mark changes that affect the traditional functions of port districts. In many cases they have suffered a certain urban abandonment, like other older urban areas, further worsened by their characteristic popular and somewhat independent status from the rest of the city. We are often facing a situation of change in traditional functions and activities, against the backdrop of a certain abandonment by the planners of these characteristic urban areas. Urban and social improvement – requalification in the broadest and deepest sense – of port districts is both a necessity and an opportunity for the maritime cities. It is a necessity because changes in the economic base can lead to urban degradation, an opportunity because modernisation can contribute to a new economic and urban development, as shown by the experiences of cities that have taken specific steps in this direction. Public administrations must make a decisive contribution to requalifying port districts with at least two types of urban policy

En todas las ciudades portuarias históricas existen barrios con una destacada vinculación tradicional con el puerto. Generalmente son espacios urbanos próximos a la parte más antigua de la infraestructura marítima donde viven muchos de sus trabajadores, donde a su vez se encuentran las actividades y servicios para la gente de mar que está de paso y, por último, donde se localizan empresas y equipamientos directamente relacionados con el propio puerto. Estos barrios son, por tanto, una parte de la ciudad con una vinculación especial con el puerto que les confiere unas características y un ambiente especial que los diferencia de otras zonas urbanas. Animadas cafeterías, locales nocturnos y centros de diversión para forasteros se mezclan frecuentemente con iglesias marineras, mercados, escuelas y equipamientos sociales para la gente del propio barrio. Disponen, además en muchos casos, de un patrimonio marítimo destacado y único en la ciudad que realza sus características distintivas.

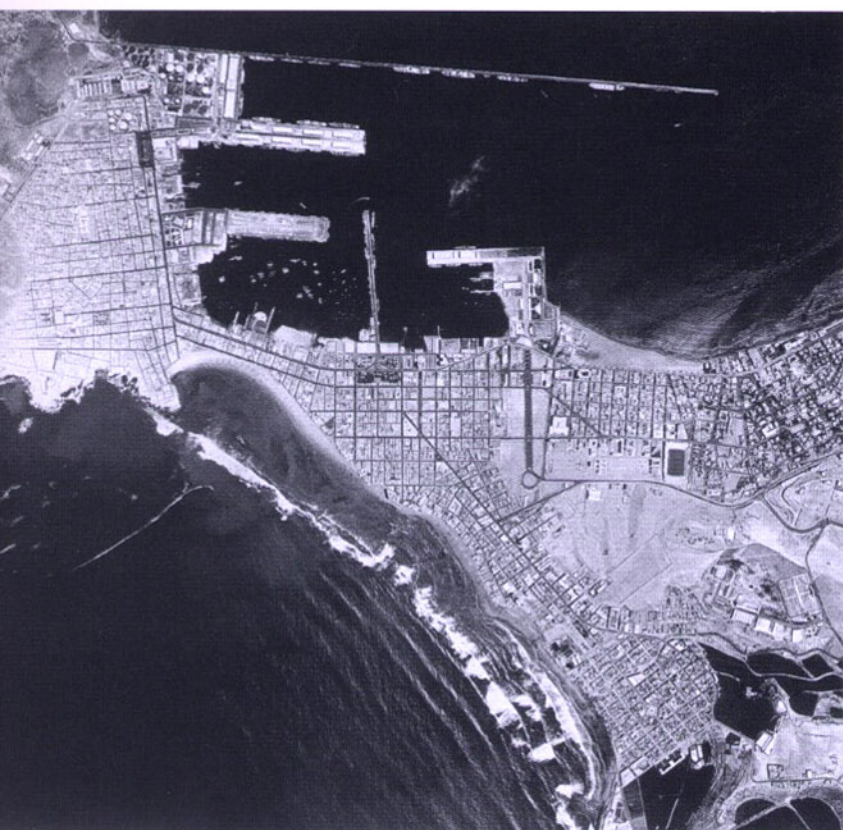
Nuevas condiciones técnicas en la navegación – barcos cada vez más grandes pero con menores tripulaciones, que atracan en muelles muy alejados del puerto histórico y con escalas que no llegan a superar el día completo – junto a la disminución del número de estibadores, constituyen cambios que afectan a las funciones tradicionales de los barrios portuarios. En muchos casos han sufrido un cierto abandono urbanístico, como el resto de las áreas urbanas antiguas, agravado además por el carácter popular característico y en cierta forma independiente del resto de la ciudad. Nos encontramos en numerosas ocasiones en una situación de cambio en las funciones y de las actividades tradicionales, en un marco de un cierto abandono urbanístico de estos característicos espacios urbanos.

La mejora urbanística y social – la recualificación en un sentido amplio y profundo – de los barrios portuarios es una necesidad y una oportunidad para las ciudades marítimas: una necesidad porque los cambios en la base económica pueden llevar a una degradación urbanística, una oportunidad porque la modernización puede contribuir a un nuevo desarrollo económico y urbanístico, como lo demuestran las experiencias de las ciudades que han emprendido actuaciones concretas en este sentido. Las administraciones públicas deben contribuir decisivamente a la recualificación de los barrios portuarios al menos con dos tipos de actuación de la política urbana: la mejora de los espacios públicos y la incentivación para la creación de nuevas actividades económicas. En el primer aspecto la relación con el puerto, la accesibilidad, la conexión con sus actividades y equipamientos constituyen, junto a la renovación, ampliación y mejora del espacio público los elementos más destacados de la política urbanística. Ésta puede y debe incentivar a los residentes, a la sociedad civil, a renovar las viviendas, los comercios y todos los servicios y equipamientos que les

action: improving public areas and providing incentives for the creation of new economic activities. In the first aspect, the relationship with the port, accessibility, connection with its activities and amenities are, together with the renewal, enlargement and improvement of the public area, the most outstanding elements of urban policy. This can and must encourage residents, civil society, to renew housing stock, businesses and all services and amenities that correspond to them. The second action strategy is also of great importance since without an economic dynamic bringing with it the creation of new activities and jobs, urban development reforms will be insufficient. Ports continue to provide great opportunities for this new urban economic development: the restructuring of old areas, new activities related to passenger traffic and cruisers, the maritime tourist sectors, nautical competition and pleasure activities and other more traditional functions are important sources of employment that can renew the economic base and offer new work to the old district. In sum, requalifying port districts, conserving their spirit, heritage and privileged relationship with the port must be a central objective of urban policies for the future development of maritime cities. The special characteristics of districts most closely related to ports, as urban spaces set apart from, and in some cases marginalised from, the rest of the city have meant that less attention has been paid to their problems. There is a general lack of studies and analysis of their characteristics and conditions of development. And there are even fewer works attempting to evaluate the privileged relationship of districts with a long seafaring tradition with the possibilities offered by their nearby ports. The great diversity of port districts, their different urban configurations and their different socioeconomic situation have hindered the preparing of general studies and articles that would be valid for the different conditions in which these interesting areas of our cities are found. In this period of far-reaching changes in ports and cities it is necessary to consider carefully the transformation of districts that have had, and continue to have, the most



Las Palmas de Gran Canaria. Lámina con cuatro grabados coloreados de la ciudad de Las Palmas y su Puerto de La Luz, último decenio del siglo XIX (Casa Museo León y Castillo). Las Palmas de Gran Canaria. Picture with four coloured engravings of the city of Las Palmas de Gran Canaria and its Puerto de La Luz, last decade 19th century (Casa Museo León y Castillo)



6 corresponden. La segunda estrategia de actuación es también de gran importancia ya que sin una dinámica económica que comporte la creación de nuevas actividades y empleos las reformas urbanísticas serán insuficientes. Los puertos continúan ofreciendo grandes oportunidades para este nuevo desarrollo económico urbano: la reconversión de sus viejos espacios, las nuevas actividades relacionadas con los tráficos de pasajeros y con los cruceros, los sectores turísticos marítimos, la náutica deportiva y de ocio y otras funciones más tradicionales son fuentes importantes de empleo que pueden renovar la base económica y ofrecer nuevo trabajo al viejo barrio. En definitiva, recalificar los barrios portuarios, conservando su espíritu, su patrimonio y su relación privilegiada con el puerto debe ser un objetivo central de las políticas urbanas para el desarrollo futuro de las ciudades marítimas.

Las especiales características de los barrios más relacionados con los puertos como espacios urbanos diferenciados y en algunos casos marginados respecto del resto de la ciudad ha supuesto que se dedique una menor atención hacia sus problemas. Existen, en general, pocos estudios y análisis sobre sus características y condiciones de desarrollo. Son aún menos los trabajos que tratan de poner en valor la relación privilegiada de los barrios de larga tradición marítima con las posibilidades que ofrecen sus cercanos puertos.

Fotografía aérea de Las Palmas de Gran Canaria, vuelo de 1962
Aerial view of Las Palmas de Gran Canaria, 1962

contact with the port. This is why we have prepared this special edition of *Portus* dedicated entirely to presenting different experiences and action plans for districts and areas located close to ports. The different articles offer a wide range of specific visions of different port cities from different points of view (geographical analysis, history, urban planning, architecture, communication). In spite of the diversity and the specificity of the experiences outlined, the articles deal with a subject that makes it possible to extract analyses and propose alternatives that go beyond the local approach and can therefore be of value to more cities than those directly described here. The magazine's objective of paying special attention to medium-sized port cities is fully assumed in this third edition. Except for Lisbon, the articles are dedicated to analysing the situation and the experiences of port districts of cities, which although they also have a long maritime tradition, also have a population of between one hundred thousand and one million inhabitants. We wish thus to contribute to knowledge and actions aimed at urban improvement in these medium-sized port cities. In general such cities face greater difficulties than larger cities in carrying out initiatives of urban progress in port-city relations: they have fewer financial resources, their technical and management capacity is more limited and both the capacity for investment and the potential demand for services are smaller. However, medium-sized port cities are very important in the urban system of countries, at least in the following: they are more numerous than big cities and between them hold a greater population than these, they can present an urban alternative to the growing congestion of the big capitals and, finally, the socioeconomic and urban planning relations of the districts and areas closest to the port are more intense and offer greater possibilities for future development. The different authors (whose professional experience is briefly outlined at the end of the magazine) analyse the relations between urban areas close to ports from different disciplines and standpoints. The port districts of Seville are presented from an historical perspective in order to show the close links the city has always

maintained with the port, which today is planning its growth far from the city centre, allowing it to undertake an interesting process of conversion. The city and port of Lisbon, which shows us one of the richest experiences of new operations to reclassify certain port areas to improve the long strip of land representing the point of contact between city and estuary, continues with new projects such as that of the Santos-o-Novo to Cabo Ruivo area, and is described in an interesting article. The historical port districts of Molo in Genoa and Borgo Teresiano of Trieste are described and analysed in a work, which, along with the article on the seafront of Bari shows the situation in these Italian cities. There are three articles on Latin America on one of their historic maritime cities, Recife, dealing with different aspects of the city-port relationship. The article on Las Palmas presents an analysis of the overlap of the city with the port and the sea. The great possibilities offered by the areas freed up by heavy industry along the waterfront in Avilés are analysed in the corresponding article, which sums up the main proposals of the recent General Plan on Urban Planning. Finally, the section dedicated to work on specific cases closes with the article on one of the most characteristic port-fishing districts, O Berbés in the city of Vigo. Without seeking to offer any general conclusions on a subject as broad and diverse as that reflected in the articles of this edition, we can nonetheless reaffirm some of the considerations outlined at the beginning. Transformations in the ports are bringing about changes in the traditional port districts, and these same transformations could be an historic opportunity to reclassify certain urban areas with special environments and characteristics that make up a significant urban and port heritage of our cities.

La gran diversidad de los barrios portuarios, sus distintas configuraciones urbanísticas y su diferente situación socio-económica han dificultado la elaboración de estudios y artículos de carácter general válidos para las diferentes condiciones en que se encuentran estos interesantes espacios de nuestras ciudades. En esta época de grandes cambios en los puertos y en las ciudades es necesario plantear una reflexión sobre la transformación de los barrios que mayor relación han tenido y todavía tienen con el puerto. Es por ello por lo que se ha elaborado este número de *Portus* dedicado íntegramente a presentar diferentes experiencias y planes de intervención en barrios y espacios próximos a los puertos.

El contenido de los artículos ofrece un amplio panorama de visiones concretas de diferentes ciudades portuarias y desde distintos puntos de vista (análisis geográfico, historia, planificación urbanística, arquitectura, comunicación). A pesar de la diversidad y concreción de las experiencias expuestas los artículos abordan una temática que permite extraer unos análisis y elaborar unas alternativas que trascienden el ámbito local y por tanto pueden tener valor para más ciudades que las directamente descritas.

El objetivo de la revista de dedicar una atención destacada a las ciudades portuarias de dimensión mediana se asume plenamente en este tercer número. Excepto el referido a Lisboa, los artículos se dedican a analizar la situación y las experiencias de barrios portuarios de ciudades, también de gran tradición marítima, pero con poblaciones entre cien mil y un millón de habitantes. Se quiere así contribuir al conocimiento y a la actuación para la mejora urbanística en estas ciudades portuarias de dimensiones medianas. En general estas ciudades presentan mayores dificultades que las grandes urbes para desarrollar iniciativas de progreso urbanístico en las relaciones puerto-ciudad: disponen de menores recursos económicos, los medios técnicos y de gestión son más limitados y, tanto la capacidad de inversión como la demanda potencial de servicios, son menores. Pero las ciudades portuarias medianas tienen una gran importancia en el sistema urbano de los países al menos por las siguientes cuestiones: son más numerosas que las grandes ciudades y pueden abarcar en conjunto mayor población, pueden ser una alternativa urbana a la congestión creciente de las grandes capitales y, por último, las relaciones socio-económicas y urbanísticas de los barrios y áreas más próximas con el puerto son más intensas y presentan mayores posibilidades de desarrollo futuro.

Los distintos autores (cuya experiencia profesional se expone brevemente al final de la revista) analizan las relaciones de los espacios urbanos cercanos a los puertos desde diferentes disciplinas y concepciones. Los barrios portuarios sevillanos son presentados desde una perspectiva histórica para mostrar los estrechos vínculos

que han mantenido siempre con el puerto, que hoy planifica su crecimiento lejos del centro urbano lo que puede permitir un interesante proceso de reconversión. La ciudad y puerto de Lisboa que puede exponer una de las experiencias más ricas de nuevas operaciones para recualificar algunas áreas portuarias y para mejorar la larga franja de contacto entre la ciudad y el estuario, continúa con nuevos proyectos como el del área de Santos-o-Novo a Cabo Ruivo que se expone en un interesante artículo. Los históricos barrios portuarios del Molo de Génova y del Borgo Teresiano de Trieste son descritos y analizados en un trabajo que junto al artículo sobre el frente marítimo de Bari muestra la situación en estas ciudades italianas. De América Latina se publican tres artículos sobre una de sus históricas ciudades marítimas, Recife, que abordan aspectos diferentes de la relación ciudad-puerto. El análisis de la franja de contacto de la ciudad con el puerto y el mar es el objeto del trabajo sobre Las Palmas. Las grandes posibilidades que ofrecen los espacios liberados por la gran industria en el frente marítimo de Avilés están analizadas en el artículo correspondiente que resume las principales propuestas del reciente Plan General de Ordenación Urbana. Por último, la sección dedicada a los trabajos sobre los casos concretos se cierra con el artículo sobre uno de los barrios portuarios-pesqueros más característico, O Berbés de la ciudad de Vigo.

Sin pretender ofrecer unas conclusiones generales de una temática tan amplia y diversa reflejada en los artículos de la presente edición se puede, no obstante, reafirmar alguna de las consideraciones expuestas al principio: las transformaciones en los puertos están induciendo cambios en los tradicionales barrios portuarios y estas mismas transformaciones pueden ser una oportunidad histórica para recualificar unas zonas urbanas con unos ambientes y unas características especiales que constituyen un importante patrimonio urbano-portuario de nuestras ciudades.