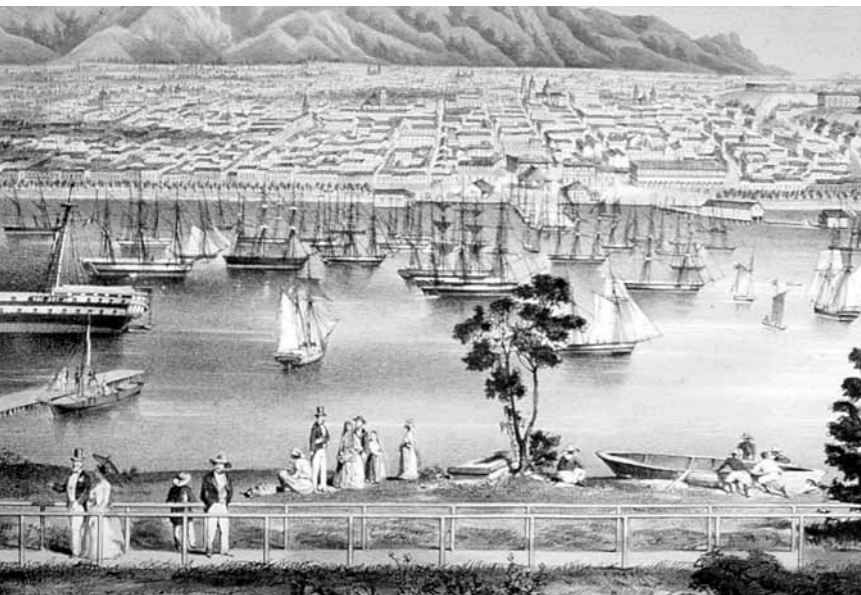
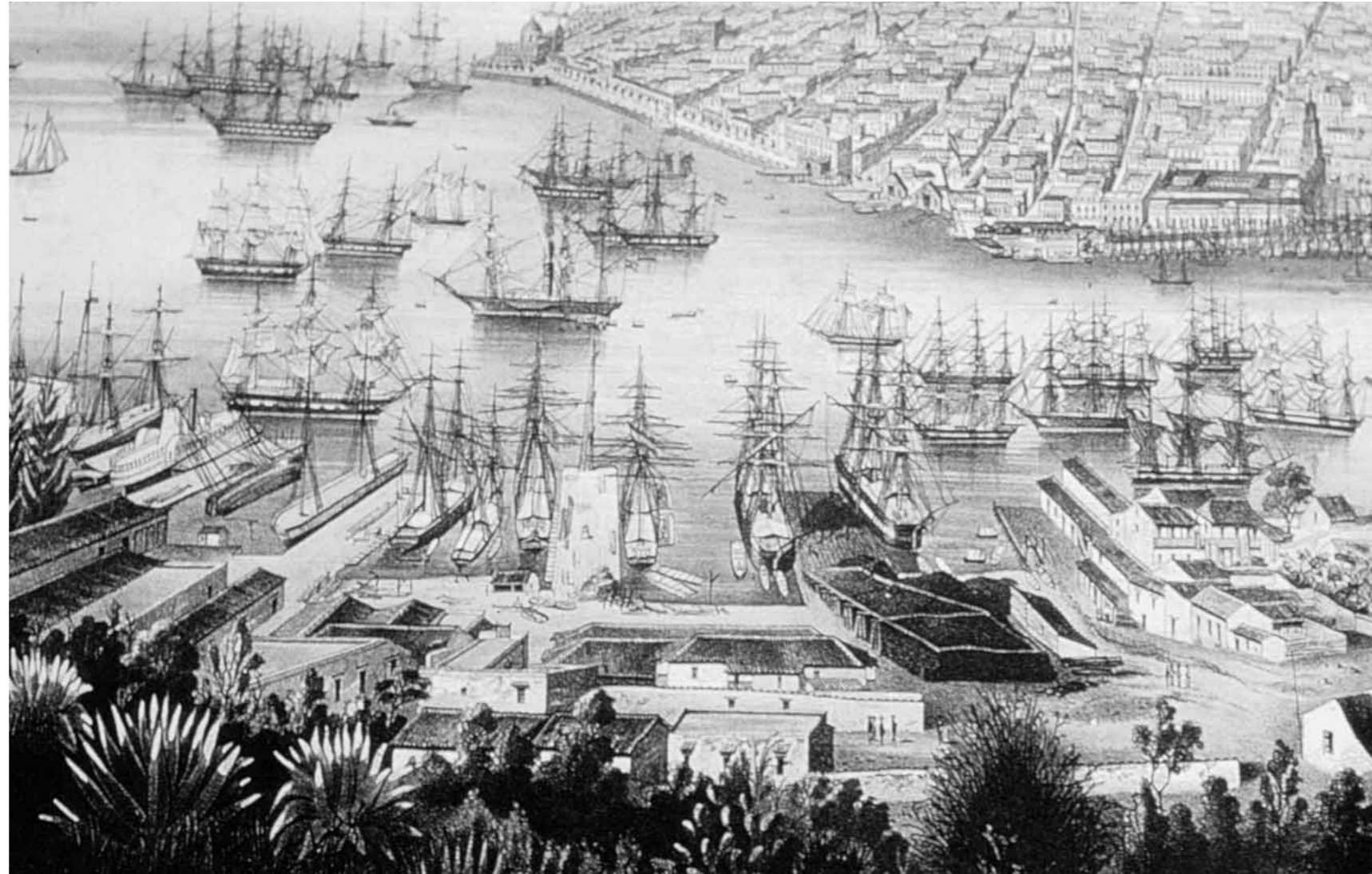


Joan Alemany

Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina: intercambio de experiencias



NUEVOS DESARROLLOS DE LOS FRENTE DE AGUA EN LAS CIUDADES PORTUARIAS

Las relaciones de las ciudades con sus frentes de agua se han convertido en un tema central del urbanismo actual. La recuperación de viejos espacios portuarios subutilizados forma parte integrante y es un elemento paradigmático de la política urbanística más avanzada de las ciudades portuarias modernas.

Las nuevas condiciones infraestructurales que impone el desarrollo de tráfico marítimo hacen crecer los puertos hacia amplios espacios menos urbanizados dejando los muelles y superficies de mayor contacto con la ciudad histórica subutilizados y, en todo caso, con mayores posibilidades de contribuir al desarrollo socio-económico global de la sociedad si se proyecta su rehabilitación urbanística que si continúa su marginación o lento abandono. En estos espacios se mantienen edificios y elementos que forman parte del patrimonio histórico.

No se trata de sustraer estos espacios portuarios subutilizados a las actividades marítimas, sino que su rehabilitación puede y, en la mayor parte de casos debe, mantener y desarrollar aquellas funciones portuarias que son compartidas con la ciudad. En este sentido la superficie de agua abrigada puede dedicarse al tráfico de pasajeros (local y ferrys), a los cruceros, a la pesca, a los barcos históricos o a las marinas de

embarcaciones deportivas y turísticas. Todos estos tráficos marítimos son importantes y perfectamente compatibles con las actividades urbanas de los espacios terrestres más próximos. En las superficies terrestres y edificaciones portuarias rehabilitadas, también deben ubicarse funciones y actividades que tienen a su vez una vinculación con el puerto y una estrecha relación con la ciudad habitada. Servicios y oficinas del tráfico marítimo, museos marítimos, centros culturales, acuarios, estaciones marítimas de pasajeros para tráficos regulares, nuevas estaciones para cruceros y centros náuticos son actividades que pueden localizarse en los muelles y espacios terrestres reconvertidos compartiéndolos con los nuevos espacios públicos (parques litorales y paseos marítimos) y las nuevas funciones comerciales y de ocio (cines, restaurantes, discotecas, centros comerciales) que la mayoría de los proyectos también incorporan.

La diversidad de experiencias y modelos de intervención llevados a la práctica en los últimos 25 años son la base de conocimiento y de análisis necesarios para los nuevos proyectos. Ello no debe ocultar que cada ciudad portuaria tiene sus características propias y que debe encontrar su propio proyecto y sistema de intervención. El conocimiento y análisis crítico de las principales experiencias pioneras en el campo de la rehabilitación portuaria es una

Port-City Relations in Europe and Latin America: Exchange of Experiences

Joan Alemany

NEW DEVELOPMENTS IN THE WATERFRONTS IN PORT CITIES
The relationships of the cities with their waterfronts have become a central topic of current urban planning. The recovery of old under-used port areas is an integral part of this and is a paradigmatic element of the more advanced urban planning policy of modern port cities. The new infrastructure conditions dictated by the development of maritime traffic are making ports grow towards roomier, less developed areas leaving the wharves and areas of greater contact with the historical city under-used and, in any case, with greater possibilities of contributing to the overall socio-economic development of society if a project is made to renew the urban surroundings than if it continues to be marginalised and abandoned. In these areas, buildings and elements that are part of the historical heritage are

maintained. It is not a question of taking these underused port areas away from maritime activities, but rather that renewal of them can and, in most cases must, maintain and develop those port functions that are shared with the city. In this sense the sheltered water area can be given over to passenger traffic (local and ferries), to cruisers, fishing, historical boats or to marinas for pleasure and tourist craft. All this sea traffic is important and perfectly compatible with the urban activities of the closest land areas. On land areas and refurbished port buildings, there must also be functions and activities that are in their turn linked to the port and with a closer relation with the city they inhabit. Maritime services and offices, sea museums, cultural centres, aquariums, passenger terminals for regular traffic, new cruiser terminals and nautical centres are activities that can be located in the wharves and converted land areas, sharing them with the new public areas (coastal parks and promenades) and the new commercial and leisure functions (cinemas, restaurants, discotheques, shopping centres) which most projects also include. The diversity of experiences and models of intervention from in the last 25 years are the basis of knowledge and analysis necessary for new projects.

This should not hide the fact that each port city has its own characteristics and must find its own project and system of intervention. A critical knowledge and analysis of the main pioneering experiences in the field of port renewal is a necessary condition for moving forward and building a model (urban project, organisation, management, financing) appropriate to the specific conditions of each port city. In this sense, the exchange of experiences and the co-operation between the port cities of southern Europe and Latin America must, because of the cultural proximity and the historic relationship, provide not only theoretical elements, information and generic criteria of town planning, but fundamentally, specific and useful elements for executing and developing projects of intervention in both continents.

Puerto y ciudad de Santiago de Cuba en 1856. Vista general tomada desde Buena Vista por L. Barañano. Litografía por Eduardo Laplante
The port and city of Santiago de Cuba in 1856. General view taken from Buena Vista by L. Barañano. Lithograph by Eduardo Laplante

Puerto y ciudad de La Habana a mediados del siglo XIX según una litografía de Eduardo Laplante
The port and the city of Havana in mid 19th century in a lithograph by Eduardo Laplante

Puerto Madero en la década de los años 90. A pesar de algunas deficiencias urbanísticas, el restaur y reutilización de los galpones muestra las grandes posibilidades que ofrecen estas interesantes construcciones portuarias

Puerto Madero in the 90s. Despite some urban planning shortcomings, the revitalisation and re-use of the docks shows the great possibilities represented by these port constructions

8



Docas de Alcantara del Puerto de Lisboa restauradas y reutilizadas como equipamiento lúdico con gran éxito de asistencia de residentes de la ciudad y visitantes exteriores

Alcantara docks in the Port of Lisbon refurbished and re-used for leisure, popular with city residents and visitors alike

A LONG AND INTENSE RELATIONSHIP BETWEEN THE PORT CITIES OF THE SOUTH OF EUROPE AND THOSE OF LATIN AMERICA

In the colonial system following the arrival of the Spanish and Portuguese in the Americas, a system of shipping was set up that was rigidly organised from the home country with some established shipping lines and a handful of ports where all the stopovers and commercial and port operations took place. The port of departure in Spain was Seville and the return turnaround port, Havana. Portuguese shipping, at this first stage in relations between Europe and America, brought the ports of Lisbon and Salvador de Bahia into communication. The Spanish system, as is well-known, was organised around two great fleets which left Seville once a year. The first great expedition, the New Spain fleet, headed for the port of Veracruz in the Gulf of Mexico, where exchanges took place on their way to Mexico City and the whole Viceroyalty. The second fleet was the Terra Firma Galleons which stopped off first in Cartagena de Indias and then Portobelo (after the destruction of Nombre de Dios in 1595) in the isthmus of Panama. In this latter port the goods, fundamentally silver, of the Viceroyalty of Peru were received which had come a long way from the port of Callao (and other Pacific ports such as Guayaquil) up to Panama and the land haul of the isthmus. The two great fleets met in the port of Havana to organise together their return to the port of Seville (and later to that of Cadiz). The system was completed by the so-called Manila Galleon or China boat between the ports of Acapulco and Manila, capital of the Philippines. Many other ports of the American continent served regional commerce but they were less important, which were the essential ports for colonial trade during the 16th, 17th and part of the 18th centuries. The organisation of this shipping worked relatively well during the second half of the 16th century and the first decades of the 17th but a number of factors brought the system into crisis. In the 18th century, after reforms that did not manage to overcome their serious problems, it was replaced

condición necesaria para avanzar y construir un modelo (proyecto urbanístico, organización, gestión, financiación) adecuado a las condiciones específicas de cada ciudad portuaria. En este sentido, el intercambio de experiencias y la cooperación entre las ciudades portuarias del sur de Europa y de América debe aportar, por la proximidad cultural y la relación histórica, no sólo elementos teóricos, informaciones y criterios genéricos de urbanismo sino, fundamentalmente, elementos concretos y útiles para la realización y desarrollo de proyectos de intervención en ambos continentes.

UNA LARGA E INTENSA RELACIÓN ENTRE LAS CIUDADES PORTUARIAS DEL SUR DE EUROPA Y LAS DE AMÉRICA

En el sistema colonial subsiguiente a la llegada de los españoles y portugueses a América se estableció un sistema de navegación rígidamente organizado desde las metrópolis con líneas de navegación establecidas y unos pocos puertos donde se realizaban todas las escalas y las operaciones comerciales y portuarias. El puerto de partida en España era Sevilla y el de regreso para el tornaviaje, La Habana. La navegación portuguesa comunicaba en esta primera etapa de relaciones de Europa con América a los puertos de Lisboa y Salvador de Bahía. El sistema español, como es bien conocido, estaba organizado en torno a dos grandes flotas que debían partir de Sevilla una vez por año. La primera gran expedición, la flota de la Nueva España, tenía por destino el puerto de Veracruz en el Golfo de México, donde se producían los intercambios con destino la ciudad de México y todo el Virreinato. La segunda flota eran los galeones de Tierra Firme que hacían escala primero en Cartagena de Indias y luego Portobelo (después de la destrucción de Nombre de Dios en 1595) en el istmo de Panamá. En este último puerto se recibían las mercancías del Virreinato del Perú, fundamentalmente la plata, que habían recorrido un largo camino desde el puerto de Callao (y otros puertos del Pacífico, como Guayaquil) hasta Panamá y la travesía terrestre del istmo. Las dos grandes flotas se reunían en el puerto de La Habana para organizar juntas el regreso al puerto de Sevilla (y más adelante al de Cádiz). El sistema se completaba con el llamado galeón de Manila o navío de la China entre el puerto de Acapulco y Manila, la capital de Filipinas. Otros muchos puertos de América servían al comercio regional pero su importancia era inferior a los puertos anteriores que fueron los básicos del comercio colonial, durante los siglos XVI, XVII y una parte del siglo XVIII. La organización de la navegación anterior funcionó relativamente bien durante la segunda mitad del siglo

XVI y las primeras décadas del siglo XVII, pero múltiples factores hicieron entrar en crisis este sistema. En el siglo XVIII fue substituido, después de algunas reformas que no lograron superar sus graves problemas, por el sistema de libre comercio instaurado a partir de las normas de 1765 y fundamentalmente del Reglamento de 12 de Octubre de 1778. Por estas nuevas normas numerosos puertos de la Península y Ultramar se iban a incorporar a las relaciones comerciales interoceánicas, rompiendo el monopolio de los puertos indicados anteriormente. El sistema de flotas consolidó un conjunto de puertos y de ciudades comerciales que se ha conservado formando parte principal del sistema urbano latinoamericano. Pero prácticamente todos los puertos anteriores (excepto Callao) se encuentran al norte de la línea del Ecuador, entre esta área y el Trópico de Cáncer. Quedaban al margen del sistema todos los países y puertos del enorme hemisferio sur americano. En el sistema de flotas español (incluso con el libre comercio de finales del setecientos) los puertos del hemisferio sur (excepto los de Perú) jugaban un papel secundario, de distribución regional de las mercancías y de servicio a ciudades y regiones demográfica y comercialmente poco desarrolladas. No fue hasta el siglo XIX que adquirieron importancia económica comercial y demográfica las ciudades portuarias tan destacadas actualmente como son Buenos Aires, Montevideo y Valparaíso. El sistema portugués privilegió las relaciones comerciales y las relaciones políticas entre la gran capital de extraordinaria tradición marítima, Lisboa, con la primera gran capital de Brasil que fue desde 1549 la bella ciudad portuaria de Salvador, en la Bahía de Todos los Santos. Fundamentalmente era a través de la capital administrativa de Brasil, Salvador de Bahía, que se mantenían las relaciones con todas las capitanías en que se había dividido administrativamente la parte explorada de este gran país de América. La capital fue trasladada en 1763 a Río de Janeiro, una de las ciudades marítimas emblemáticas a nivel mundial y un puerto muy activo hasta la actualidad. Aunque Santos fue fundada por sus excelentes condiciones marítimas en el siglo XVI no adquirió gran importancia comercial hasta finales del siglo XIX con la exportación de café y la creación del organismo que construirá las primeras infraestructuras portuarias modernas, la Companhia Docas de Santos en 1890. Santos es hoy el puerto más grande de América Latina al ser la infraestructura marítima de la principal aglomeración industrial y una de las mayores áreas metropolitanas del mundo, Sao Paulo. Decenas de otros puertos de tamaño mediano se han desarrollado junto a sus ciudades en Brasil desde la gran

9

El Puerto de Santos, el mayor de América Latina dispone de amplios muelles bien conectados con el centro de la ciudad y actualmente subutilizados. Santos, the main port of Latin America, is equipped with broad wharves, with good links to the city centre and currently under-used



IO

transformación de la navegación del siglo XIX. La revolución de vapor del siglo XIX imponía los nuevos barcos de casco de hierro y propulsión mecánica y, a la vez, facilitaba las grandes obras que eran necesarias en los puertos, como los dragados y la construcción de diques y muelles. La mayor capacidad de los barcos requería muelles de mayor calado y superficie. Además éstos se equiparon de medios propios de carga y descarga y de grandes almacenes donde se guardaban cada vez cantidades mayores de mercancías. También es en esta época de fines del siglo pasado y primeros lustros del presente siglo cuando algunos puertos de Iberoamérica recibieron grandes contingentes de inmigrantes. El desarrollo de este tráfico, realizado con los nuevos y veloces grandes vapores, requería también nuevas condiciones en los puertos, con muelles de atraque, estaciones marítimas y, como en el caso del principal puerto de recepción en América Latina, Buenos Aires, con un gran Hotel de Inmigrantes, que realizó las mismas funciones que Ellis Island en Nueva York. No sólo españoles y portugueses aportaron grandes cantidades de inmigrantes a los países americanos independientes. La presencia de inmigración proveniente de ciudades portuarias italianas dejaba una huella permanente en algunas ciudades y,

by the free trade system set up pursuant to the rules of 1765 and fundamentally by the regulation of the 12th October 1778. These new rules allowed many peninsular and overseas ports to join in trade relations between the oceans, thus breaking the monopoly of the ports mentioned above. The system of fleets consolidated a group of commercial ports and cities which has lasted to this day and is now part of the Latin American urban system. However, practically all the previous ports (except Callao) lie to the north of the Equator, between it and the Tropic of Cancer. Outside this system lay all the countries and ports of the enormous American southern hemisphere. In the Spanish system of fleets (even with the free trade of the end of the 18th century) the ports of the southern hemisphere (except that of Peru) played a secondary role, of regional distribution of goods and service to a few demographically and commercially under-developed cities and regions. It was not until the 19th century that port cities currently as outstanding as Buenos Aires,



Puerto y ciudad de Valparaíso constituyen un ejemplo de crecimiento histórico conjunto y de separación funcional actual. The port and the city of Valparaíso are an example of joint historical growth but current functional separation.

II

Montevideo and Valparaíso acquired economic, commercial and demographic importance. The Portuguese system fostered trade and political relations between the extraordinary great traditional seafaring capital of Lisbon, with the first great capital of Brazil which from 1549 was the beautiful port city of Salvador, in the Bay of Todos os Santos. It was fundamentally through the administrative capital of Brazil, Salvador de Bahia, that relations were maintained with all the captaincies in which the explored part of this great South American country had been divided administratively. In 1763 the capital was moved to Rio de Janeiro, one of the most emblematic seafaring cities in the world and a very active port up to the present day. Although Santos was founded because of its excellent shipping conditions in the 16th century, it did not acquire any great commercial importance until the end of the 19th century with the exportation of coffee and the creation of the body which was to form the first modern port infrastructures, the Companhia Docas de Santos in 1890. Santos

is today the largest port of Latin America, as it serves the shipping infrastructure of the main industrial agglomeration and one of the biggest metropolitan areas of the world, São Paulo. Dozens of other medium-sized ports have developed together with their cities in Brazil from the large-scale transformation of the shipping of the 19th century. The steam revolution of the 19th century imposed the need for new steel-hulled mechanically powered ships and, at the same time, facilitated the great works necessary in the ports, such as dredging and the building of seawalls and wharves. The greater capacity of the vessels required wharves of greater depth and area. Furthermore, these ships were equipped with their own means of loading and unloading and with great holds with a capacity for ever larger amounts of merchandise. It was also at this period at the end of the 19th century and early decades of the 20th century when some Latin American ports received large numbers of immigrants. The development of this traffic, made possible with the new fast big steamships, also required

certain new conditions in the ports, with berthing wharves, passenger terminals and, as in the case of the main port of reception in Latin America, Buenos Aires, with a great Immigrant Hotel, which had the same functions as Ellis Island in New York. It was not only Spain and Portugal that sent large numbers of immigrants to the independent Latin American countries. The presence of immigration from Italian port cities left a permanent impression in some cities and, particularly in some port districts of Latin America. Referring to the inhabitants of the southern port districts of the city of Buenos Aires (Barracas and La Boca), James R. Scobie, whose with the deepest knowledge of its urban history was unsurpassed, wrote: "only a few of them did not have at least one Italian parent. La Boca in particular preserved the atmosphere, the language and even the smells of Genoa". Almost all the great ports carried out important infrastructure works in this period of the turn of the century. In the case of Buenos Aires, the building of the

Gran puerta de comunicación del puerto con el centro de la ciudad de Porto Alegre. La revitalización de una parte del puerto es uno de los grandes proyectos – junto al de Río de Janeiro – de desarrollo urbano portuario de América Latina. Gateway of communication for the port with the city centre of Porto Alegre. The regeneration of part of the port is one of the largest projects, together with the one in Río de Janeiro, of urban-port development in Latin America.

Porto Antico de Génova con los grandes Magazzini del Cotone (Almacenes del Algodón) restaurados y reutilizados en 1992. Porto Antico of Genoa with the great Cotton Stores restored and re-used in 1992.

four great inland docks and the south and north ones of Puerto Madero in the 1880s and, in that of Santos, the Valongo and Paquetá wharves, carried out by the Companhia Docas de Santos, at the end of the century, symbolised this period of great port transformations derived from the steam revolution in shipping. Today the former is undergoing an advanced process of urban restructuring whilst the latter, in Santos, are completely abandoned, in spite of being integrated into the city centre. As well as the two great ports of Buenos Aires and Santos, major infrastructures were also built and equipment modernised (late 19th century - early 20th century) by the ports of Veracruz (wharves), Callao (seawalls and inland wharves), Guayaquil (railway and warehouses, maintenance of jetties), Valparaíso (wharves and floating seawall for repair), Montevideo (seawall, wharves and warehouses), Rosario (riverside quays) and many other smaller ports.

ANALYSIS, CO-OPERATION, TRANSFORMATION, URBAN PROGRESS

12

In the greater part of the system of port cities created by the Spanish and Portuguese shipping system of the 16th, 17th and first decades of the 18th centuries, there remains a historical port heritage of extraordinary value. Buildings related to the shipping of the time, wharves, fortifications and entire urban areas constitute elements of historical port-city union with great possibilities for refurbishing and future projection. This system was extended, particularly in the 19th century, with a group of new ports in the countries of the southern hemisphere which make up a system or network of port cities serving practically the whole of a great continent. The main objective of the refurbishing of the ports is to enhance a rich urban, technical and infrastructure heritage which the progress of maritime transport has gradually abandoned in most port cities in areas with a great urban development and socio-economic potential. The aims of the renewals and reorganisation of waterfronts for our coastal cities in Europe and the

Americas must bear in mind a series of indispensable elements. First of all, recovering areas that are increasingly in demand by the residents of the city and visiting tourists. These are areas which in many cases have become the spearhead of urban renewal and an element of international promotion. Secondly, a vision of socio-economic development from these areas. It is not only a question of urban design but can also be an element in the economic promotion of the city. Some of these recovered areas receive millions of visitors a year, and this has brought about an enormously positive financial impact for the cities that have made these changes. Finally, improving once and for all the relationships of cities with their waterfronts (be they the sea, rivers or lakes) is an element that will have a positive effect on the quality of life of the citizens, urban progress, on socio-economic development and the cultural and tourist promotion of coastal cities. The Latin American port cities mentioned previously, with a long and broad tradition of exchanges with the cities of

particularmente en algunos barrios portuarios de América. Refiriéndose a los habitantes de los barrios portuarios Sur de la ciudad de Buenos Aires (Barracas y La Boca), James R. Scobie, uno de los más profundos conocedores de su historia urbana ha escrito: “eran pocos los que no tenían uno de sus progenitores italiano. La Boca en particular conservó la atmósfera, el idioma y hasta los olores de Génova”. Casi todos los grandes puertos realizaron obras infraestructurales importantes en este período del cambio de siglo. En el caso de Buenos Aires, la construcción de las cuatro grandes dársenas interiores y las Sur y Norte de Puerto Madero en la década de 1880 y, en el de Santos, los muelles de Valongo y Paquetá, a cargo de la Companhia Docas de Santos, a fines de siglo, simbolizan este período de grandes transformaciones portuarias derivadas de la revolución del vapor en la navegación. Hoy el primero está en avanzado proceso de reconversión urbanística mientras que los segundos, en Santos, se encuentran completamente abandonados a pesar de estar integrados en el centro de la ciudad. Además de los dos grandes puertos de Buenos Aires y Santos también construyeron importantes infraestructuras y modernizaron su utillaje en esta época (fines del siglo XIX - principios del siglo XX) los puertos de Veracruz (muelles), Callao (diques y muelles interiores),

Guayaquil (ferrocarril y almacenes, mantiene los pantalanes), Valparaíso (muelles y dique flotante para reparación), Montevideo (dique, muelles y almacenes), Rosario (muelles fluviales) y muchos otros puertos de dimensiones más reducidas.

ANÁLISIS, COOPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN, PROGRESO URBANO

En la mayor parte del sistema de ciudades portuarias creadas por el sistema de navegación español y portugués de los siglos XVI, XVII y primeros decenios del XVIII, se mantiene un patrimonio histórico portuario de un valor extraordinario. Edificios relacionados con la navegación de la época, muelles, fortificaciones y áreas urbanas enteras conforman elementos de unión puerto-ciudad histórica con grandes posibilidades de rehabilitación y de proyección futura. Este sistema se amplió, especialmente en el siglo XIX con un conjunto de nuevos puertos en los países del hemisferio sur que completan un sistema o una red de ciudades portuarias que sirven a prácticamente todo un gran continente. El objetivo central que se propone con la rehabilitación de los puertos es poner en valor un rico patrimonio urbano, técnico e infraestructural que el



13

progreso de los transportes marítimos ha ido dejando en la mayor parte de ciudades portuarias en espacios que tienen una gran posibilidad de desarrollo urbanístico y socio-económico. Los objetivos de las rehabilitaciones y de la ordenación de los frentes de agua para nuestras ciudades litorales de Europa y América deben considerar algunos elementos imprescindibles. En primer lugar, recuperar espacios que son cada vez más demandados por los residentes de la ciudad y por los visitantes externos. Son espacios que en muchas experiencias se han convertido en la punta de lanza de la renovación urbana y en un elemento de promoción internacional. En segundo lugar tener una visión de desarrollo socio-económico a partir de estos espacios. No se trata sólo de un tema de diseño urbanístico sino que puede ser un elemento de promoción económica de la ciudad. Algunos de estos espacios recuperados reciben millones de visitantes al año lo que ha supuesto un impacto económico sumamente positivo para las ciudades que han protagonizado los cambios. Por último, en definitiva, mejorar las relaciones de las ciudades con sus frentes de agua (ya sea el mar o los ríos o lagos) es un elemento que tendrá una incidencia positiva en la calidad de vida de los ciudadanos, en el progreso urbanístico, en el desarrollo socio-económico y en la promoción cultural y turística de las urbes litorales.

Las ciudades portuarias latinoamericanas citadas anteriormente, con una amplia tradición de intercambios con las ciudades del sur de Europa y que, en general, disponen de un importante patrimonio marítimo constituyen no solamente el sistema histórico sino que son actualmente, casi sin excepciones, el sistema urbano de ciudades comerciales.

En las principales ciudades portuarias conviven en general la circulación actual de mercancías y personas, la localización y desarrollo de modernas actividades terciarias vinculadas al transporte y al comercio exterior y a la vez los interesantes edificios, infraestructuras y elementos técnicos heredados de un pasado sin el cual es difícil comprender la situación presente.

La mayor parte de ciudades de América y de Europa citadas anteriormente disponen de amplios frentes de agua donde el puerto histórico y las infraestructuras de transporte modernas son elementos concretos –por supuesto de una gran importancia – que hay que integrar en la ordenación global del frente litoral. En estas ciudades se dan por tanto las condiciones para proyectar un nuevo concepto de las políticas urbanísticas de la relación con sus frentes de agua. Saber combinar adecuadamente la necesaria modernización y ampliación de las infraestructuras de transporte con la recuperación de espacios que suponen un acercamiento de los ciudadanos a sus frentes de agua constituye la clave de la política urbanística de futuro en este sector. Algunas experiencias positivas en diferentes ciudades portuarias muestran que estas políticas urbanísticas elaboradas con los criterios y objetivos anteriores han comportado una gran revalorización del conjunto urbano. Actualmente existen primeras experiencias de gran interés para el conjunto de nuestras ciudades portuarias. No son sólo proyectos sino realizaciones concretas donde basar análisis detallados que sean útiles para todos. Las más importantes transformaciones de Puerto Madero en Buenos Aires, de todo el largo frente marítimo de Lisboa y especialmente de su puerto, de las renovaciones portuarias de Génova y de Barcelona que han sido y serán objeto de numerosos análisis, no han de eclipsar numerosas experiencias de políticas portuarias y litorales, tanto en Europa como en América, que suponen aportes muy positivos a estas complejas relaciones urbanas con sus frentes de agua.

En especial, el tráfico de pasajeros y particularmente los cruceros turísticos y sus estaciones marítimas, son un elemento de cooperación de la ciudad y su puerto en la actualidad. Su promoción interesa a ambos ya que los beneficios que reporta su desarrollo son

southern Europe and which generally have a considerable maritime heritage, constitute not only the historical system but are currently, almost without exception, the urban system of commercial cities.

In the main port cities there is generally a coexistence of the current circulation of goods and people, the location and development of modern tertiary sector activities linked to transport and foreign trade and also interesting buildings, infrastructures and technical elements inherited from a past without which it is difficult to comprehend their present situation. The majority of cities in Latin America and Europe mentioned above have broad waterfronts where the historic port and the infrastructures of modern transport are specific elements – naturally very important – that must be integrated into the overall organisation of the seafront. In these cities therefore, the conditions can be found for projecting a new concept of the urban development policies of the relationship with their waterfronts. Knowing how to adequately combine the necessary modernisation and enlargement of the transport infrastructures with the recovery of areas that allow citizens to get closer to their waterfronts is the key to future urban policy in this sector. Some positive experiences in different port cities show that these urban development policies drawn up with the criteria and aims mentioned above have involved an enormous reevaluation of the whole city. At present there are a series of initial experiences of great interest for all of our port cities. Not only are they projects, but specific actions on which to base detailed analyses that can be useful for everyone. The most important transformations of Puerto Madero in Buenos Aires, of the entire seafront of Lisbon and especially of its port, the port renovations of Genoa and Barcelona which have been and will be the object of numerous analyses, should not eclipse numerous experiences of port and coastal policies, both in Europe and Latin America, which are providing considerable contributions to these complex urban relationships with their waterfronts. In particular, passenger traffic, and particularly

tourist cruisers and their passenger terminals, are currently an element of co-operation between the city and its port. Promoting these is in the interests of both parties, since the profits provided by their development are raised both by port income and by the purchases made by the cruise passengers in the city. The new passenger terminals provide a much wider series of tertiary urban services than those strictly dedicated to maritime traffic.

They are buildings shared by the port and the city whose architecture can be an emblematic element, since in many cases these terminals stand out on the sea front and are the first buildings passengers see (either on ferries or cruisers). For this reason, some European port cities are carefully planning their new passenger terminals⁴, experiences which can serve the Latin American ports. Especially interesting is the new passenger terminal of Genoa which has adopted on board a new concept of building and of activity, shared between the city and the port. The remodelling projects and activities of the Passenger terminal of Lisbon and the new cruiser terminals of Venice and Barcelona also provide useful elements of analysis for other ports.

In the specific descriptions and analyses that must serve as the basis of knowledge for the preparation of new projects it is necessary to bear in mind that, apart from the fifteen great historical port cities of the Americas (Havana, Cartagena de Indias, Veracruz, San Juan de Puerto Rico, Panama, Guayaquil, Callao, Salvador de Bahía, Río, Santos, Porto Alegre, Asunción, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso) and the ten great southern European ports (Lisbon, Oporto, Seville, Cadiz, Las Palmas, Vigo, Barcelona, Marseilles, Genoa, Naples) which have had and continue to have a close relationship with each other, there are more than a hundred medium-sized port cities on both sides of the ocean with great possibilities for future co-operation and development. In particular, from Baja California to Punta Arenas, from Santiago de Cuba to Ushuaia, there is a quantity and diversity of port cities and coastal areas with projects, small and large works, in which the



El desarrollo del tráfico de pasajeros (ferrys y cruceros) es una gran oportunidad para muchas ciudades portuarias por los impactos económicos positivos que puede producir en el puerto y en la ciudad. El gigantismo de los modernos cruceros (la foto permite la comparación con un fast-ferry) plantea problemas nuevos que es necesario afrontar. The development of passenger traffic (cruise and ferries) is a great opportunity for many port cities referred to the positive economic impact for both, the city and the port. The "gigantism" in size of new cruise ships (the picture shows the comparison with a ferry) cause new problems that need to be solved

14

elevados tanto por lo que se refiere a los ingresos portuarios como por los gastos que los cruceristas realizan en la ciudad. Las nuevas estaciones marítimas disponen de un conjunto de servicios terciarios urbanos mucho más amplios que los estrictamente dedicados al tráfico marítimo. Son edificios compartidos por el puerto y la ciudad cuya arquitectura puede ser un elemento emblemático ya que en muchos casos estas terminales se destacan en la fachada marítima y son el primer edificio que conocen los pasajeros (sean de ferrys o de cruceros). Por ello algunas ciudades portuarias europeas están planificando con esmero sus nuevas estaciones marítimas⁴, experiencias que pueden servir a los puertos latinoamericanos. Especialmente interesante es la nueva Estación marítima de pasajeros de Génova que asume un nuevo concepto de edificio y de actividad, compartida entre la ciudad y el puerto. Las remodelaciones y actividades de la Estación Marítima de Lisboa y las nuevas terminales de cruceros de Venecia y Barcelona aportan también elementos de análisis útiles para otros puertos. En las descripciones y análisis concretos que han de ser la base de conocimiento para la elaboración de nuevos proyectos es necesario tener presente que, además de la quincena de las grandes ciudades portuarias históricas de América (La Habana,



La reutilización del Grand Dock de Marsella como gran centro de servicios es uno de los proyectos de Euromediterráneo ya realizados. The reconversion of Grand Dock in Marseille as a multi-functional centre is one of the Euromediterranean projects that has been realised

Ciudad sobre el mar, con viviendas palafíticas en Chiloé, Chile
View of "inhabited piles" at Chiloé, in Chile, a city on the sea



16 Cartagena de Indias, Veracruz, San Juan de Puerto Rico, Panamá, Guayaquil, Callao, Salvador de Bahía, Río, Santos, Porto Alegre, Asunción, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso) y de la decena de grandes puertos Sureuropeos (Lisboa, Porto, Sevilla, Cádiz, Las Palmas, Vigo, Barcelona, Marsella, Génova, Nápoles) que han tenido y tienen una estrecha relación entre ellos, existe más de un centenar de ciudades portuarias de tamaño medio a ambos lados del océano con grandes posibilidades de cooperación y de desarrollo futuro. Particularmente, desde la Baja California a Punta Arenas, desde Santiago de Cuba a Ushuaia, hay una cantidad y diversidad de ciudades portuarias y de espacios litorales con proyectos, con pequeñas y grandes realizaciones, en los que la difusión de informaciones, la cooperación técnica y los análisis concretos de las relaciones con los frentes de agua y particularmente con sus puertos deben ser la base de las futuras experiencias de transformación y de progreso urbano. En el Caribe, en las costas selváticas centroamericanas, en el extensísimo litoral brasileño o en los grandes fiordos del sur de Chile se encuentran centenares de pequeñas poblaciones que viven del mar y para el mar. De la continuidad de su relación respetuosa y equilibrada con el medio marino depende su futuro desarrollo sostenible. A pesar de la

dificultad de llegar con informaciones y análisis urbanísticos y medioambientales a este disperso sistema poblacional se debe dedicar una atención a la consideración de su frágil equilibrio, a sus problemas y a su futuro, con frecuencia más amenazado desde la gran ciudad que por su propia evolución. Por último entre los sectores y núcleos poblacionales que tienen una intensa relación con los frentes de agua es necesario considerar las poblaciones lagunares y sobretodo las fluviales. América Latina dispone de extraordinarios ríos que tienen una larga tradición de navegabilidad y de explotación. Los ríos Orinoco, Magdalena, Amazonas, Paraná, Uruguay, Paraguay... son un patrimonio natural del que dependen numerosas poblaciones y ciudades, algunas tan extraordinarias como Mompós, Iquitos y Manaus. Sólo los proyectos de mejora de la navegación de la gran hidrovía del Paraná-Paraguay pueden poner en comunicación decenas de municipios fluviales a lo largo de más de 3000 km de vías navegables. A todos estos sectores urbanos y poblacionales de intensa relación con sus frentes de agua se debe dedicar una atención específica, urgente y profunda. Los objetivos de análisis preferente deben ser las experiencias concretas de los frentes de agua de las grandes ciudades portuarias y de los puertos y núcleos urbanos de tamaño medio que juegan un papel muy

destacado en la ordenación del territorio litoral de América y Europa, sin olvidar análisis más genéricos de los pueblos costeros y de los municipios fluviales. También es necesario poner de manifiesto y criticar aquellas actuaciones desafortunadas o las todavía más frecuentes actitudes de pasividad total de algunas autoridades que dejan degradar frentes de agua cuando sus posibilidades de contribuir al desarrollo urbano de la ciudad son extraordinarias. La propuesta de trabajo para los puertos y ciudades sureuropeas y latinoamericanas que quieren sumarse a una nueva reflexión sobre su futuro y a una nueva red de relaciones se puede resumir en las siguientes tres actividades y un objetivo: intercambiar información, analizar críticamente las diferentes experiencias y cooperar técnicamente, todo ello con el objetivo de impulsar un desarrollo urbano responsable de los frentes acuáticos.

NOTAS

1. Véase *Aquapolis*, n. 3-4, 1999 dedicado íntegramente a "la madurez del waterfront" con la descripción de numerosos casos de rehabilitaciones portuarias y de proyectos de frentes de agua.
2. SCOBIE, James R.: "*Buenos Aires del centro a los barrios. 1870 - 1910*", Ediciones Solar, Buenos Aires, 1977.
3. Son especialmente interesantes en este sentido los libros colectivos "*Water and Industrial Heritage*" (Marsilio, 1998) y "*Le patrimoine portuaire*" (L'Arqueologie Industrielle en France, Octubre 1998).
4. Città d'Acqua ha dedicado una atención preferente a esta cuestión precisamente por ser un tema paradigmático de las relaciones puerto-ciudad. Particularmente están dedicadas a este tema los números siguientes de *Aquapolis*, n. 3 de 1997 y n. 2 de 2000. Se han editado los libros "*Land-Water Intermodal Terminals*" (1998) y "*Cities on Water and Transport*" (1995). Se han organizado algunos Seminarios y se está preparando un Congreso Internacional "Ships in the city" sobre tráfico de pasajeros y estaciones marítimas.
5. La *Association Internationale Villes et Ports* está analizando con profundidad y proponiendo políticas de desarrollo sostenible para las ciudades portuarias. Particularmente el Congreso realizado en Marsella (6-9 de Noviembre de 2000) estaba dedicado íntegramente a este tema, con la presentación de numerosas experiencias.

(Fotos de Joan Alemany)

dissemination of information, technical co-operation and specific analysis of the relations with their waterfronts and particularly with their ports must be the basis of future experiences of transformation and urban progress. In the Caribbean, on the Central American jungle coasts, along the huge Brazilian coastline or in the great fjords of the south of Chile one can find hundreds of small towns that live from the sea and for the sea. Their future sustainable development depends on the continuity of their respectful relationship with the marine environment. Despite the difficulty of reaching this disperse system of towns and cities with urban planning information and analysis, it is important to dedicate some attention to the consideration of their fragile balance, their problems and their future, often more threatened by the great city than by their own development. Finally, among the sectors and towns that have an intense relationship with waterfronts, we must consider lagoon and especially river towns. Latin America has some extraordinary rivers with a long tradition of navigability and commercial use. The Orinoco, Magdalena, Amazon, Paraná, Uruguay, Paraguay... are a natural heritage upon which numerous towns and cities depend, some as extraordinary as Mompós, Iquitos and Manaus. Only projects for improving navigation of the great waterway of the Paraná-Paraguay can help communicate dozens of river municipalities along more than 3,000 km of navigable rivers. To all these urban and inhabited sectors with an intense relationship with their waterfronts we must dedicate specific, urgent and profound attention. The preferential aims of analysis must be specific experiences of the waterfronts of the great port cities and of the medium-sized ports and urban settlements that play an outstanding role in the organisation of the coastal territory of Latin America and Europe, without forgetting a more generic analysis of the coastal towns and river municipalities. It is also necessary to show up and criticise those unfortunate

actions or the still more frequent attitudes of total passivity of some authorities that allow their waterfronts to fall into a state of degradation when their possibilities to contribute to the urban development of the city are extraordinary. The proposed work method for the southern European and Latin American ports and cities that wish to join a new process of thought on their future and a new network of relations can be summarised in the following three activities and one objective: exchange information, critically analyse the different experiences and co-operate technically, all of this with the aim of fostering a responsible urban development of the waterfronts.

NOTES

1. See *Aquapolis* n. 3-4, 1999 dedicated entirely to "the maturity of the waterfront" with the description of numerous cases of port refurbishing and waterfront projects.
2. SCOBIE, James R.: "*Buenos Aires from the centre to the districts. 1870 - 1910*", Ediciones Solar, Buenos Aires, Argentina, 1977.
3. Especially interesting in this sense are the collective books "*Water and Industrial Heritage*" (Marsilio, 1998) and "*Le patrimoine portuaire*" (L'Arqueologie Industrielle en France, October 1998).
4. Cities on Water has dedicated preferential attention to this question, because it is a paradigmatic subject in port-city relationships. The following issues of *Aquapolis* are especially dedicated to this subject: n. 3 of 1997 and n. 2 of 2000. These books have appeared in print: "*Land-Water Intermodal Terminals*" (1998) and "*Cities on Water and Transport*" (1995). Seminars have been organised and an International Congress called "*Ships in the city*" is being prepared on passenger traffic and passenger terminals.
5. The *Association Internationale Villes et Ports* is analysing in depth and proposing sustainable development policies for the port cities. In particular the Congress held in Marseilles (6th - 9th November 2000) was entirely dedicated to this subject, with the presentation of numerous case studies.