

On the waterfront. Ciudad sostenible, puerto consumible

Francesc Muñoz

EXT-ESTABLISHING SHOT-WATERFRONT-NIGHT

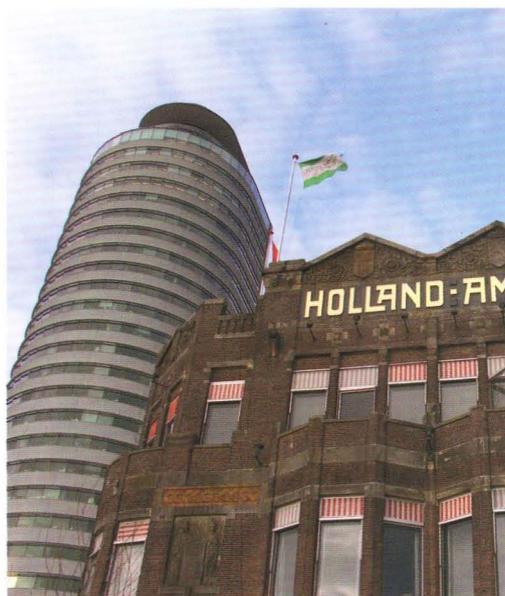
SHOOTING TOWARD A SMALL BUILDING (HOBOKEN YACHT CLUB) SET UPON A WHARF FLOATING ABOUT TWENTY-FIVE YARDS OFF SHORE. A LONG, NARROW GANGPLANK LEADS FROM THE WHARF TO THE SHORE, AND ON EITHER SIDE OF THE WHARF ARE LARGE OCEAN LINERS WHICH ARE BEING UNLOADED BY ARC LIGHT. IN THE B.G. IS THE GLITTERING NEW YORK SKYLINE. A GREAT LINER, BLAZING WITH LIGHT, IS HEADED DOWN RIVER. A FERRY CHUGS ACROSS TO MANHATTAN. THERE IS A COUNTERPOINT OF SHIPS' WHISTLES, SOME SHRILL, OTHERS HAUNTINGLY MUTED.

On the waterfront, Elia Kazan (1954).

Desde los primeros fotogramas de *On the waterfront* (La Ley del Silencio), se nos plantea la absoluta asociación entre ciudad y puerto, entre la atmósfera urbana y el espacio portuario industrial. El cine se ha encargado de fabricar una abundante iconografía que asimila el paisaje urbano portuario como metáfora de lo que es y en realidad significa la ciudad: la movilidad, el intercambio, la intensidad, el trasiego desordenado de bienes y personas, el azar, el peligro, lo inesperado, el conflicto. En *On the waterfront*, incluso la pelea final entre Marlon Brando y Lee J. Cobb en los muelles del río Hudson refleja en los ángulos de cámara y las imágenes que se suceden en el montaje la clara cualidad urbana del puerto, del *waterfront*. Quizás por ese claro contenido urbano, los espacios portuarios constituyen uno de los territorios donde la transformación de la ciudad que ha caracterizado las tres últimas décadas se ha mostrado con especial intensidad.

Testimonios privilegiados del paso de ciudad a metrópolis, un proceso global a caballo entre los siglos XIX y XX, pero con calendario e intensidad diferentes según los lugares, los puertos han reflejado igualmente la transición de la ciudad industrial, aquella “ciudad-fábrica” citada en los manuales de economía, a la ciudad de las redes de información y tecnología, bautizada por Manuel Castells como la “ciudad informacional”.

Si lo metropolitano se desarrolló asociado a las ciudades capital del siglo XIX, como Londres, París o Berlín —aquellas que mejor representaban el proceso de explosión de la ciudad y de superación de sus, hasta entonces, discretos límites— el nuevo universo post-industrial se refleja de forma privilegiada en los espacios portuarios. Si aquellos antiguos crecimientos urbanos mostraban fiel-



Antiguo hotel América y nueva torre de la Autoridad Portuaria de Rotterdam.

mente la ambición colonizadora de la ciudad, siguiendo con tiralíneas los trazados del ferrocarril y transformando de forma vertiginosa alrededores rurales en extrarradios y periferias, las nuevas dinámicas de cambio y transformación de usos y funciones se dan cita en territorios como los frentes marítimos urbanos.

CIUDAD, PUERTO Y ESPACIO METROPOLITANO: UN TERRITORIO DE INTERFASES

Durante los últimos dos siglos, el desarrollo de la ciudad y la urbanización ha constituido un proceso ininterrumpido con una consecuencia muy importante: la ciudad ha dejado ya de ser una excepción en un territorio sin urbanizar para convertirse en la característica más importante del espacio habitado. Un territorio donde, si bien es verdad que existen grados diferentes de urbanización, no es menos cierto que los espacios no urbanizados, agrícolas o naturales, dominantes en el pasado, restan como entornos muchas veces cautivos, rodeados por tramas urbanas, infraestructuras y edificación.

Este proceso de dispersión de los usos del suelo urbano por el territorio ha dado lugar a todo tipo de metáforas relativas a la ausencia de formalización de los nuevos crecimientos urbanos, y así se ha llegado a hablar incluso de territorios “gelatina” para referirse a esta nueva condición metropolitana flexible en función de usos y funciones que pueden cambiar en el tiempo con ritmos ciertamente acelerados introduciendo nuevas dinámicas en el sistema territorial con relativa facilidad. El caso de los aeropuertos *low cost* y los cambios territoriales o paisajísticos derivados de la actividad de las líneas aéreas llamadas de bajo coste¹ constituyen un claro ejemplo de esta producción de territorio de “rotación rápida” que por una parte cuestiona los marcos de intervención y gestión del planeamiento al uso y por otra obliga a un reconocimiento y diagnóstico territorial casi continuos.

La dispersión y la multiplicación estandarizada de los mismos usos del suelo hacen que pluralidad y uniformidad se den la mano, conformando un sistema de paisajes donde las imágenes típicas y características de las áreas urbanas más densificadas, históricamente construidas de forma contigua, se mezclan con nuevos atributos y contenidos que se hacen especialmente evidentes en los llamados espacios “interfase”, aque-

/1/
No es un fenómeno nuevo puesto que tiene su origen en los vuelos charter iniciados en la década de 1960, pero ha alcanzado una dimensión económica, una escala territorial y un significado social completamente diferentes hasta el punto de caracterizar desde flujos turísticos a desplazamientos de movilidad obligada para cada vez más poblaciones en Europa.

llos más vinculados a la gestión de la movilidad de personas, productos e información y que priorizan en el territorio el intercambio por encima de cualquier otra característica urbana: aeropuertos para la gestión de la interfase tierra-aire o puertos en el caso de la interfase mar-ciudad pero también peajes de autopista o gasolineras-tienda. Una categoría de territorios que podríamos denominar como *espacios Hub*² (Muñoz, 2005) y que muestran un nuevo y relevante papel en el mantenimiento de la vida y el territorio urbano post-industrial. Es en estos *espacios Hub*, donde lo metropolitano se descompone y reinventa en un territorio fragmentado e híbrido por definición, donde los lugares que creímos haber comprendido cambian de significado y los clichés paisajísticos escapan de las líneas de fuga dibujadas por el proceso de urbanización tal cual lo habíamos explicado hasta ahora. Así, en lugar de los límites y las diferencias bien establecidas, lo que el territorio nos muestra es un paisaje metropolitano ciertamente borroso, hecho de discontinuidades paradójicamente continuas y donde la diversidad de situaciones convive con la repetición más masiva y banal: todos los peajes son utilizados de la misma forma y todos los aeropuertos muestran incluso un mismo código iconográfico consagrado a la gestión eficiente de la movilidad.

/2/

En ingeniería, cualquier infraestructura capaz de alterar la escala territorial de un flujo. Así, los llamados aeropuertos "hub" son aquellos capaces de gestionar eficientemente vuelos transoceánicos. París Charles de Gaulle o Londres Heathrow entrarían en esta categoría.

Pese a la ambigüedad de este escenario territorial resultante y la confusión que la ubicuidad de usos y funciones representa, los motores que han ido generando esa multiplicación de paisajes urbanos son, en cambio, muy claros y obedecen principalmente a dos tipos de dinámicas:

En primer lugar, las tendencias de dispersión de los usos urbanos, que han pasado de caracterizar los espacios centrales de la ciudad y sus cercanías a presentar una estructura territorial mucho más diseminada:

- Dispersión de la actividad y los lugares de trabajo: de las centrales de mercancías a la serie interminable de polígonos industriales repartidos a lo largo y ancho de las regiones urbanas.

- Dispersión de los usos comerciales y de ocio: de las grandes superficies comerciales a las salas de cine *multiplex*, ejemplos de la ubicuidad de la vida urbana a la que antes se aludía.
- Dispersión, sobre todo, de la población y la residencia principal que ha cambiado radicalmente la estructura del poblamiento concediendo un papel demográfico y funcional a los espacios tradicionalmente olvidados por el, en palabras de Giorgio Piccinato, "universo concentracionista" que caracterizó el proceso de urbanización que iba de la mano del desarrollo industrial.

En segundo lugar, los cambios cualitativos que, en términos de centralidad y accesibilidad, ha representado la implementación de nuevas infraestructuras y los usos más masivos de las ya existentes:

- La progresiva ampliación de las infraestructuras de carácter lineal, viarias y ferroviarias, no sólo ha significado procesos de fractura en los paisajes preexistentes sino que ha acercado las dinámicas de urbanización a nuevos territorios, constituyendo uno de los agentes básicos en el proceso de metropolización.
- Los nuevos sistemas de transporte, como el tren de alta velocidad, y los criterios de multimodalidad en el diseño y gestión de las redes han producido cambios integrales en los espacios entre puertos, aeropuertos y estaciones de tren de alta velocidad, generándose, en muchos casos, dinámicas de cambio urbano y regional intensas y aceleradas.
- La ya mencionada nueva actividad de los aeropuertos de segunda jerarquía, localizados fuera de las áreas urbanas centrales y utilizados por las líneas aéreas de "bajo coste", ha ido de la mano de claros procesos de transformación de los usos del suelo, el territorio y el paisaje.

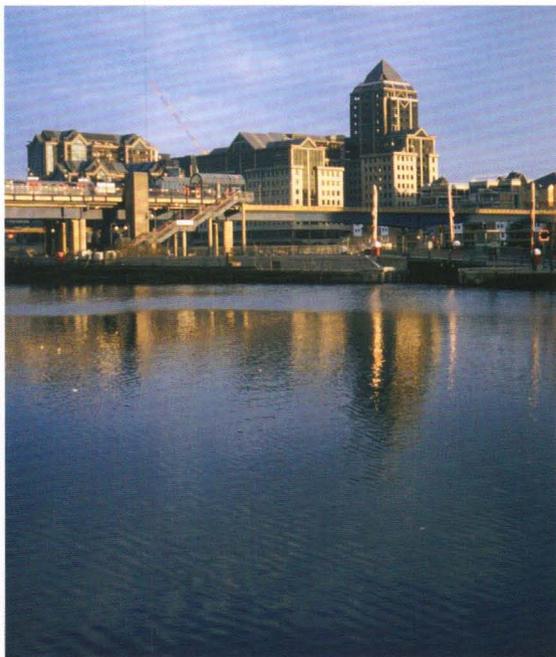
Lo que estas dinámicas muestran es un cambio radical en el modelo de concentración territorial que, durante décadas, había caracterizado el proceso de urbanización. Las mejoras y nuevas facilidades en el transporte, la comunicación y la telecomunicación han hecho que casi desaparezca la necesidad de concentrar los tradicionales usos productivos en la ciudad, con lo que la vieja geografía



Nueva área residencial y lámina de agua en el puerto de Rotterdam.

económica de grandes implantaciones industriales y zonas francas ha venido a ser sustituida por una red de localizaciones dispersas en el territorio. El modelo económico que había dado lugar a paisajes de densidad urbana, caracterizados por la presencia absoluta de lo industrial, de Detroit a Bilbao, del eje Turín-Milán al Rüghebiet alemán, se ha venido desvaneciendo durante las dos últimas décadas después de los intensos cambios que han afectado no sólo a los procesos de producción sino a los patrones de consumo.

Todo ello se ha manifestado de igual forma en la evolución de los espacios portuarios. La revolución que significó el transporte de contenedores ha representado un cambio integral y cualitativo en la gestión portuaria. Así, ninguno de los tres elementos básicos y operativos en la actividad portuaria tradicional es ya necesario: primero, las facilidades en el transporte y las conexiones viarias y ferroviarias de alta velocidad hacen que ya no sea necesario almacenar los productos en grandes construcciones y edificios portuarios dedicados a esa función. Segundo, las labores de carga y descarga y gestión de los productos transportados a cargo de sistemas altamente tecnificados hacen que no sea necesaria la mano de obra con igual intensidad ni cualificación. Finalmente, el transporte de contenedores exige mucha mayor superficie de circulación de forma que la antigua "lámina de agua" en el entorno abrigado del puerto pierde igualmente su función siendo en cambio necesario más espacio físico para el aparcamiento de contenedores y para el desarrollo de las operaciones logísticas.



Nuevas áreas residenciales en el área de Greenwich, en los Docklands de Londres.

Todo ello explica que la actividad portuaria propiamente dicha se haya trasladado a territorios más próximos a las grandes vías de comunicación y zonas de actividades logísticas, igualmente integradas con las áreas aeroportuarias, donde encontrar condiciones de trabajo y gestión más favorables. Mientras tanto, los viejos puertos urbanos han experimentado una evolución similar, reorientando su actividad y perfil urbano y transformándose en espacios de ocio o residenciales mixtos donde un tipo de actuación genérica y estandarizada ha ido transformando aquellos lugares en contenedores de ocio metropolitano, consagrados a los usos vinculados con el consumo cultural local o el turismo global.

De igual manera que toda ciudad parecería necesitar un edificio brillante de Titania construido por Frank Gehry, un contenedor cultural de color blanco de Richard Meier, un rascacielos con textura acristalada proyectado por Jean Nouvel, o una escultura curvilínea de Richard Serra en alguno de sus espacios públicos significativos, los entornos portuarios han acabado reincorporándose a la ciudad como superficies lisas y planas donde ir colocando los usos estandarizados que componen el nuevo menú de intervenciones: un acuario metropolitano, un cine IMAX, una zona de ocio y compras con los correspondientes espacios públicos inspirados por la economía global de las franquicias aunque aderezados en su diseño con las imágenes del pasado de la ciudad de turno, de Londres a Génova, de Barcelona a Amberes, de Baltimore a Rotterdam.

DEL URBANISMO DE LOS LUGARES AL (HUB)BANISMO: EL URBANISMO DE LOS FLUJOS

"UN REFRIGERADOR SE CONVIERTE EN MACHINE A HABITER, REDUCTO INFRANQUEABLE DE LA MEMORIA, ...EL MUNDO SE CONCIBE EN UNA NUEVA GLACIACIÓN DONDE SOLO SE MANTIENE LA RED DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS. UN PAISAJE DE CONGELADORES Y APARATOS DE AIRE ACONDICIONADO CON VIDA PROPIA. UNA ARQUITECTURA LACADA EN BLANCO..."

Julià Guillamón, "fred". En *La fàbrica de fred*.

Si hay una disciplina profundamente afectada por los cambios territoriales ya mencionados y que se han sucedido desde el último tercio del siglo XX es el urbanismo. El arte de hacer buenas ciudades ha tenido que adaptarse así a un espacio urbano que ya no corresponde a los límites de la ciudad concentrada ni presenta problemas asociados únicamente a los elementos clásicos de la forma y el diseño propios de la ciudad central. Antes al contrario, las actuales preocupaciones del urbanismo se corresponden más con la familia de problemas que caracteriza regiones urbanas de nuevo tipo, ya no entendidas en términos de una ciudad principal y sus periferias. A diferencia de las áreas urbanas configuradas por los epicentros de los grandes imperios coloniales, por las capitales administrativas de potencias económicas y por los centros industriales de primera magnitud, nuevos tipos de territorio urbanizado plantean problemas igualmente nuevos que no sólo tienen que ver con el proyecto sino con la propia diagnosis de las dinámicas urbanas y territoriales: encontramos así regiones urbanas sin un centro urbano fuerte, como el espacio de la llamada *città difusa* (Indovina, 1991) entre Venecia, Padua y Treviso, en el Véneto italiano; otras en forma de corredor, como el espacio entre Glasgow y Edimburgo o el *Oak Brook R+D Corridor*, en las periferias de Chicago; algunas asociadas a la tecnología, como los telepuertos de Osaka en Japón y Sloterdijk, entre Amsterdam y Rotterdam; y otras fruto de decisiones económicas empresariales, como muchas de las *edge cities* (Garreau, 1991) norteamericanas.

Unas regiones urbanas que no sólo significan una escala diferente de proyecto o gestión, no sólo representan mayores dimensiones en el territorio urbanizado, sino que, en realidad, ponen de manifiesto que la ciudad y lo urbano han cambiado de forma definitiva. Han aparecido así puntos nodales, espacios con entidad propia en tanto en cuanto son atractores de movilidad y generadores de dinámica urbana pese a no estar necesariamente *dentro* de la ciudad continua ni tampoco tener forzosamente lo que en términos morfológicos se reconocía tradicionalmente como apariencia urbana. Contenedores de diverso orden —tecnológico, comercial, intercambiadores de flujos de personas, bienes y de información— se disponen así en el territorio, con-



Renovación urbana en el área del Port Vell de Barcelona.

figurando una evolución desde el tradicional urbanismo de los lugares a lo que propongo llamar como *(hub)banismo*, o urbanismo de los flujos.

Es decir, estos espacios autónomos y autorreferenciados —como centros comerciales, museos metropolitanos, parques temáticos, pero igualmente estaciones intermodales, aeropuertos y espacios portuarios— se configuran como puntos en el territorio que organizan los flujos de movilidad a escala regional. En ese sentido, pueden entenderse como *hubs* en el territorio y su importancia es tal que el urbanismo de las calles, plazas y viviendas, con su conjunto de normativas, directrices e imaginario sobre la forma urbana, se revela insuficiente para explicar las nuevas interacciones que estas arquitecturas autistas representan sobre el territorio. Un nuevo urbanismo que no genera tejidos, ni establece soluciones de continuidad ni se define por la colmatación de espacios ni tampoco acumula lugares construidos.

Este urbanismo de los *hubs* al que llamo *(hub)banismo* produce, en cambio, una geografía urbana hecha de objetos. Una *geografía objetualizada* que refleja la importancia de los flujos de personas, productos e información como elemento substancial del territorio

CIUDADES Y POLÍTICAS URBANAS EN TRANSICIÓN

tanto o más que la pieza urbana, tanto o más que los lugares de densidad, expresando así la pérdida de importancia de estos a la hora de definir las nuevas realidades metropolitanas.

La lógica territorial no es, así pues, la de los lugares urbanos sino la de los contenedores mismos y la movilidad que generan. En lugar del tradicional modelo de la *mancha de aceite*, el territorio metropolitano parece articularse como una secuencia discontinua de *manchas de aceite* que corresponden tanto a los agregados de densidad como a los atractores de movilidad. Este urbanismo de los *hubs*, o (*hub*)*banismo*, da así forma a un territorio donde, como decimos, los espacios que han forjado e inspirado la disciplina urbanística durante dos siglos no son ya los únicos que cuentan a la hora de descifrar la cartografía de la centralidad metropolitana. Algo que Dejan Sudjic ya advirtió con clarividencia hace más de una década:

“Pero en su presente encarnación, el viejo centro es exactamente otra pieza en el tablero, una ficha que tiene tal vez el mismo peso que el aeropuerto, el centro médico o el complejo museístico. Todos ellos nadan en una sopa hecha de centros comerciales, hipermercados y almacenes, restaurantes drive-in, naves industriales anónimas, circunvalaciones y áreas de autopista” (Sudjic, 1993).

Un menú de territorios donde, junto a centros históricos renovados, áreas aeroportuarias a caballo entre varias ciudades o salas multicine metropolitanas, son los puertos, frentes marítimos y espacios fluviales urbanos los que dan troceada continuidad a un nuevo paisaje urbano de escala planetaria. Del *inner harbour* de Baltimore a la ría post-Guggenheim en Bilbao, la imagen urbana nos muestra diseños y arquitecturas que participan ya de la lógica de los flujos, la lógica del *hubbanismo*.

La forma en la que los espacios portuarios se han ido reincorporando al urbanismo y al espacio físico de la ciudad durante las últimas décadas nos permite plantear itinerarios comunes y concluir que los puertos han constituido en realidad un banco de pruebas para ensayar unas políticas urbanas que debían negociar un salto de escala desde los marcos propios del estado del bienestar a las reglas de juego introducidas por la competencia internacional urbana y la carrera por alcanzar más grados de globalización en el espacio de la ciudad.

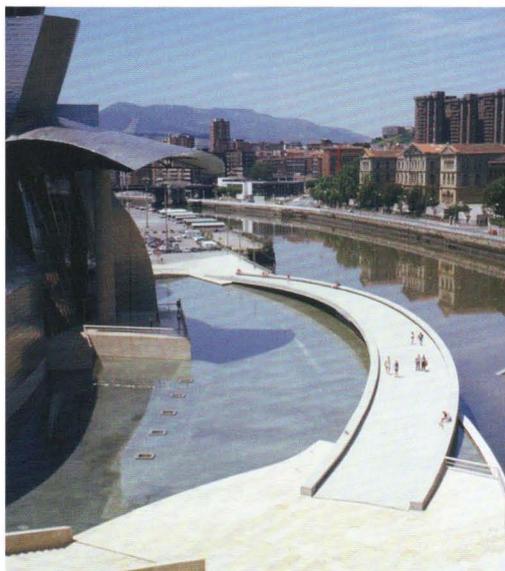
Desde finales de la década de los setenta, las políticas urbanas y los marcos jurídicos, administrativos y políticos que habían caracterizado la reconstrucción urbana tras la Segunda Guerra Mundial, empiezan a verse progresivamente como un lastre en un contexto de cambio económico global. La economía internacional consolidada durante la primera mitad del siglo XX estaba ya evolucionando hacia un modelo de economía global en el que ciudades, regiones urbanas y empresas multinacionales empezaban a determinar tanto o más que las políticas nacionales el estado económico del mundo.

Nuevos conceptos como la flexibilidad o la desregulación empezaron a determinar tanto políticas económicas o fiscales como la gestión de los mercados laborales. La adaptación a la crisis industrial de finales de los años setenta y buena parte de la

década de los ochenta se fue planteando así desde premisas nuevas que coincidían en demandar una mayor liberalización por parte del Estado y las instancias públicas de la actividad económica y empresarial. Las políticas urbanas no restaron al margen de este cambio y las demandas en pro de mayor participación privada y menor control público en la gestión del territorio fueron traducéndose en una nueva manera de entender el gobierno caracterizada, sintetizando ahora mucho, por cuatro elementos:

- El diseño de políticas de marketing y promoción territorial orientadas a la competición en un mercado de inversiones entendido ya como global.
- El auge de la planificación estratégica planteada como concierto entre agentes tanto públicos como privados.
- La multiplicación de partenariados o equipos de gestión en los que esta colaboración público-privada se entendía como un medio para agilizar y flexibilizar la gestión de las cuestiones urbanas.
- La privatización, en ocasiones selectiva y en otras muchas indiscriminada, de infraestructuras y servicios hasta ese momento en manos públicas.

Ejemplos como el caso británico muestran a la perfección lo que después ha sido, en mayor o menor medida según los casos, un lugar común en Europa: la política urbana y territorial pasaba a ser algo negociado y negociable entre el sector público y los agentes privados, entre las demandas de la economía global y las exigencias, muchas veces desatendidas, de los problemas y el territorio local. Así, proyectos urbanos sucesivos fueron poniendo de manifiesto en los años ochenta y noventa como las evidentes mejoras en cuanto a eficacia y agilidad en la elaboración y gestión de programas iban acompañadas de un progresivo poder de decisión de la iniciativa privada, representada en ocasiones por capitales internacionales de los cuales se podía llegar incluso a depender para controlar el proceso de crecimiento y transformación de la ciudad. Mientras tanto, las instancias públicas adoptaban paulatinamente un papel de evidente subsidiariedad que presentaba variantes que iban desde las facilidades fiscales o la flexibilidad introducida en



La ría de Bilbao con el museo Guggenheim.

Un caso paradigmático y extremo viene representado por la actuación en el área de Canary Wharf, en los docklands londinenses, donde la marcha del capital japonés que participaba en la operación obligó a implementar tasas especiales pagadas por los propios londinenses.

los marcos legales de planificación hasta la participación activa en el comercio especulativo del suelo afectando incluso a las propiedades públicas. El papel del gobierno y organismos públicos sufragando los gastos de la promoción privada en las sucesivas operaciones urbanas de los Docklands en Londres o el de la compañía estatal ferroviaria en el caso del Berlín reunificado, poniendo sus propiedades al servicio de estrategias altamente especulativas, son un buen ejemplo de lo dicho³.

Este giro neoliberal llevo, de hecho, a escenarios urbanos nuevos, definidos por algunas características comunes como:

- La pérdida, relativa e incluso absoluta, de control sobre el territorio por parte de las instancias de gobierno público. El rosario de proyectos de promoción y renovación urbana en el Buenos Aires de los años 90 o la antes citada renovación especulativa del Berlín histórico tras la caída del muro en 1989 son buenos ejemplos.
- La progresiva *desinversión* en áreas económicas y de infraestructura derivada de las privatizaciones. El caso de la privatización del servicio ferroviario en el Gran Londres donde las líneas menos rentables han entrado en un proceso de deterioro debido a la falta de inversiones en el mantenimiento de la infraestructura lo muestra claramente.
- La especialización absoluta en monocultivos como el turismo y el abanico de usos vinculados al entretenimiento urbano mientras sectores y problemas urbanos quedan sin ser atendidos, caso de la vivienda pública en grandes ciudades como Londres o la creación de guetos de inmigración en ciudades francesas como Marsella.
- La distribución desigual de la inversión, dirigida en gran parte a sufragar ambiciosos proyectos de imagen donde la contratación de grandes firmas de arquitectura es el principal ítem en los presupuestos de los proyectos urbanos tanto de crecimiento como de transformación. Cada ciudad se siente así obligada a contar con la presencia de arquitectos-marca y de edificios-logo singulares que la puedan literalmente poner en el mapa global de las imágenes urbanas.

Si se recuerdan las políticas urbanas de momentos anteriores, como algunos de los primeros programas relacionados con la salida de la crisis industrial en ciudades como Glasgow o con la rehabilitación de las tramas históricas degradadas —por ejemplo en las ciudades italianas— se observa como aquellas iniciativas consideraban la ciudad como un entramado complejo de relaciones y cómo se ha ido operando una progresiva simplificación de los objetivos de la política urbana. Todo ello arropado por un discurso urbanístico orientado hacia la participación especializada del territorio en los mercados globales de producción y consumo, algo fácilmente observable en la transformación de los entornos portuarios.

LOS ESPACIOS PORTUARIOS EN LAS POLÍTICAS URBANAS: DE LUGARES DE OPORTUNIDAD A LUGARES COMUNES

La variedad de contextos urbanos de transformación que los escenarios portuarios representan plantearía en principio la existencia de un menú de intervenciones diverso y plural; al menos atendiendo a las diferentes versiones que conceptos como regeneración o revitalización urbana pueden representar en entornos similares, pero a un tiempo específicos, como *waterfronts* urbanos, frentes fluviales de diversa escala, puertos industriales en declive o aquellos caracterizados por la especialización turística.

Por otra parte, desde los años setenta del siglo XX, la idea de la regeneración urbana aparece claramente asociada a la reacción contra el, entonces llamado, proceso del 'urban decline'. Un declive urbano entendido en términos de deterioro de la ciudad central en tanto que lugar de concentración de calidad urbana y cantidad de actividades económicas. Una crisis urbana que se manifestaba de forma privilegiada y ciertamente visible en los entornos portuarios, frentes marítimos y sus zonas aledañas. En realidad, todo ello era el resultado directo de la evolución de las economías industriales que el tercer tercio del siglo veinte significó para la mayoría de ciudades pero, muy especialmente, para aquellas que habían basado su poderío o bien su subsistencia económica en las actividades productivas o industriales. Unos usos que, durante más de cuatro décadas, habían dominado los paisajes portuarios no sólo en términos de imagen urbana sino de producción de imaginario cultural. Así, como se ha dicho, la interfase puerto-ciudad



Nuevas áreas de trabajo en la ampliación del puerto de Barcelona.

se fue constituyendo, junto con las actuaciones en los centros históricos degradados, en el laboratorio de pruebas de una política urbana progresivamente orientada hacia la transformación del construido y no hacia la expansión de la masa urbana, en clara contraposición con las políticas que habían caracterizado los crecimientos de las ciudades durante las décadas de 1950 y 1960.

Pero, aparte de esta primera asociación inmediata entre las actuaciones de transformación en las áreas portuarias y la metáfora organicista de reintroducir en la ciudad los valores perdidos asociados a la vitalidad urbana, existen varios conceptos que son importantes para encuadrar cualquier diagnóstico sobre las diferentes estrategias de cambio y transformación en los espacios portuarios. De entre ellos, destacaría ahora cuatro ciertamente presentes en la mayoría de las iniciativas y proyectos de transformación que han definido el espacio portuario como territorio de oportunidad:

- Innovación tecnológica.
- Renovación urbana.
- Recalificación de usos.
- Promoción de la imagen de la ciudad.

La innovación tecnológica se referiría al amplio abanico de actuaciones tendentes a mantener y reforzar en términos de la economía global el espacio económico que el puerto significa para la ciudad. Los casos

de Rotterdam o Singapur son, en ese sentido, paradigmáticos de una transformación del territorio que aúna tecnificación de los procesos de trabajo y funcionamiento con la atracción de nuevos sectores económicos de alta capacidad de creación de valor añadido, como sucede con la logística y las especializaciones económicas a ella asociadas. Unas experiencias que han venido después seguidas de otras donde la innovación se refería a la nueva economía del conocimiento, referida sobre todo a la capacidad de la ciudad para ubicar en su frente portuario núcleos o *clusters* de actividad empresarial vinculada con activos de innovación tecnológica, creatividad o excelencia cultural, entendida esta en términos de producción de conocimiento o investigación científica.

La renovación urbana en los entornos portuarios atendería específicamente a aquellas intervenciones donde acostumbran a predominar los proyectos de gran escala, con un contenido zonal muy destacado y que tienen en común la transformación integral del entorno sobre el cual se actúa. Así, la renovación implica un cambio estructural que tiene que ver principalmente con tres dimensiones básicas. Primero, la dimensión morfológica, referida al cambio en la forma y el paisaje de la interfase ciudad-puerto: de los nuevos usos del suelo introducidos al mismo *skyline* urbano. Segundo, la dimensión funcional, derivada de la transformación de la base económica y de las funciones a ella asociadas que pueden desaparecer, modificarse o, eventualmente, ser substituidas por otras. Finalmente, la dimensión social, relativa a la esfera sociológica y concretada la mayoría de ocasiones a partir de procesos de elitización, de substitución de unas poblaciones residentes o visitantes por otras caracterizadas por niveles diferentes de ingresos, renta acumulada, nivel de instrucción y patrones de consumo o estilo de vida.

Los diferentes fragmentos de la ribera urbana del Támesis en Londres, de las primeras actuaciones en los muelles del tabaco de Saint Catherine a las más recientes en el área de Greenwich, pasando por la bien conocida experiencia en Canary Wharf, reflejan claramente esta triple dimensión de la estrategia de renovación en los espacios portuarios.

En cuanto a la recalificación de usos, la reintroducción en el territorio portuario de cualidades urbanas, de accesibilidad o de centralidad tiene que ver

frecuentemente con políticas o actuaciones sectoriales que han intentado introducir nuevos valores económicos, paisajísticos o de consumo cultural. Así, la atracción de actividad económica o usos del suelo que revaloricen el territorio es aquí el principal objetivo y, dependiendo de la orientación sectorial, podríamos encontrar desde la creación de un distrito de negocios hasta la localización de un contenedor de carácter cultural. Los proyectos de recalificación acostumbran, así pues, a tener un carácter movilizador o acelerador de la dinámica urbana y las inversiones en el territorio urbano.



La ciudad extensa. Periferias urbanas en Buenos Aires.

Como ejemplo de esta orientación cabe citar experiencias que ponen el énfasis en lo económico y la atracción de actividades con alto valor añadido, como es el caso de los sectores portuarios de mayor centralidad en el caso de Rotterdam; en lo cultural, con la localización de usos económicos relacionados con el consumo de bienes o actividades culturales que pueden ir de lo museístico a lo temático, pasando por lo turístico, como sucede en los puertos de Génova, Liverpool, Newcastle o Bilbao; o en lo social, con la producción o puesta en valor de espacios públicos con carácter de centralidad, como sucede en los casos de Buenos Aires, Rosario o los últimos proyectos en el frente marítimo de Barcelona.

Finalmente, la promoción de la imagen de la ciudad ha encontrado en las operaciones de transformación portuaria un referente que, en no pocos casos, ha inspirado incluso el modelo de cambio de imagen urbana que se proponía para toda la ciudad. Los casos de la ría de Bilbao o el puerto de Hamburgo y las operaciones de conversión integral de usos en los frentes de Valencia o Barcelona son buenos ejemplos de lo dicho.

En ese sentido, la capacidad de la transformación portuaria para cambiar el perfil de la ciudad ha sobrepasado los límites de lo que sería el marketing urbano al uso para configurar auténticos programas de cambio de imagen refundando, de alguna manera, el imaginario social y cultural propio de la ciudad. En cierta forma, las operaciones portuarias han sido referentes en la creación de programas de lo que se ha venido a llamar posteriormente como "urban branding": políticas de imagen ciertamente complejas que van mucho más allá de idear un slogan más o menos convincente y que movilizan elementos culturales del contexto local, desde la arquitectura vernácula a la comida propia del lugar, casi siempre orientados al nuevo gran mercado de imágenes que alimenta el turismo global. Así sucede, por ejemplo, en los casos de las operaciones portuarias en las ciudades mediterráneas: Valencia y Barcelona, de nuevo, y las actuaciones de escala más discreta actualmente en curso en ciudades balcánicas y de la ribera mediterránea africana son buena prueba de ello.

Si bien es cierto que estas diferentes orientaciones y experiencias citadas representan una amplia galería de posibilidades de intervención, la verdad es que cualquier diagnóstico sobre la transformación de los espacios portuarios durante las tres últimas décadas muestra el predominio de unos patrones de intervención ciertamente estandarizados, que han priorizado en cambio un proceso de *copy&paste* entre ciudades: de nuevo un acuario, un cine IMAX, un museo del mar o una sala multicine. Más que proyectos capaces de generar dinámicas inclusivas y sinergias entre el puerto renovado y la ciudad existente, sobran las experiencias de transformación que muestran procesos de intervención muy lineales y resultados en muchos casos cuestionables. Unas propuestas que han acostumbrado a priorizar los beneficios económicos y réditos de imagen en el corto plazo y la especialización funcional de los usos del suelo. Todo ello integrado en estrategias de intervención caracterizadas por la simplicidad y la univocidad de las actuaciones, incapaces en su mayoría de generar usos múltiples y relaciones transversales entre territorios, actividades económicas y poblaciones diferentes. Un escenario final donde los entornos portuarios se han ido mostrando así como lugares ciertamente comunes.



Actuación de PLOT en el frente portuario de Copenhague, Premio Europeo del Espacio Público Urbano 2004.

CONTRA LA URBANIZACIÓN

La repetición de estos formatos altamente estandarizados muestra en los entornos portuarios las consecuencias de lo que he llamado como *urbanización* (Muñoz, 2001), un tipo de urbanismo desanclado de los lugares y que hace que los paisajes sencillamente dejen de representar contenido cultural o simbólico alguno. La ausencia de lo que coloquialmente llamaríamos como “sentido” en las actuaciones portuarias no desentona, de hecho, de los resultados de la renovación urbana en otros territorios de intervención como centros históricos o distritos industriales de primera generación. Tanto en unos escenarios como otros, acaba predominando un paisaje ecuilizado, caracterizado a un tiempo por la ínfima “biodiversidad”, en cuanto a los usos del espacio o los comportamientos de los usuarios, y la mínima complejidad de relaciones entre forma urbana y función social.

Esos puertos fácilmente consumibles no reflejan otra cosa que la tendencia a conformar ciudades en realidad menos sostenibles, entendiendo el adjetivo sin limitarlo al estrecho corsé ambiental y planteándolo en términos más transversales. Conseguir

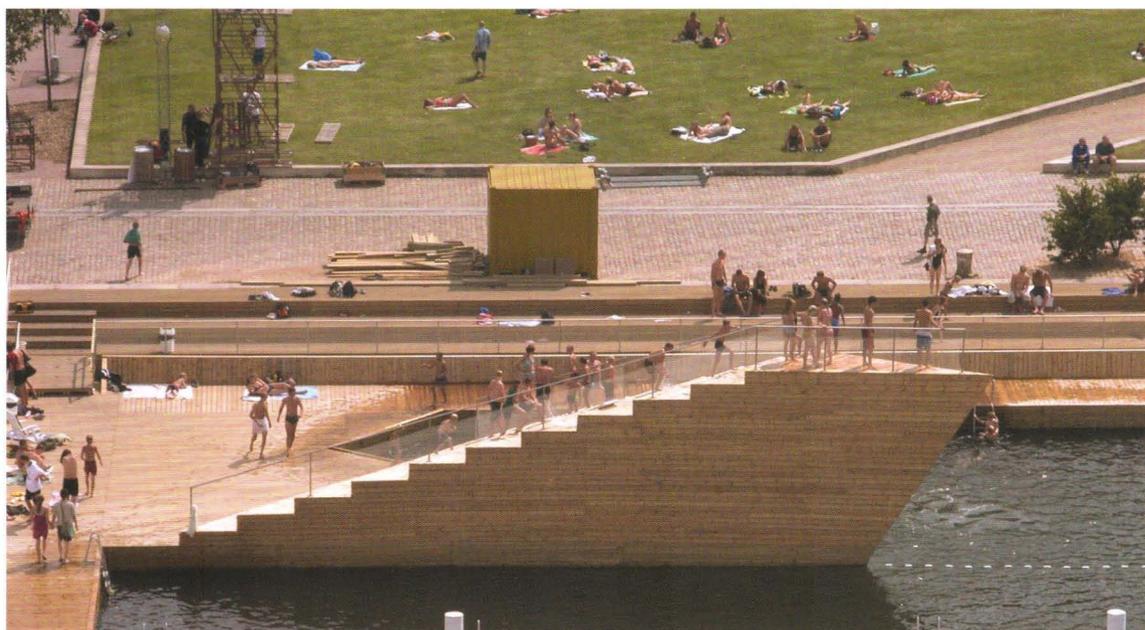
una ciudades dotadas de suficiente diversidad y complejidad es condición radical para plantearse unos futuros urbanos más sostenibles y, en ese sentido, los entornos portuarios ofrecen unas oportunidades que el proceso global de *urbanización* y las políticas urbanas a él asociadas no han permitido explorar suficientemente. En esta línea, destacaría dos posibles estrategias de intervención inspiradas por claves de proyecto distintas a las aquí explicadas.

En primer lugar, una estrategia que llamaré de contextualización. Esto es, configurar el proceso de transformación portuaria a partir de las características físicas pero sobre todo sociales y culturales del contexto

local. Una estrategia de *zooming* que amplíe el foco sobre esos elementos que configuran las diferencias, pliegues e irregularidades que construyen el sentido que hace que un lugar lo sea de forma efectiva. Ello significa, por ejemplo, priorizar claramente los usos públicos y colectivos del espacio, propiciando la identificación colectiva, el reconocimiento del lugar y la temporalidad común que todo individuo experimenta cuando se apropia de lo urbano.

En segundo lugar, una estrategia que llamaré de lentitud. Es decir, someter el proyecto de intervención a claves de uso alejadas de la rotación rápida de actividades y usuarios. Una estrategia de “slow

La intervención, realizada en un sector en contacto directo con áreas urbanas consolidadas y con carácter de centralidad, reconoce usos tradicionales como el baño festivo y potencia la continuidad y accesibilidad en el contacto con la trama urbana y la lámina de agua.





Juego, seguridad y baño son los usos que organizan la actuación, y el disfrute colectivo del espacio público encuentra un lugar privilegiado en el contacto con el agua.

Fotografías de Plot.

timing” que amplíe las posibilidades de apropiación del espacio, multiplicando así las capacidades del lugar para serlo no sólo de forma efectiva sino también de formas diferentes. Se abre así la posibilidad de inclusión de usos nuevos o residuales y el trabajo de proyecto se vuelve hacia el detalle siendo incluso capaz de dotar de sentido a la geografía de “tiempos muertos” que también caracteriza la ciudad y lo urbano. Una geografía lenta que sólo emerge y puede ser reconocida si el proyecto es consciente de eludir la definición unívoca y especializada del destino final del lugar.

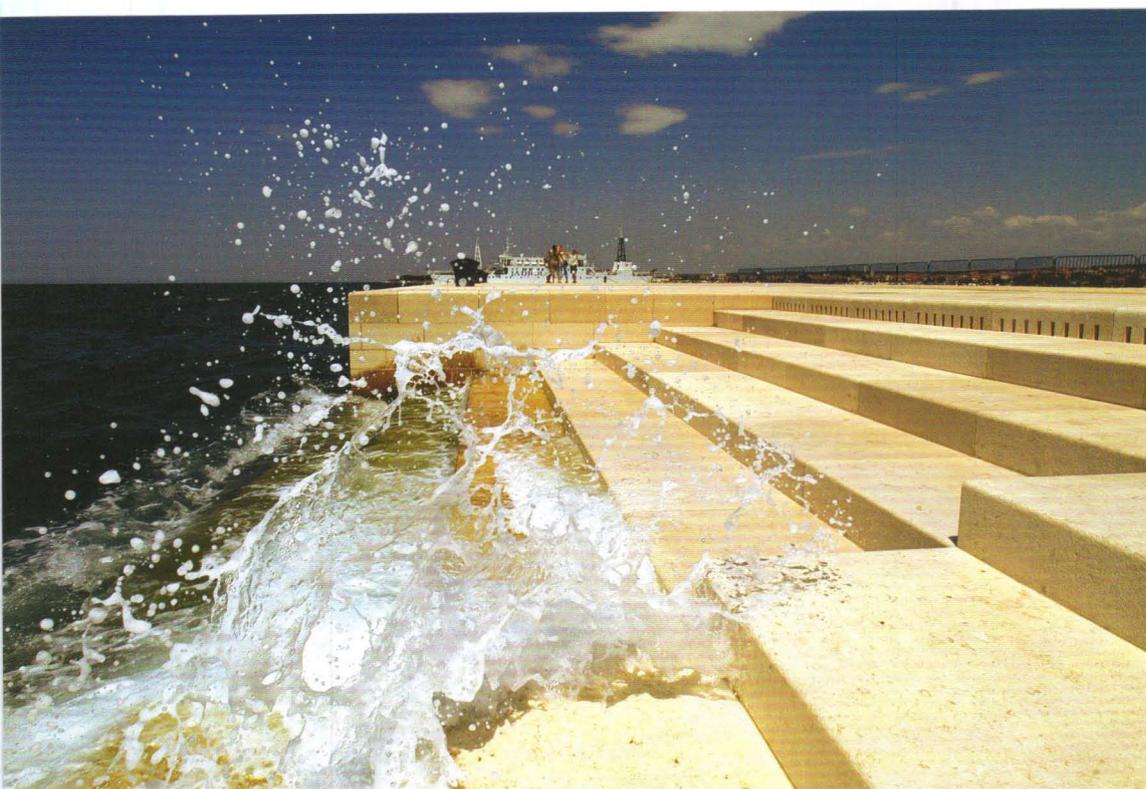
Algunos de los proyectos que recientemente han sido galardonados con el Premio Europeo del Espacio Público Urbano se acercan mucho a estos potenciales de intervención.

Así, y como ejemplo de estrategia de contextualización, podemos citar la actuación en Havnebadet, en el frente portuario de Copenhague, un sector en contacto directo con áreas urbanas consolidadas y con carácter de centralidad.

El proyecto, de PLOT A/S, Bjarke Ingels y Julien Smedt, y premiado en el año 2004, no repite las fórmulas al uso en este tipo de contextos y redirige la actuación hacia el reconocimiento de usos tan tradicionales como el baño festivo, inspirándose en principios tan básicos como efectivos: continuidad y accesibilidad —en el contacto con la trama urbana inmediata y con la lámina de agua— desde el punto de vista de los parámetros proyectuales. Juego, seguridad y baño en lo que se refiere a los usos que organizan el espacio. El resultado es un paisa-

je portuario que conjuga diversas capas de información, donde el uso colectivo del espacio público encuentra un lugar privilegiado en el contacto con el agua, sin recurrir a especialización funcional alguna y donde la contemplación de la ciudad tiene una diversidad de visuales tanto o más amplia que las posibilidades de utilización del entorno específico e inmediato al proyecto.

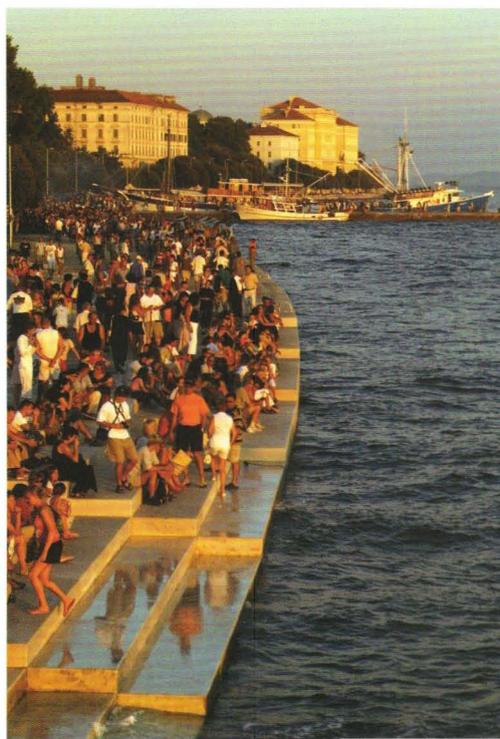
Como ejemplo de estrategia de lentitud, el proyecto de Nikola Basic en el frente marítimo de Zadar, en la norte de la costa croata, y premiado este mismo año 2006, propone una actuación que consigue escapar de los rígidos límites que plantea el diseño de espacios portuarios orientados al consumo o los usos culturales estandarizados, para sugerir un proceso de uso y apropiación en código abierto: una secuencia



de escalones de mármol blanco que se adentran en el agua y permiten a ésta, en combinación con el viento, generar sonidos a través de los tubos de polietileno y la caja de resonancia ocultos bajo la escalera, proporcionan un carácter a un tiempo público e íntimo al lugar. El "órgano marino" plantea así diversas posibilidades de uso y se consigue a la vez un entorno físico hábil para encajar un tiempo urbano lento, que no se relaciona ni con itinerarios recomendados ni con encuadres visuales determinados para la contemplación de los logros de la economía global. En pocas palabras, regeneración urbana y poética del espacio vinculadas ambas en un discurso que contempla la identidad del lugar pero permitiendo simultáneamente permeabilidades de funcionamiento o uso, asegurando una evolución dinámica y compleja del proyecto con el lugar y el entorno.

Los dos casos citados permiten apreciar como el urbanismo se ofrece con lo que sin duda es su gran valencia: el hecho de ser una disciplina capaz de acoger y promover procesos. Es esa capacidad de mantener la fuerza dinámica de lo urbano y la posibilidad de alumbrar nuevas situaciones la que siempre ha acompañado a la ciudad, y es también la que resta claramente ausente en los proyectos y escenarios portuarios *urbanales*. Imaginar sociedades urbanas futuras sostenibles, complejas y diversas, pasa de forma obligada por defender modelos de ciudad y territorio integradores, donde la variedad de actividades y grupos de población dote al espacio de singularidad, pluralidad y atractivo, lejos pues de las coordenadas de la *urbanización*.

El derecho a la ciudad, concebida esta no solo como mero espacio construido sino atendiendo a sus cualidades como lugar de inclusión y de dinamismo cultural, será en el futuro en gran medida el derecho a unos espacios urbanos suficientemente permeables como para permitir su uso múltiple y variado tanto en términos colectivos como individuales. Unos espacios que permitan, en definitiva, escapar del estrecho margen comprendido entre el monocultivo turístico, la estandarización del paisaje físico o la elitización social. Y en esta tarea, el territorio portuario se revela como un campo de actuación donde todo ello es posible. ●



Actuación de Nikola Basic en el frente marítimo de Zadar, en el norte de la costa croata, Premio Europeo del Espacio Público Urbano 2006. Una secuencia de escalones de mármol blanco se adentra en el mar. El agua y el viento generan sonidos a través de los tubos de polietileno y la caja de resonancia ocultos bajo la escalera, proporcionando un carácter público e íntimo al lugar.

BIBLIOGRAFÍA

Castells, Manuel *La era de la información: economía, sociedad y cultura. Vol. 1. La sociedad red*. Alianza Editorial, Madrid, 1997.

Garreau, Joel *Edge city: life on the new frontier*, Doubleday, New York, 1991.

Indovina, Francesco "La città possibile", en Indovina, Francesco (ed.) *La città fine millennio*. Franco Angeli, Milano, 1991 (11-74).

Muñoz, Francesc "urBANALización: territorio y paisaje en la ciudad multiplicada", en Letría, José Jorge (int.) *A Cidade. Actas dos VII Cursos Internacionais de Verão de Cascais*. Câmara Municipal de Cascais, 2001 (173-208).

Muñoz Francesc "LOCK LIVING: Urban Sprawl in Mediterranean Cities", en *Cities, International Journal of Urban Policy and Planning*, volume 20, 6, 2003 (381-385).

Muñoz, Francesc "La ville multipliée: métropole des territoires", en Chalas, Yves (ed.) *L'imaginaire aménagement en mutation*, L'Harmattan, Paris, 2004 (81-100).

Muñoz, Francesc "Mobilità e nuove forme dell'abitare", en Tadi, Massimo; Zanni, Fabrizio (eds) *Infrastruttura, Architettura e Progetto*, LibreriaClup, Milan, 2005, (16-25).

Muñoz, Francesc "Paisajes banales. Bienvenidos a la sociedad del espectáculo", en de Solà-Morales, Ignasi; Costa, Xavier *Metrópolis, ciudades, redes, paisajes*. Gustavo Gili, Barcelona, 2005 (78-93).

Muñoz, Francesc "El tiempo del territorio, los territorios del tiempo", en Nogué, Joan y Romero, Joan (eds) *Las otras geografías*. Tirant lo Blanc, Valencia, 2006, (235-254).

Muñoz, Francesc *urBANALización. Paisajes comunes, lugares globales*. Gustavo Gili, Barcelona, en prensa.

Nel-lo, Oriol: "Las áreas metropolitanas. Configuración, expansión, problemática y gobierno de las grandes ciudades españolas", en Antonio Gil, Antonio; Gómez Mendoza, Josefina (dir.) *Geografía de España*, Barcelona, Ariel, 2001.

Nel-lo, Oriol *Cataluña ciudad de ciudades*, Milenio, 2002.

Nel.lo, Oriol; Muñoz, Francesc "El proceso de urbanización", en Romero, Joan (coord.) *Geografía Humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*. Ariel, Barcelona, 2004 (255-332).

Piccinato, Giorgio. *La construcción de la urbanística, Alemania, 1871-1914*, Oikos-Tau, Barcelona, 1993 (1ª edición italiana, Officina, Roma, 1974).

Pié, Ricard "L'actuació al Port Vell de Barcelona: l'èxit d'un projecte que no fa ciutat", en *Karis*, num. 5, 1999 (6-9)

Solà-Morales, Ignasi de, *Diferencias: topografía de la arquitectura contemporánea*, Gustavo Gili, Barcelona, 1995.

Sudjic, Deyan, *The 100 mile city*, Flamingo, London, 1991.

PALABRAS CLAVE: ACTUACIÓN GENÉRICA; CONSUMO CULTURAL; TURISMO GLOBAL; URBANIZACIÓN; ESTRATEGIA DE CONTEXTUALIZACIÓN; USOS PÚBLICOS; ESTRATEGIA DE LENTITUD; APROPIACIÓN; IDENTIDAD.

PALABRAS CLAVE: ACTUACIÓN GENÉRICA; CONSUMO CULTURAL; TURISMO GLOBAL; URBANIZACIÓN; ESTRATEGIA DE CONTEXTUALIZACIÓN; USOS PÚBLICOS; ESTRATEGIA DE LENTITUD; APROPIACIÓN; IDENTIDAD.

ON THE WATERFRONT. SUSTAINABLE CITY, CONSUMABLE PORT. FRANCESC MUÑOZ

A type of generic and standard intervention has transformed former port activity territories into metropolitan leisure containers, destined for the uses linked to local consumerism culture or global tourism, prioritising short-term economic profits and image returns and the functional specialisation of land use. Rather than projects able to generate inclusive dynamics and synergies between the renovated port and the existing city, there is an excess of transformation experiences that are unable to generate multiple uses and transversal relationships. Finally, the predomination of an equalised landscape takes place, characterised at one point by an extremely poor “biodiversity”, regarding uses of

space or user behaviour, and minimizing the complexity between urban shape and social function.

The achievement of cities with sufficient diversity and complexity is a radical condition when thinking about more sustainable urban futures, and in this line, the author highlights two possible intervention strategies. The first one of these would be a contextualisation strategy. This is the configuration of the process of port transformation using physical characteristics, but particularly the social and cultural characteristics of the local context. This means a clear prioritisation of public and collective uses of space, encouraging collective identification, the recog-

inition of notion of place and the common temporality experienced by anyone taking possession of urban elements. Secondly, a slowness strategy, in other words, to subject the intervention project to key usage factors detached from the rapid rotation of activities and users. A “slow timing” strategy which expands the possibilities for spatial appropriation, thus multiplying the location's possibilities. In short, we are talking about urban and poetic regeneration of space, both of which are linked in a discourse that contemplates the identity of the location, while simultaneously allowing permeabilities of use, ensuring a complex dynamic evolution of the project with the location and surroundings.

La intervención plantea un proceso de uso y apropiación en código abierto, consiguiendo un entorno físico hábil para encajar un tiempo urbano lento. Regeneración urbana y poética del espacio, vinculadas ambas en un discurso que contempla la identidad del lugar y permite simultáneamente permeabilidades de funcionamiento.

