

CAPÍTULO 1

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DEL TRABAJO EN EL CONTEXTO DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE CIUDADES PORTUARIAS

1.1 OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación empieza acotando el campo de trabajo a un grupo particular de las ciudades portuarias, los puertos de río, en la que se intentará desarrollar el concepto de una ribera formada en el periodo industrial que es, finalmente, una ribera plural.

La «ribera entre proyectos» propone caracterizar un espacio de las ciudades fluviales que, representando una unidad conceptual dentro de su organización general (el corredor de contacto de estas ciudades con sus ríos), no es todavía un territorio unitario, sino la yuxtaposición de múltiples riberas en el espacio y en el tiempo.

Acotando el periodo de investigación a las zonas de ribera que se formaron en el periodo industrial – dejando así de lado los frentes ribereños anteriores y los espacios portuarios contemporáneos –, se invita a los lectores a zambullirse en estas múltiples riberas y comprobar, en el terreno, a partir del caso de Lisboa, cómo se produjo (1) su proceso de formación, en el periodo industrial, y (2) su proceso de transformación, en el periodo post-industrial.

Naturalmente que la correspondencia aquí establecida no es necesariamente obligatoria, representando simplemente una tendencia dominante; como veremos, también en el siglo XIX o en la primera mitad del XX, se dieron importantes intervenciones de transformación en la ribera ya formada en el periodo industrial, en varias escalas, y también en la actualidad se siguen formando nuevos pedazos de ribera portuaria.

También se confirma esta tendencia por parte de la mayoría de los autores que escriben sobre este tema y, lo más importante, hallamos su expresión en el territorio – como el trabajo demostrará.

En la investigación, el recorrido bipolar por la ribera de Lisboa no nos conducirá directamente a un conjunto de conclusiones finales; intentando que la abstracción subyacente a la construcción de padrones comunes no quede vinculada a las particularidades del caso de estudio a partir del que se deducen e invitando, también, a los lectores a observar como, en zonas acotadas de otras ciudades portuarias, tienen mayor o menor relevancia los resultados obtenidos primeramente a partir de Lisboa.

Es este el motivo de la integración, en el presente trabajo, de un proceso de ensayo y error de los resultados obtenidos en el recorrido por la ribera industrial de Lisboa, recurriendo a tal efecto a un conjunto de casos de trabajo – haciendo más representativos los resultados finales.

Se plantean pues los siguientes objetivos de investigación:

(1) Objetivos específicos referentes al caso de estudio:

- Descender al terreno en la ribera de Lisboa y, a partir de una investigación de campo, intentar organizar en lógicas comunes (trozos de territorio y procesos patrón) lo que es una realidad atomizada, constituida por múltiples realidades acotadas en el espacio y en el tiempo, de formación de su ribera industrial y de transformación en el periodo post-industrial – poner orden a la realidad territorial extensa, heterogénea y diversificada que es esta ribera;

(2) Objetivos generales referentes al estudio de las ciudades portuarias – a obtener, por extrapolación, a partir de los casos aquí estudiados:

- Intentar encontrar, a partir de la realidad compleja que es la formación de la ribera industrial en casos de ciudades portuarias de río y de su transformación en el periodo post-industrial, hechos comunes que permitan definir un conjunto de procesos patrón – (1) los procesos de formación de la ribera industrial, y (2) los procesos de transformación de la ribera post-industrial;
- Acentuar el carácter plural y diversificado de lo que es la herencia contemporánea de una ribera de gran extensión formada a lo largo del periodo industrial, identificando sus varias manifestaciones;
- Realzar el hecho de que las dinámicas contemporáneas de conservación y transformación de esta ribera plural, heredada del periodo industrial, tienen diferentes manifestaciones que importa coordinar entre sí, contribuyendo así a recolocar, en la agenda pública, algunos de sus territorios olvidados – en comparación a los territorios de las grandes operaciones de renovación urbana de los años recientes.

El conjunto de objetivos aquí asumidos comporta algunas hipótesis que están subyacentes y que deben ser claramente explicitadas.

Son pues hipótesis de la investigación:

- Que, en esta ribera múltiple, en el espacio y en el tiempo, será posible encontrar diferentes grupos de características similares, que merecen, por la especificidad que presentan y por su relevancia en varios casos, ser elevadas a padrones comunes – en otras palabras, que en el conjunto de los casos serán claramente identificables procesos de formación de la ribera industrial y de su transformación en el periodo post-industrial.
- Que en la formación de esta ribera industrial será posible establecer alguna correspondencia, aunque de forma general, entre (1) los diferentes procesos identificados y (2) momentos temporales acotados – en otras palabras, que las

dinámicas y tecnologías de los diferentes momentos del periodo industrial han conducido a la formación de tipos diferentes de ribera;

- Que, en la transformación de esta ribera en el periodo post-industrial, los distintos procesos identificados tienden a presentar algunas dimensiones urbanísticas que se repiten de ejemplo a ejemplo y que, por ello, pueden ser entendidas como características comunes.

Para comprobar las hipótesis aquí planteadas, la investigación se divide en dos partes autónomas, la primera incidiendo sobre la formación de la ribera en el periodo industrial y la segunda sobre la transformación de esta ribera en el periodo post-industrial.

En cada parte se realiza el mismo recorrido, (1) considerando un primer momento en que tiene lugar el ensayo de estructuración de una realidad constituida por múltiples ejemplos, seguida de la deducción de los procesos presentes, incidiendo sobre el caso de estudio adoptado – que es la ribera de Lisboa –, seguido por (2) una comprobación del ámbito y representatividad de estos primeros resultados, incidiendo sobre un conjunto limitado de casos de trabajo – las riberas de Róterdam, Shanghai, Duisburgo y Hamburgo.

Esta organización del trabajo de investigación está plasmada en la estructura adoptada en la tesis, organizada en cuatro capítulos divididos en dos partes – que, como podremos ver, a pesar de ser formalmente autónomas, no dejarán de relacionarse entre sí.

Es importante también clarificar, desde el inicio, el ámbito en que se utilizan algunos conceptos aquí empleados con significados un poco divergentes de su sentido común, tanto en el encuadramiento como a lo largo de la investigación.

Es necesario aclarar:

- (1) Periodo industrial y periodo post-industrial:

La acotación del tema de investigación se refiere al periodo industrial y al periodo post-industrial como intervalos temporales en los que se dieron, asociadas a transformaciones estructurales en la sociedad, algunas características que justifican esta distinción.

Sin intentar avanzar en la difícil tarea que sería presentar una definición absoluta para ambos conceptos, es importante registrar el sentido general en que ambos se utilizan en la investigación, en particular en lo que respecta a su intervalo temporal.

Así, al referenciar el periodo industrial y el periodo post-industrial, este estudio quiere referirse al momento de su expresión concreta en la ribera de los casos estudiados, en términos del cambio territorial que resultó de la alteración de la respectiva lógica productiva, y no al ámbito temporal general que los conceptos asumen en las ciencias sociales o económicas.

Esto significa por ejemplo que, si quizás se puede identificar algún ámbito temporal común en estas definiciones generales, al presente trabajo le interesa en concreto el momento a partir del que este cambio se manifiesta en la ribera de Lisboa, Róterdam, Shanghai, Duisburgo y Hamburgo – que, como veremos en las cinco ciudades portuarias, corresponderá a momentos distintos dentro de un intervalo amplio.

Tomando por referencia el caso de estudio de Lisboa, en el capítulo 2 se proponen varias fechas que pueden señalar el inicio del periodo industrial – por ejemplo, el año de 1820, fecha del inicio de la navegación a vapor en el Tajo, o el de 1856, fecha de la inauguración del primer tramo de ferrocarril con partida desde Lisboa⁴.

En comparación, por lo que respecta al proceso productivo, se señala la mitad del siglo XVIII como el momento en que se ensayó en Lisboa y delante del Rey, una primera máquina a vapor⁵.

Las características de la transición al periodo post-industrial están referenciadas por varios autores, estando comúnmente aceptada la referencia de que las dinámicas de transformación en los frentes ribereños, asociados a un nuevo proceso económico, tienen su primera manifestación a finales de la década de los 50 e inicio de la década de los 60 en los EE. UU. – planteándose el caso de Baltimore como el primer momento de mayor visibilidad.

En la base de este cambio varios factores son citados, especialmente, el retroceso y transformaciones verificadas en la industria, la alteración de las rutas oceánicas mundiales y las alteraciones específicas en la tecnología del transporte naval – resultantes de la normalización del transporte de contenedores y del progresivo aumento en dimensión y profundidad de las embarcaciones –, o la crisis del petróleo de la década de los setenta.

Para citar autores que estudian la transformación de la ribera post-industrial, incidiendo en particular sobre los EE.UU., *Ann Breen* y *Dick Rigby* refieren algunos factores que han conducido a un cambio de actitud con los frentes de agua: (1) la alteración tecnológica a partir de la Segunda Guerra Mundial, incluyendo las alteraciones en las zonas portuarias y en la industria, (2) los movimientos de “limpieza ambiental”; (3) la preservación étnica y el retorno a la ciudad; (4) la asistencia Federal (en los Estados Unidos); 5) la emergencia de la

⁴ No olvidando también las primeras tentativas de visión conjunta para la expansión del puerto de Lisboa, con los proyectos referenciados de 1730 y 1742 y con la propuesta de *Carlos Mardel*

⁵ Vide: NABAIS, António; RAMOS, Paulo (1985); *Porto de Lisboa, subsídios para o estudo das obras, equipamentos e embarcações na perspectiva da arqueologia industrial*; AGPL; Lisboa, pp.20

sociedad del ocio y del turismo, y; (6) la realización de pequeñas operaciones pioneras en frentes de agua⁶.

Maria Clara Mendes refiere la existencia de factores endógenos (las relaciones del puerto con la actividad industrial) y exógenos (las alteraciones tecnológicas de la navegación) para el deterioro de las relaciones existente entre ciudad y el puerto desde el periodo industrial, apuntando el cambio que tuvo lugar con la emergencia del contenedor como el motivo fundamental de las transformaciones de la geografía de los puertos post-industriales – fenómeno que, asociado a la reorganización de los sistemas de logística y transportes, estuvo en el origen de una dinámica de búsqueda de nuevas localizaciones para la actividad operacional⁷.

Jacques Charlier y *Jacques Malézieux*⁸ refieren también la evolución espacial de los puertos, señalando los años cincuenta como el momento a partir del cual el centro de gravedad de las actividades portuarias se deslizó siguiendo la dirección del curso del río (en el caso de los puertos de estuario), con sus áreas más antiguas cayendo en letargo – generando así un divorcio con la ciudad.

Como encuadramiento teórico a este análisis, los autores refieren en particular el modelo de desarrollo portuario *anyport* propuesto por *J. Bird*⁹, y el modelo temporal-espacial más

abstracto del *ciclo de vida portuaria*, de autoría de *Jacques Charlier*¹⁰.

Partiendo de las varias perspectivas sobre el mismo fenómeno (relativamente consensuales), importa aquí comprobar principalmente el momento a partir del cual esta transformación se manifestó efectivamente en el territorio de la ribera – observándose, como antes, que cada caso presenta sus tiempos propios.

En otras palabras, en el presente trabajo, la referencia al periodo industrial y al periodo post-industrial no asume ningún valor de fecha absoluta, correspondiendo antes a una verificación, caso a caso, del momento a partir del cual el territorio de la ribera empezó a reflejar estas transformaciones estructurales en la sociedad.

(2) Ribera portuaria y ribera industrial:

Aunque en un sentido estricto, la ribera portuaria pueda ser definida como el territorio de frente-río bajo jurisdicción de la autoridad portuaria, esta lectura conduciría a una sustancial reducción del campo de estudio, que no sería efectivamente representativo de lo que fue la formación territorial ribereña motivada por la necesidad de utilización del río como infraestructura de soporte a las actividades económicas.

En efecto, la autoridad portuaria no promovió únicamente el uso portuario de la ribera; al contrario, como demostrarán varios ejemplos, la localización sobre el río fue también una condición necesaria para la fijación de diversas compañías industriales – de dimensión variable, algunas localizadas fuera del territorio del puerto.

⁶ BREEN, Ann; RIGBY, Dick (1994); *Waterfronts. Cities Reclaim their Edge*; McGraw-Hill; New York

⁷ Vide: (1) MENDES, Maria Clara (1992); *Regeneração das Áreas Portuárias*. Documento policopiado, Lição de Síntese das Provas de Agregação, Universidade de Lisboa; Lisboa; (2) MENDES, Maria Clara (2005); *Enquadramento dos processos de reconversão dos portos e das frentes de água*. in: Ar, nº 4, Faculdade de Arquitectura da UTL; Lisboa, pp.10-19

⁸ Vide: CHARLIER, Jacques; MALÉZIEUX, Jacques (1994); *Les Strategies Alternatives de Redevoloppement Portuaire en Europe Occidentale*; Université Catholique de Louvain, Université de Paris I, AIVP; Le Havre

⁹ Concepto desarrollado a partir del caso de Londres y aplicable a los puertos de río, que establece seis etapas en una dinámica de progresivo deslizamiento en la dirección descendente del río hacia el mar. Vide: (1) BIRD, J. (1963); *The major seaports of the United Kingdom*; Hutchinson; Londres; (2) BIRD, J. (1986); *Ports, then and later*; in: CHARLIER, Jacques (ed.); *Ports et mers. Mélanges maritimes offerts à André Vigaríé*; Paradigme; Caen

¹⁰ Contemplando cinco estadios que pueden ser distinguidos en la vida de una instalación portuaria, concretamente, (1) el crecimiento, (2) la madurez, (3) la obsolescencia, (4) el abandono, y (5) el redesarrollo, en este último caso presentado como bifurcación de destino el redesarrollo portuario. Vide: CHARLIER, Jacques (1992); *The regeneration of old port areas for new port use*; in: HOYLE, Brian; PINDER, D. (ed.); *European port cities in transition*; Belhaven; Londres

Esta fijación fue motivada por razones tan variadas como, por ejemplo, la necesidad de recibir materias primas y de distribuir sus productos por el río – creándose así sus muelles autónomos –, o la necesidad de utilizar el agua en algún momento del ciclo de la producción industrial o para liberar residuos resultantes de esta actividad.

En sentido inverso, en determinados momentos, el propio puerto promovió la creación de suelo industrial ribereño, posteriormente ocupado por compañías de ámbito diverso.

Sin pretender reducir el campo de estudio de la ribera, en el presente trabajo se adopta una visión más amplia de lo que es la ribera portuaria en el periodo industrial, integrando no sólo los territorios de jurisdicción de la autoridad portuaria sino también la ribera formada a partir de la fijación de la actividad industrial.

Así, a lo largo del trabajo se utilizan indiscriminadamente las designaciones de ribera industrial y de ribera portuaria, debiendo ambas adoptar el mismo sentido que es: la ribera formada en el periodo industrial donde se produjo alguna forma de actividad portuaria, no necesariamente vinculada a la administración del puerto de la respectiva ciudad.

(3) Ejemplos, casos y procesos:

Atendiendo a la gran diversidad de realidades concretas (en el terreno) que se estudian en la investigación, se adopta la designación de **caso** para referir una determinada ciudad portuaria, y la designación de **ejemplo** para referir alguna de estas realizaciones concretas (de formación o transformación) que ocurren en los casos.

Por **proceso** se entiende la dinámica general, de características definidas, que resulta de la abstracción realizada a partir de los ejemplos presentados en los casos.

Otro aspecto que es importante explicitar desde el inicio es la contribución que se estima que la investigación podrá aportar a la disciplina urbanística.

Sin querer ser exhaustivo o entrar en pormenores, identifico al menos cuatro aspectos que anticipo pudieran tener alguna relevancia, como son:

- La mejor comprensión de la formación de la ribera industrial en las ciudades portuarias de río, desarrollando a tal efecto un conjunto de procesos de características propias a partir de los casos estudiados, admitiendo siempre la diversidad de cada caso dentro de la base conceptual construida;
- El mejor encuadramiento de la temática relativa a la transformación de la ribera post-industrial, dejando aparte algún eventual preconceito de valoración del proceso que aquí se define como (D1) «*el proyecto especial*», como contrapunto a otros procesos menos divulgados;
- El concepto de «*ribera entre proyectos*» no sólo como una ribera que, formada en el periodo industrial, conoce hoy nuevas ocupaciones, sino también como una ribera de múltiples rostros, en el espacio y en el tiempo. Esta no es una idea inaugural, sino la que efectivamente resulta del trabajo sobre los casos aquí presentados; la comprensión de la ribera post-industrial como una realidad plural en el espacio y en el tiempo debe, por ello, ser contemplada en los procesos de transformación (por ejemplo, con la definición de unidades morfológicas la reglamentación urbanística) y en los programas públicos de inversión que inciden sobre estos territorios;
- La importancia que podrá tener la sistematización realizada al plantearse la transformación de la ribera post-industrial de Lisboa.

En lo que respecta al desarrollo de la metodología, la primera gran opción asumida en la investigación deriva de la decisión de

trabajar directamente a partir de la lectura territorial de la ribera de una determinada ciudad, intentando así garantizar que la organización de los varios ejemplos hallados y el subsiguiente ensayo de abstracción estuviesen anclados en la realidad verificada sobre el terreno.

Se adoptó una intención de estudio de los territorios de ribera en extensión, con un enfoque amplio y con el recurso, siempre que sea necesario, a fuentes primarias capaces de complementar mejor la lectura.

En otras palabras, fue intención de la investigación dejar hablar al territorio por sí mismo y, a partir de ahí, intentar organizar la extensa casuística en trozos de la ribera con alguna uniformidad y en patrones comunes.

El amplio horizonte temporal propuesto confirió aún mayor extensión al campo a investigar, convirtiendo en poco operativa una metodología que incidiese en más de un caso de estudio.

A partir de esta opción, fue importante garantizar enseguida que el caso de estudio a utilizar cumpliera dos características principales:

- (1) Que integrase una ribera tan diversificada y heterogénea como fuera posible, para asegurar que las conclusiones obtenidas cubriesen un amplio ámbito, salvaguardo así su mayor representatividad en otros casos, y;
- (2) Que fuese un caso capaz de ser estudiado con el nivel de profundidad deseado, para garantizar la justa adecuación de las conclusiones a la realidad en el terreno y en el tiempo.

La feliz conjugación de ambos criterios en la ribera de Lisboa no dejó ninguna duda sobre su elección como el caso de estudio en la investigación.

En efecto, como comprobaremos mejor a lo largo del trabajo, el caso del municipio de Lisboa garantizó una ribera bastante diversificada en sus partes y en su evolución desde el periodo

industrial, mezclando, por ejemplo, situaciones de procesos espontáneos con procesos planeados; apenas la realidad particular de los grandes complejos industriales no tiene la manifestación deseada en este corredor, requiriendo ser ilustrada con el recurso complementario al arco ribereño sur del Tejo.

Por otro lado, la ribera de Lisboa había sido ya objeto de varios estudios personales, tanto al nivel de investigación académica como de trabajo profesional, correspondiendo a la ciudad nativa.

A este segundo factor debemos añadir que la ribera de Lisboa no había conocido, hasta la actualidad, ningún estudio sistemático con la naturaleza del propuesto, presentándose, por ello, una función de utilidad en el trabajo de organización casuística, con posible interés para la ciudad – en particular en lo que respecta a los procesos de transformación, ya que su formación, continua siendo estudiada por diversos *olissiponenses*¹¹.

Además, como resultado de la extensión del campo de estudio asumido en la ribera de Lisboa, el trabajo tuvo que recurrir, en diversas situaciones, a la técnica de recogida de muestras – técnica de investigación que presupone un conocimiento ya bastante avanzado del caso desde el inicio y que es el fundamento de la adecuada selección de las muestras utilizadas.

Es importante, además, diferenciar el panorama del estudio de la ribera de Lisboa en lo que respecta (1) a su formación territorial desde el periodo industrial y (2) a su transformación más reciente.

En efecto, en el primero caso – correspondiente a la investigación realizada en el capítulo 2 – existen diversos autores, en su mayoría historiadores y antropólogos industriales, que reúnen ya un trabajo de investigación significativo sobre la ribera de Lisboa.

Sin referir autores del inicio del siglo, como el importante *Adolfo Loureiro*, investigadores contemporáneos como *José Sarmiento*

¹¹ Estudiosos de Lisboa, en una práctica donde predominan los trabajos de la historia física de la ciudad

Matos, Raquel Henriques da Silva, Jorge Custódio, Jorge Paulo, Deolinda Folgado, Carlos Caetano, António Nabais y Paulo Ramos, así como, a otro nivel, Francisco Santana y Eduardo Sucena, posibilitan que mucho del trabajo necesario y relativo a la formación de la ribera industrial de Lisboa no se haya apoyado exclusivamente en fuentes primarias, simplificando bastante el trabajo de campo – permitiendo, por ello, orientar el capítulo 2 a la sistematización de la mucha información disponible y a la deducción de los procesos de formación presentes.

La presentación del capítulo refleja esta realidad, siendo pues frecuente el cruce de citas del trabajo de estos autores con algunas fuentes primarias y con el trabajo de sistematización realizado – sin seguir su perspectiva historiográfica, sino con la intención de comprensión urbanística de las realidades estudiadas.

En la segunda parte del trabajo la situación es distinta.

En efecto, la investigación relativa a la transformación de esta ribera en el periodo post-industrial no la hallamos documentada sino en fuentes secundarias puntuales¹² y, como se verá en el capítulo 4, fue necesario proceder a una investigación apoyada en muchas fuentes primarias.

Así se justifica la mayor dimensión relativa que este capítulo asume, puesto que tuve que volver a realizar una investigación de naturaleza similar a la ensayada en 1996/1997, entonces a propósito del estudio del *Bairro de Avalade*¹³.

El capítulo 4 toma pues como base una extensa investigación personal, uniendo al reconocimiento del terreno el trabajo de recogida de planes urbanísticos, de proyectos de arquitectura, de proyectos de espacio público (tanto los concretados como

aquellos que no pasaron de intenciones), de procesos de obra, de estudios diversos y de artículos de periódico – específicamente, en los archivos (autoridad portuaria, Ayuntamiento, compañías de variado ámbito) y de los propios autores de estos estudios.

La segunda gran opción metodológica asumida en la investigación deriva de la decisión de no terminar el trabajo con el estudio del caso de Lisboa y enseguida recurrir a un conjunto de cuatro casos de trabajo para evaluar las primeras conclusiones obtenidas.

En efecto, se asumió que para poder de alguna forma lograr elevar las conclusiones del estudio a padrones comunes generalizables había que, tanto como fuere posible, desvincular las conclusiones obtenidas de las particularidades existentes en el caso de estudio.

Siendo imposible la investigación de otros casos con el mismo nivel de profundidad que el realizado en el caso de Lisboa, se asumió la intención de recurrir a un conjunto de casos de segundo orden, con el objetivo único de probar la corrección (introduciendo eventuales ajustes) y la representatividad de las varias conclusiones obtenidas primeramente a partir del caso de estudio.

Designados como **casos de trabajo** – como contrapunto al caso de estudio de Lisboa –, este conjunto de casos no posee ninguna intención de deducción de conceptos siendo, simplemente, un campo de verificación.

Asumida esta metodología de trabajo, fue necesaria, en la preparación de la investigación, elegir los criterios para la recogida de los casos de trabajo, especialmente, el porqué del recurso a un determinado número de casos y el porqué de la selección de cada uno.

¹² Vide, por ejemplo: FERREIRA, Vítor Matias (1997): *Lisboa, a Metrópole e o Rio*; Editorial Bizâncio; Lisboa

¹³ Tesis de Master aprobada en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Técnica de Lisboa en 1998 y publicada por la editora *Livros Horizonte* – 1ª edición en 2002 y 2ª edición en 2005

La primera opción metodológica fue, pues, de acuerdo con los medios disponibles, apostar por un estudio más representativo de casos y no por el estudio comparativo entre dos casos.

Teniendo conciencia de que no sería posible una aproximación metodológica del tipo estudio comparativo de dos casos en situación de igualdad (eligiendo un segundo caso de estudio, a desarrollar con la misma profundidad que el de Lisboa), cualquier opción en este sentido tampoco sería deseable puesto que comportaría siempre un ámbito parcial, resultante de los puntos de contacto concretos entre los dos casos.

Quiere ello decir que los resultados serían más circunstanciales y menos representativos de una realidad que se pretende elevar a padrón común; los conceptos abstraídos tendrían un ámbito de validación más reducido.

En otros términos, más allá de la cuestión práctica de la capacidad de ejecución, el estudio comparativo no sería la metodología más adecuada ya que, reduciendo el ámbito a dos casos, conduciría a una contribución parcial en función de las características particulares de cada uno.

Diría pues que, para este tema, el estudio comparativo de dos casos sería más apropiado a una investigación analítica, cuyo objetivo final fuera la obtención de conclusiones relativas a un aspecto común existente en las realidades comparadas.

Por el contrario, en el criterio adoptado en la investigación, el recurso a más casos permite ampliar el ámbito de comprobación y validación de los conceptos extraídos del caso de estudio y, en consecuencia, su representatividad general; el contrapunto es la progresiva reducción de la capacidad de estudio de los casos de trabajo a medida que se aumenta su número.

La cuestión de la metodología planteada fue la de identificar el punto de equilibrio, esto es, el número de casos de trabajo necesarios para la investigación, sin olvidar el nivel de conocimiento mínimo exigible a cada uno de ellos.

En esta opción se decidió no plantear la cuestión en términos abstractos y buscar algunos casos concretos que, por determinado motivo, pudieran ser relevantes para el trabajo.

Restringido al ámbito a las ciudades portuarias de río, dos casos surgirán inmediatamente como consecuencia de su importancia absoluta:

- (1) Róterdam, por corresponder al puerto europeo más importante a nivel de movimiento de carga¹⁴ y a una ciudad en que la relación con el río es una de las características físicas principales a lo largo de la historia – con reflejos en su ribera –, y;
- (2) Duisburgo, por corresponder, quizás, al más relevante puerto interior europeo durante el periodo industrial, localizado en la confluencia estratégica de los ríos *Rin* y *Ruhr*, en que la ciudad, habiendo tenido una posición clave durante el periodo industrial, desarrolla desde la década de los ochenta profundos procesos de reconversión.

La elección de la ribera de (3) Hamburgo¹⁵ se basó en la tentativa de encontrar un tercer caso de características más diversificadas, tanto en lo que respecta a sus procesos de formación como en su transformación reciente, capaz de contraponer la lectura realizada en Lisboa – asumiendo que, como observaremos, el caso de Róterdam (donde no tienen lugar los procesos espontáneos) es restrictivo, y que el caso de Duisburgo está marcado por contingencias muy particulares.

¹⁴ Vide, entre las muchas fuentes disponibles: (1) Los datos estadísticos de la ESPO – *European Seaports* organizaron relativos a 2003, disponibles in: <http://www.espo.be/downloads/archive/178cc6b7-b559-4d94-ae4e-01533a554e98.pdf>; (2) Los datos del puerto de Róterdam relativos al mismo año, disponibles in: ASH, Cor van; BOOMSLUITER, Perry (2004); *A cidade e o Porto de Roterdão – Gerir um Futuro em Comum*; in: *Discursos e Comunicações. Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias*; 9ª Conferência Internacional Cidades e Portos, AIVP y Área Metropolitana de Lisboa; Lisboa, pp.56

¹⁵ También un puerto relevante en cuanto a volumen de carga, siendo el tercer puerto europeo (después de Róterdam y Amberes) en carga total y el segundo en contenedores (después de Róterdam) en el año de 2003. vide: datos estadísticos de la ESPO – *European Seaports* organizaron relativos a 2003, disponibles in: <http://www.espo.be/downloads/archive/178cc6b7-b559-4d94-ae4e-01533a554e98.pdf>

La selección del caso de Hamburgo no resultó, al contrario de los dos anteriores, de una situación especial en el cuadro de las ciudades portuarias de río, tratándose antes de la elección de un caso que cumpliera el criterio definido de representar una ribera heterogénea y diversificada.

Finalmente, se consideró oportuna la introducción de algún caso exterior al continente europeo, que fuese capaz de ilustrar realidades diversificadas.

Teniendo en los últimos años un proceso de transformación de una escala sin comparación, el caso de (4) Shanghai asumió esta función de diversidad en la naturaleza de los casos, resultando su utilización de una ponderación entre la previsible mayor dificultad en obtener eventual información necesaria y el interés en incluir, ente los casos de trabajo, una realidad geográfica y socio-política distinta.

En otras palabras, se recurrió a este caso, sabiendo que algunas omisiones podrían producirse en su estudio, ya que el valor de su contribución aportaría una mayor representatividad a los resultados finales de la investigación.

Definidas las motivaciones que presidieron la elección de los casos de trabajo, aún cabe clarificar cuales fueron los criterios investigados en cada uno y cuales fueron los tipos de fuentes a que se recurrió.

En efecto, la función complementaria que asumen en la investigación obligó a una limitación en la naturaleza del estudio realizado y a la definición de una metodología específica de estudio, que contempló los siguientes objetivos de contenido:

(1) Comprender y documentar, de forma general, la historia de la ciudad y de su planificación, para encuadrar las intervenciones identificables de formación y transformación de la ribera – recurriendo a fuentes secundarias y a información del municipio y de técnicos locales como elementos informativos de la lectura realizada en el terreno;

(2) Comprender y documentar la transformación del puerto a lo largo de su historia, identificando su estrategia territorial reciente, el contexto de liberación de terrenos para el uso urbano y su eventual relación con el proceso de modernización de las infraestructuras – recurriendo a fuentes secundarias especializadas y a información de la autoridad portuaria;

(3) Conocer las grandes intervenciones de renovación urbana identificadas en el caso – intentando acceder a las fuentes primarias disponibles (informes varios, el plan general, planos parciales), comprendiendo su proceso de implementación y la relación establecida con el entorno preexistente;

(4) Conocer la perspectiva de algunos agentes locales clave, a través de la realización de entrevistas con responsables de la entidad promotora de las eventuales grandes intervenciones de transformación de la ribera y de la autoridad portuaria – buscando el conocimiento posible de su visión del proceso y el esclarecimiento de eventuales dudas.

En el estudio de los casos de trabajo, la investigación de campo (de la que resultó el conocimiento local del territorio, la obtención de algunas fuentes primarias y la realización puntual de entrevistas) se apoyó y complementó por la pesquisa bibliográfica realizada, de la que, con independencia de los documentos promovidos por las entidades públicas competentes – municipio, puerto y compañías responsables de intervenciones de transformación de la ribera –, referenciados en la bibliografía, resultó la elección de algunas fuentes secundarias de referencia, como son:

(1) En el caso de Róterdam, los trabajos de *Han Meyer*¹⁶ y de *Anton Kreukels*¹⁷;

¹⁶ En particular: MEYER, Han (1999); *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*; International Books; Róterdam

- (2) En el caso de Shangai, sin poder elegir ningún autor de relevancia similar, pueden referenciarse los trabajos de *Stela Dong*¹⁸, de *Rawes Poot*¹⁹, de *Peter Rowe*²⁰ y de *Richard Marshal*²¹;
- (3) En el caso de Duisburgo, el trabajo de *Dirk Appelbaum* (coord.)²² y de *Reinhold Trapp*²³;
- (4) En el caso de Hamburgo, el trabajo de *Carsten Prange*²⁴ y de *Jorgen Bracker, Egbert Kossac, Harald Shloz y Michael Zapf*²⁵;

En síntesis, se invita a los lectores a conocer una investigación realizada de abajo hacia arriba, esto es, que nace de la realidad múltiple que son los varios ejemplos localizados presentes en las riberas estudiadas y que, después de ordenados, podrán dar lugar, mediante un proceso de abstracción, a la definición de algunas lógicas comunes utilizables en la disciplina urbanística.

Importa, por ello, tener presente que el recorrido de ordenación y abstracción de una realidad compuesta por múltiples realidades localizadas es siempre un recorrido de riesgos, comportando

inevitablemente un componente reductor respecto a la diversidad original.

Consciente de esta situación y como contrapunto, se intenta promover, a lo largo de la investigación, el carácter de situación singular que cada ejemplo comporta (en cada uno de los cinco casos estudiados).

Este es el motivo que justifica la designación atribuida a las dos partes del estudio – «formas y procesos».

Esta designación señala la intención de respetar esta dualidad, poniendo en evidencia: (1) que cada ejemplo tiene una historia propia y es distinto de los otros – las «formas» de la ribera; (2) que del conjunto de los ejemplos presentados pueden inferirse aspectos similares, eventualmente capaces de ser elevados a padrones comunes generalizables – los «procesos» en la ribera.

Es también este el motivo que justifica una escritura que recurre con bastante frecuencia a las anotaciones a pie de página²⁶ sin dejar de aportar alguna información sobre cada uno de los ejemplos presentados, evitándo así convertir en demasiado pesada y detallada la lectura general de la investigación.

¹⁷ En particular: (1) KREUKELS, Anton (1992, septiembre); *Rotterdam, le port englobe la ville*, in: *Annales de la Recherche Urbaine*, nº55-56: pp.23-33; (2) KREUKELS, Anton (2001); *Rotterdam, Ports and Port Cities in the Netherlands*, in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*: 010 Publishers: Róterdam, pp.45-46

¹⁸ En particular: DONG, Stella (2000); *Shanghai: the rise and fall of a decadent city, 1842-1949*; Perennial Edition; Shanghai

¹⁹ En particular: POOT, F. L. Rawes (1928) *A short history of Shanghai*; Shanghai

²⁰ En particular: ROWE, Peter (2004); *Privation to Prominente: Shanghai's recent rapid resurgence*; in: KUAN, Seng; ROWE, Peter (ed.); *Shanghai, Architecture & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.54/67

²¹ En particular: (1) MARSHALL, Richard (2001); *Remaking the image of the city: Bilbao and Shanghai*; in: MARSHALL, Richard (ed.); *Waterfronts in Post-Industrial Cities*; Spon Press; Londres; pp.53/73; (2) MARSHALL, Richard (2004); *Shanghai's Waterfront – presenting a new face to the world*; in: KUAN, Seng; ROWE, Peter (ed.); *Shanghai, Architecture & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique

²² En particular: APPELBAUM, Dirk (coord.) (1991); *Hafen-Zeit. Der Lebensraum Rhin-Ruhr Hafen Duisburg im Focus von Wirtschaft, Geschichte und Kultur*; Edition Haniel y Ernst Wasmuth-Verlag; Duisburgo

²³ En particular: TRAPP, Reinhold (1991); *Rhin-Ruhr Hafen Duisburg, 275 Jahre. Die Geschichte des Hafens von 1716-1991*; Rhin-Ruhr Hafen Duisburg, Duisburgo

²⁴ En particular: PRANGE, Carsten (1990); *Auf zur Reise durch Hamburg Geschichte / A Journey through Hamburg's History*; Glogau; Hamburg

²⁵ En particular: BRACKER, Jorgen; KOSSAK, Egbert; SCHLOZ, Harald; ZAPF, Michael; y otros (2000); *Die HafEnkante. Menschen Geschichte Visionen, Ovelgonne bis Meßberg*; L&H Verlag; Hamburg

²⁶ Siendo presentados: la bibliografía donde el ejemplo puede conocerse mejor, aspectos específicos de su caracterización y algunas citas (tanto de autores de estudios/publicaciones o de referencias en periódicos relativas al ejemplo, como de los autores de los planes o proyectos, obtenidas de las respectivas memorias descriptivas)

1.2 EL ESTADO DEL ARTE Y LOS ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN SOBRE CIUDADES PORTUARIAS

1.2.1 El estado del arte

La transformación de la ribera post-industrial en ciudades portuarias es, en los últimos años, un tema de investigación donde encontramos una gran cantidad de información, que es importante organizar por grandes grupos relativos (1) a la perspectiva tomada frente al binomio puerto/ciudad, (2) a los tipos de fuentes y (3) a temas de estudio más específicos con interés para la presente investigación.

La primera gran distinción tiene pues que ver con la perspectiva según la cual se abordan las relaciones puerto/ciudad: (1) valorando la perspectiva del desarrollo de la actividad portuaria o (2) mirando al espacio portuario a partir de la perspectiva territorial o urbanística de la ciudad.

El primer grupo incluye los varios estudios relativos a la actividad operacional de los puertos, incidiendo sobre ámbitos tan variados como son (1) los temas político/administrativos de las autoridades portuarias, (2) la economía portuaria y su extensión en la economía urbana, (3) la ingeniería portuaria, (4) las tecnologías portuarias, (5) los temas del ambiente, y (6) la manifestación territorial de estos y otros aspectos específicos en términos de la organización o reestructuración de las áreas afectadas a esta actividad y de su integración en las redes comerciales, de accesibilidades y de espacios de logística.

La presente investigación va a centrarse sobre la segunda perspectiva, esto es, va a observar los fenómenos territoriales que tienen lugar en las ciudades portuarias a partir de la perspectiva de la ciudad.

Es importante señalar que las dos aproximaciones no son rígidas, siendo relevante, por ejemplo, para quien trabaja a partir de la ciudad, comprender las dinámicas de evolución tecnológica y

comercial de las actividades portuarias e industriales que estuvieron en la base de la transformación de algunos de estos territorios.

Centrándonos en el ángulo de la ciudad, importa proceder a una segunda separación de información, identificando las diversas publicaciones o documentos existentes relativas a estudios “oficiales” de territorios y/o intervenciones específicas, esto es, las varias publicaciones promovidas por entidades públicas o por compañías creadas para el efecto que son responsables por la formación o transformación de determinada zona de la ribera portuaria, relativas a su acción concreta, así como sus archivos documentales.

Este grupo de información corresponde a un tipo de fuentes primarias que ilustran ejemplos acotados en la ribera y pueden corresponder a publicaciones y documentos de archivo de los municipios, de las autoridades portuarias, de compañías industriales o de entidades promotoras de intervenciones de renovación urbana.

A este nivel, la información disponible es tan extensa como los ejemplos que puedan interesar (planes, proyectos, informes, antecedentes territoriales u otra, relativa a un determinado ejemplo concreto), careciendo simplemente, caso a caso, del acceso a las publicaciones existentes y del trabajo de investigación en archivo y en el terreno.

Obligando a una gran dedicación, este es el único camino posible para quien decida trabajar exclusivamente sobre fuentes primarias.

En este grupo de informaciones, debe destacarse, por la tendencia de mayor disponibilidad de fuentes primarias ya tratadas y divulgadas, el conjunto de publicaciones disponibles en algunas ciudades y relativas a las grandes intervenciones contemporáneas de transformación de la ribera post-industrial.

Ejemplos de intervenciones como (1) la zona de la *Expo'98*, en Lisboa, (2) *Kop van Zuid*, en Róterdam, (3) *LuJiaZui*, en Shangai, (4) *Innenhafen*, en Duisburgo, o (5) *HafenCity*, en Hamburgo, todos utilizados en la presente investigación, así como de (6) las *London Docklands*, (7) *Marsella Euromediterranéa*, (8) *WestHafen*, en Frankfurt, (9) *Victoria's New Waterfront*, en Melbourne, y muchos más, están bastante bien documentados, siendo muy frecuente la existencia de centros de información y de publicaciones especializadas, promovidas directamente por las respectivas entidades promotoras, bastante completas y de ámbito variado – antecedentes territoriales, documentos urbanísticos, proyectos de arquitectura, etc..

Trabajando en base a fuentes primarias, el estudio de estas grandes intervenciones con tipología específica de transformación de la ribera post-industrial, es, por ello, el que mejores condiciones reúne para poder ser realizado.

Esta realidad es también confirmada por la naturaleza de las fuentes secundarias publicadas.

Dejando aparte las fuentes secundarias relativas a territorios localizados o ejemplos específicos de intervenciones – autores que estudian y escriben sobre determinado territorio o intervención, cuya relevancia interesa más averiguar, caso a caso, en función del interés en determinada ciudad portuaria o ejemplo concreto²⁷ –, los trabajos y publicaciones disponibles relativos a estudios comparativos acaban por dedicar un importante espacio a estas grandes intervenciones contemporáneas de transformación de la ribera, que así tienden a consustanciar alguna tendencia “de moda” en las publicaciones sobre la transformación de la ribera post-industrial,

en particular en aquellas que asumen un mayor carácter de divulgación.

Entre otros por su dimensión, por la importancia que presentan en las ciudades, por su asociación ocasional a eventos internacionales o a la promoción de la “nueva imagen” de las ciudades post-industriales, esta es la ribera más visible y conocida.

En el grupo de las fuentes secundarias que se dedican a la presentación de estudios comparativos, pueden ser referenciadas las publicaciones donde predomina un carácter descriptivo de conjuntos de intervenciones, eventualmente agrupados por temas, a partir de los cuales es posible también obtener información sobre el cuadro más general de la transformación de la ribera portuaria.

Me refiero en concreto a estudios, de diversa naturaleza, en una parte significativa correspondiendo a la presentación o análisis de casos, muchas veces mezclados en publicaciones más genéricas dedicadas a frentes de agua en general.

Su interés resulta, en términos generales, de la utilidad de la síntesis realizada para conocer mejor este tipo específico de intervención en la ciudad post-industrial, permitiendo ilustrar determinadas dinámicas a partir de la presentación de las varias intervenciones organizadas por características comunes.

Puede constituir ejemplo de este grupo de obras el trabajo de 1991 desarrollado por el *Centro Internacional Ciudad de Agua* y coordinado por *Rinio Bruttomesso*, *Waterfront, una nuova frontiera urbana*²⁸ donde se presentan 30 proyectos de reorganización y reutilización de áreas urbanas sobre frentes de agua que sirven para ilustrar la dinámica en curso en varias ciudades.

En este estudio, que tiene como base la realización de una exposición y de un congreso en Génova sobre el tema (1991),

²⁷ En dos regiones distintas, constituyen referencias es este grupo de estudios de caso los trabajos (1) de *Ann Buttenwieser*, sobre la formación y transformación de la ribera de *Manhattan*, o (2) de *Joan Alemany* sobre la formación territorial del puerto de Barcelona, 1998.
BUTTENWIESER, Ann (1999); *Manhattan Water-Bound. Manhattan's Waterfront from the Seventeenth Century to present*; Syracuse University Press; New York
ALEMANY, Joan (1998); *El Port de Barcelona*; Port de Barcelona, Lunwerg Editores; Barcelona

²⁸ BRUTTOMESSO, Rinio (ed.) (1991); *Waterfront: una nuova frontiera urbana. 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane del sul fonte d'acqua*; Conorzio Autonomo del Porto di Genova, Centro Internazionale Città d'Acqua; Génova

Rinio Bruttomesso distingue las operaciones de la administración pública de las intervenciones promovidas por sociedades de construcción y gabinetes de proyecto, pretendiendo afirmar la multiplicidad y la variedad de intervenciones entonces en curso o planteadas en diversas ciudades.

Sirve también para ilustrar este grupo de publicaciones los trabajos promovidos por *Ann Breen* y *Dick Rigby*, centrados en la actividad desarrollada en el *Waterfront Centre*, (1) primero con el libro *Waterfronts: Cities Reclaim their Edge* (1994)²⁹, incidiendo sobre varios ejemplos norteamericanos, y posteriormente con el *The New Waterfront, a Worldwide urban success story* (1996)³⁰, ampliando el espectro a frentes de agua en todo el mundo.

Teniendo ambas publicaciones una naturaleza de compendio de muchas intervenciones, cada una sumariamente descrita, estas investigaciones permitieron a los autores elaborar siete criterios de presentación de los ejemplos, para el efecto definiendo (1) las grandes transformaciones de frentes de agua, (2) el frente de agua comercial, (3) el frente de agua cultural, educacional y ambiental, (4) el frente de agua histórico, (5) el frente de agua de recreo, (6) el frente de agua residencial, y (7) el frente de agua de la actividad portuaria y de transporte.

Bastante ilustrada, esta es una clasificación de las tipologías de intervención en la ribera portuaria a partir del programa dominante en cada ejemplo, reservando la clasificación de «grandes transformaciones» para los casos donde pueda no ser tan clara la elección de esta función.

De gran utilidad para quien, como en el *Waterfront Centre*, tiene que organizar y estructurar información relativa a muchos ejemplos, esta clasificación es todavía reductora al presumir una tendencia de mono-funcionalidad al elegir una función

dominante, cuando los espacios de ribera tienen tendencia a constituir zonas multifuncionales y de encuentro puerto-ciudad – tendencia, como observaremos, bien señalada en la historia y recuperada por muchas intervenciones contemporáneas.

Un tercer estudio de características similares fue coordinado por *Nuno Portas* (*Cities & Waterfronts*, 1998)³¹ abordando el contexto, el escenario y el impacto de los frentes de agua en diferentes ciudades.

Recurriendo también a un gran conjunto de ejemplos, en este estudio se identifican: (1) en el contexto, la ciudad en recomposición (el frente de agua como vacío urbano), la ciudad en desregulación (el frente de agua como negocio) y la ciudad en competencia (el frente de agua como oportunidad estratégica); (2) en el escenario, la ciudad en simulación (el frente de agua como escenario), la ciudad en movimiento (el frente de agua como nudo) y la ciudad como mutación (el frente de agua como contenedor); (3) en el impacto, la ciudad a debate (el frente de agua como conflicto), la ciudad en ruptura (el frente de agua como ecosistema) y la ciudad en reevaluación (el frente de agua como laboratorio urbanístico).

Ampliando el campo de trabajo a todos los frentes de agua (no apenas los espacios portuarios), este ensayo recurre a varios ejemplos para ilustrar lo que, más que una organización tipológica, corresponde a una clasificación “adjetivada” de casos donde se plantean diferentes formas de relación entre las ciudades y sus frentes de agua.

Podrían referenciarse más trabajos de esta naturaleza³²; los dos primeros apuntan a otro aspecto relativo a las fuentes disponibles:

²⁹ BREEN, Ann; RIGBY, Dick (1994); *Waterfronts. Cities Reclaim their Edge*; McGraw-Hill; New York

³⁰ BREEN, Ann; RIGBY, Dick (1996); *The new waterfront: a worldwide urban success story*; Thames and Hudson; Londres

³¹ PORTAS, Nuno (coord.) (1998); *Cidades e frentes de água / cities & waterfronts*; Edições FAUP; Porto

³² Vide, por ejemplo: (1) BONILLO, Jean-Lucien; DONZEL, André; FABRE, Mario (dir.) (1992); *Métropoles Portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hamburgo, Liverpool, Marseille, Róterdam*; Editions Parenthèses, Cahiers de la Recherche Architecturale, n° 30/31, 4ème trimestre; Marseille; (2) CASARIEGO, Joaquín; y otros (1999); *Waterfronts de Nuevo*; Las Palmas; (3) PETRILLO, Joseph; GRENNELL,

la existencia de varias organizaciones internacionales dedicadas a este tema donde, más o menos directamente, se reúne un valioso patrimonio de información.

Me refiero, en concreto:

- (1) Al trabajo desarrollado desde 1989 por el *Centro Internacional Ciudad de Agua*³³, coordinado por *Rinio Bruttomesso*, con sede en Venecia y responsable por la promoción de la revista *Aquapolis* entre 1992 y 2001, que forma parte de la *RETE – Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades*³⁴, responsable desde 2001 por la promoción de la revista *Portus*, dirigida por *Joan Alemany* y *Rinio Bruttomesso*;
- (2) A la red internacional dedicada al tema arte público, espacio público y frentes de agua, coordinada por *Antoni Remesar* a partir de la Universidad de Barcelona, responsable por la realización regular de las conferencias *Waterfronts of Art* y por la publicación de la revista *On the Waterfront*³⁵;
- (3) Al *Laboratoire d'Étude de Développement et de l'Amenagement Local et Regional* de la Universidad de París XII, donde *Claude Chaline* ha sido responsable de la coordinación de algunas publicaciones sobre el tema;
- (4) Al ya referido *Waterfront Centre*, creado en 1981 y con sede en Washington, donde *Ann Breen* y *Dick Rigby* centralizaron una importante recogida de información, y;
- (5) A la *AIVP – Association Internationale Villes et Ports*³⁶, con sede en Le Havre, donde una de las líneas de estudio y divulgación se refiere en particular a esta perspectiva de la ribera a partir de la ciudad.

Además de estos cinco centros internacionales, que en algún momento formaron parte o informaron el desarrollo de la presente investigación, deben referenciarse también:

- (6) El *WARRC – Waterfront Revitalization Researche Centre*, con sede en Tokio, Japón, y;
- (7) El *BURA – British Urban Regeneration Association*³⁷, con sede en Londres, donde los casos ingleses de transformación de frentes de agua también son referenciados.

Manteniéndonos dentro de este grupo de estudios comparativos, que llamaría de bibliografía sobre la transformación de la ribera como fenómeno urbano, interesa a la investigación diferenciar (1) aquella que procede a la valoración de intervenciones de renovación urbana de espacios portuarios o de algunos de sus aspectos particulares, como resultado de una aproximación a múltiples casos, ilustrada en los tres ejemplos referenciados (*Bruttomesso, Breen y Rugby, Portas*), de (2) aquella que, sin dejar de incidir sobre múltiples casos, intenta desarrollar una investigación sobre aspectos específicos que considera relevante en la tipología de ciudades portuarias.

En el primer grupo, deben señalarse los trabajos realizados con la finalidad de informar un determinado caso en estudio, esto es, aquellos en que, a partir del interés en documentar o en intervenir sobre una zona de ribera de una determinada ciudad, se procede a un análisis de otros casos similares (entendiendo la intervención en la ribera como una tipología específica de estudio/proyecto), con la finalidad de mejor encuadrar el caso en discusión.

Hay también varias las referencias disponibles, como por ejemplo:

- (1) El caso de Amberes, donde los planes para el frente ribereño (1990) son informados por la historia del sitio y por un estudio tipológico de la ribera portuaria incidiendo sobre casos como

Meter (ed.) (1985); *The Urban Edge, where the city meets the sea*; The California State Coastal Conservancy; Los Altos, California

³³ Vide: <http://www.citiesonwater.com/public/index.php>

³⁴ Vide: <http://www.rete2001.org/>

³⁵ Vide: <http://www.ub.es/escult/Water/index.htm>

³⁶ Vide: <http://www.aivp.org/>

³⁷ Vide: <http://www.bura.org.uk/>

Génova, Barcelona, Marsella, Londres, Róterdam, Nueva York, Miami y San Francisco [de autoría de Han Meyer,]³⁸;

- (2) El caso de Frankfurt, donde las propuestas no realizadas de transformación del puerto naciente (1992) son informadas por un doble procedimiento similar, ahí con el estudio de los casos de Londres, Róterdam, Burdeos, Génova y Barcelona³⁹, o;
- (3) El caso de Hamburgo, donde el plan de base coordinado por el profesor Volkwin Marg para la *HafenCity* (1996) integró un análisis de la zona de la *Marina Olímpica*, en Barcelona, del *Porto Vecchio*, en Génova, del *Puerto Interior* de Kiel, del *Hansahafen* y del *Wallhafen*, en Lubeck, del puerto naciente, en Ámsterdam, y de *Kop van Zuid*, en Róterdam⁴⁰.

Por lo que respecta al grupo de trabajos donde se investigan aspectos específicos de las ciudades portuarias, es importante registrar la existencia de diversos estudios relativos a acciones localizadas de estas operaciones en la ciudad, como:

- (1) Sobre el valor de sus aspectos patrimoniales y culturales en la transformación verificada en la economía de las ciudades portuarias en la transición del periodo industrial para el periodo post-industrial [Baudouin, Collin, 1994]⁴¹;

- (2) Sobre el papel del ocio y del turismo como motores en el redesarrollo internacional de los frentes de agua [Craig-Smith, Fagence, 1995]⁴²;
- (3) Sobre la perspectiva económica en el desarrollo de intervenciones de renovación urbana en frentes de agua [Malone (ed.), 1996]⁴³;
- (4) Sobre la remodelación del patrimonio industrial [Rinio Bruttomesso (dir.), 1999, Bergeron, 2003]⁴⁴;
- (5) Sobre temas específicos de proyecto en antiguos territorios portuarios [Manuel de Solà-Morales, 1999]⁴⁵;
- (6) Sobre los temas de espacio público estimulados en esta intervenciones debido al contacto con el agua [Nuno Grande, 2000]⁴⁶, o;
- (7) Sobre la conservación de los pequeños puertos marítimos [Clark, Wilson y Binder]⁴⁷.

Otro tipo de fuentes secundarias desarrolla más el cuadro general en que tienen lugar las transformaciones contemporáneas, sea en frentes de agua en general [Peter Hall, 1992]⁴⁸ o

³⁸ Vide: MEYER, Han (1990); *Waterfront Renewal, an International Phenomenon. The discreet charm of port and city, a seductive combination*. in: VANREUSEL, Jef (ed.) et al.; *Antwerp – Reshaping a City*; Blondé Art Printing International; Amberes; pp.67-125

³⁹ Vide: *Wohnen und Arbeiten am Fluß. Perspektiven für den Frankfurter Osthafen* (19992); Oktagon Verlag, Deutsches Architektur-Museum Frankfurt am Main; Munique

⁴⁰ Vide: MARG, Volkwin, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Facultad für Architektur (1996); *Entwicklungsstudie Grasbrook-Baakenhafen. Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafenanrandes zwischen Grabbrook und Baakenhafen*; Gesellschaft für Haffen und Stadortentwicklung GHS; Hamburgo

⁴¹ Vide: (1) BAUDOUIIN, Thierry; COLLIN, Michèle (1994); *Culture des Villes Portuaires et Mondialisation de l'Economie*; Laboratoire d'Histoire Maritime, Université de Paris Sorbonne, AIVP; Le Havre; (2) BAUDOUIIN, Thierry; COLLIN, Michèle (1994); *L'Evolution du Statut des Ports en Europe. Situations Française et Belge*; Association Internationale Ville & Ports; Le Havre

⁴² Vide: CRAIG-SMITH, Stephen; FAGENCE, Michael (ed.) (1995); *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment*; Praeger; Londres

⁴³ Vide: MALONE, Patrick (ed.) (1996); *City, Capital and Water*; Routledge; Londres

⁴⁴ Vide: (1) BRUTTOMESSO, Rinio (dir.) (1999); *Water and Industrial Heritage*; Marsilio Editori; Venice; (2) BERGERON, Louis (2003); *Patrimoine des ports, patrimoine de l'industrie: de l'ambigüité à l'analogie - The Heritage of Ports, the Heritage of Industry: from Ambiguity to Analogy*. in: Portus, nº5 (1/2003); Marsilio Editori; Venice

⁴⁵ Vide: SOLÀ-MORALES, Manuel (1999); *Five Questions Concerning Urban Port Projects*. in: Aquapolis, nº 3/1999; Venice

⁴⁶ Vide: GRANDE, Nuno (2000); *Espaco público em waterfronts entre o Design e o Designio Urbano*. in: BRANDAO, P; REMESAR, A.; Espaço Público e a Interdisciplinariedade; Centro Português de Design; Lisboa

⁴⁷ Vide: CLARK, John; WILSON, Claudia; BINDER, Gordon (1979); *Small Seaports, revitalization through conserving heritage resources*; The Conservation Foundation; Washington D.C.

⁴⁸ Vide: HALL, P. (1992); *Waterfronts: a new urban frontier*. in: Aquapolis, nº 1/1992; Venice

específicamente en antiguas zonas portuarias [Maria Clara Mendes, 1992, 2005]⁴⁹.

Interesando más al presente trabajo la segunda referencia, Maria Clara Mendes evidencia, en la presencia de un proceso de liberación de antiguo suelo portuario, la tendencia de un primer momento, que tuvo lugar a lo largo de las décadas de 60 y 70, en que las áreas portuarias no tuvieron plasmación en los documentos urbanísticos de las ciudades – motivando, también, debido a la marginalización y difícil accesibilidad de estas áreas, la realización de intervenciones menos regladas.

Adoptando una separación entre los puertos marítimos y los fluviales (perspectiva adoptada en este trabajo), e identificando las características que, en general, diferencian las intervenciones norteamericanas de las europeas, la autora entiende que la transformación de la ribera portuaria ha constituido un laboratorio de ensayos urbanísticos, cuya expresiva dimensión en los últimos cincuenta años justifica una evaluación de resultados – un desafío para el que este trabajo se propone dar una modesta aportación, al intentar, de partida, definir a que riberas nos referimos cuando hablamos de los periodos industrial y post-industrial.

Sin que ello signifique una menor importancia de los otros autores, paso a destacar algunos trabajos particulares que, por su enfoque específico, presentan una mayor relevancia para el trabajo.

Brian Hoyle⁵⁰ orienta su investigación al «ambiente multimodal» y al componente de competencia presente en el cambio en curso en las zonas costeras de las ciudades portuarias.

La relación entre la ciudad y el puerto, pero también entre esta doble entidad, que puede presentar diferentes formas de organización territorial y administrativa, y su región / *hinterland*, constituyen la forma de aproximación a este tema, obligando a una mirada simultánea en las dos escalas: la escala de proximidad de la ciudad, del puerto y de su entorno construido y la escala territorial.

Para Hoyle el tema obliga permanentemente a esta doble mirada, en que diferentes aspectos son objeto de evaluación, como forma de comprensión de los cambios en curso y de los diferentes factores que están presentes en este proceso, que evoluciona en una complejidad creciente.

Esta perspectiva de doble mirada sobre el tema, desarrollando la relación ciudad/puerto y la perspectiva regional, constituye una referencia que, sin necesitar ser expresamente citada, estará subyacente a lo largo del trabajo, siendo extrapolada, en particular en la segunda parte, en el desarrollo de algunos conceptos que se plantean.

Jacques Charlier y Jacques Malézieux⁵¹ revelan que el cambio de uso para el urbano no debe ser una obligatoriedad en este tipo de intervenciones y que en algunos casos puede incluso no tener sentido que ocurra el cambio en parte o en la totalidad, así como en otros hay aspectos de coordinación que importa profundizar.

Centrando su estudio en la evolución espacial de los puertos, identifican diversos tipos de antiguos muelles, como punto de partida para analizar los casos ingleses, en los que el *síndrome de las Docklands* constituye una referencia, por contrapunto al ejemplo del *Benelux* y las experiencias francesas.

Charlier y Malézieux acentúan la rapidez y la intensidad del cambio espacial del territorio portuario, con los nuevos espacios portuarios a concentrar lo esencial de esta actividad, liberando

⁴⁹ Vide: (1) MENDES, Maria Clara (1992); *Regeneração das Áreas Portuárias*. Documento policopiado, Lição de Síntese das Provas de Agregação, Universidade de Lisboa; Lisboa; (2) MENDES, Maria Clara (2005); *enquadramento dos processos de reconversão dos portos e das frentes de água*. in: Ar, nº 4, Faculdade de Arquitectura da UTL; Lisboa, pp.10-19

⁵⁰ Vide: (1) HOYLE, Brian (ed.) (1992); *Cityports. Coastal zones and Regional Change*; John Wiley & Sons; West Sussex, 1996; (2) HOYLE, B.; PINDER, D. (eds); *European port cities in transition*; Belhaven; Londres

⁵¹ Vide: CHARLIER, Jacques; MALÉZIEUX, Jacques (1994); *Les Strategies Alternatives de Redevlopement Portuaire en Europe Occidentale*; Université Catholique de Louvain, Université de Paris I, AIVP; Le Havre

de forma precipitada las zonas tradicionales, hecho que está en el origen de su desvalorización económica, social, cultural y espacial.

Con escalas y tiempo distintos, el puerto y la ciudad mirarán de forma distinta este fenómeno espacial, en el que la ciudad encontró una oportunidad de afirmar su capacidad de reestructuración urbanística.

El modelo de los *Docklands* de Londres señaló los límites de las dinámicas urbanas, de la misma forma que en otros casos se verificó una reafectación por el uso portuario, marítimo o fluvial; ambas situaciones llamarán la atención a la necesidad de ponderar la transformación para el uso urbano con una interrogación sobre las vocaciones residuales de estos territorios para el uso portuario o para combinaciones de usos mixtos compatibles.

A partir de los casos estudiados, *Charlier* y *Malézieux* separan: en los casos de renovación urbana, aquellos en que la oportunidad de cambio de uso no fue contestada de aquellos en que el tema podría ser polémico o incluso de aquellos en que no tendría sentido alterar el uso portuario o industrial; en los casos de renovación portuaria, aquellos más leves que no cambian sustancialmente las capacidades técnicas del territorio, de aquellos que obligan a profundas intervenciones de ampliación y de infraestructura.

Del trabajo de *Charlier* y *Malézieux* debe destacarse el tema de la vocación de los espacios de la Ribera en el periodo post-industrial, para el cual concurren, con independencia de las características territoriales, aspectos como su posible carácter colectivo y la capacidad de los mercados.

El contrapunto realizado por los autores al carácter de lo inevitable de la transformación de los antiguos espacios portuarios en nueva ciudad y su anticipación, como

observaremos, de las tendencias contemporáneas hacia programas multifuncionales, son también aspectos a retener.

*Joan Busquets*⁵² es también un autor de referencia para el estudio de esta temática, enfatizando la característica que presentan estas operaciones que constituyen oportunidades únicas para la coordinación de diferentes intervenciones (accesibilidades viarias, puentes, etc., con frecuente inversión especial en el diseño urbano), sistemas de transporte público (ferrocarril, metropolitano, tranvía), nuevos equipamientos de la ciudad (aprovechando la localización especial del frente de agua en la ciudad, con frecuencia cerca del centro histórico), infraestructuras urbanas (hechas de forma coordinada), sistemas verdes, entre otros.

Estas operaciones justifican la coordinación de todas estas acciones urbanas en un proyecto urbano unitario para el área y para sus extensiones en la ciudad, integrando también en el proceso sistemas especiales de gestión urbana, adaptados a esta realidad.

Para *Busquets* la importancia de estas operaciones en la planificación de las ciudades está demostrada, constituyendo intervenciones clave en áreas urbanas estratégicas, con

⁵² Vide: (1) BUSQUETS, Joan (1990): *Los proyectos de renovación de los "frentes de agua"*. in: nueva arquitectura urbana en la ciudad europea, VIII Curso Internacional de Rehabilitación Urbana: Las experiencias europeas de los 80; Ed. Universidad Internacional Menéndez Pelayo; Cuenca; (2) BUSQUETS, Joan (1992, septiembre): *Anvers, Barcelone et Buenos Aires: quand les villes s'occupent de leur ports*. in: Annales de la Recherche Urbaine, n.º55-56; pp.35-44 ; (3) BUSQUETS, Joan (1998): *Barcelona: os proyectos "especiais". Motores da nova dinâmica na cidade existente / Barcelona. Los proyectos "especiales". Motores de la nueva dinámica en la ciudad existente*. in: TRIGUEIROS, Luiz; SAT, Claudio (edición); *Lisboa Expo'98*; Blau; Lisboa, pp.15/16; (4) BUSQUETS, Joan (1995, septiembre): *Planeamiento: Pasado reciente y futuro próximo*. in: revista *Sociedade e Território*, n.º22; Lisboa, pp.15/16; (5) BUSQUETS, Joan (2001): *Spanish Waterfronts / Los frentes de agua españoles*. in: *Portus*, n.º1 (1/2001); Marsilio Editori; Venice, y; (6) BUSQUETS, Joan (2002): *Rehabilitación Urbana. Evolución de su contenido teórico e influencia en la práctica urbanística reciente. Algunos ejemplos*. in: BUSQUETS, Joan; CASARIEGO, Joaquín; FALINI; Paola; GUERRA, Elsa; MARTÍN, Manuel; *La reconstrucción de centros urbanos. La experiencia europea sobre la rehabilitación de la ciudad histórica*; Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria; Las Palmas de Gran Canaria, pp.25/80; (7) BUSQUETS, Joan (2004): *Barcelona, la construcción de una ciudad compacta*; Ediciones del Serbal; Barcelona

frecuencia asociadas a la realización de eventos internacionales especiales.

Afirmando que las varias escalas de la planificación pueden existir de forma complementaria al proyecto urbano, en una filosofía de concurrencia de escalas y de compromisos operativos, entiende que estos proyectos especiales son «*formas de articulación en la planificación urbana, capaces de integrar infraestructuras específicas en visiones urbanas generales*», con frecuencia «*producidas con "estrategias" o "acciones" que motivan su estatuto de especial*».

Los conceptos desarrollados por el autor de *proyecto urbano* y de *proyecto especial* asumen relevancia en el trabajo, no sólo encontrando expresión sino también ayudando a definir algunos de los conceptos propuestos en la Parte II.

De la misma forma, su estudio sobre los tipos de puertos en relación a su morfología fue informativo de los ensayos de clasificación tipológica desarrollados en investigaciones que antecedieron este trabajo y que se presentan más adelante.

Volviendo al estudio comparativo de casos, con independencia de los trabajos de naturaleza más descriptiva atrás referidos (*Bruttomeso, Breen y Rugby, Portas*), existen otros donde el conjunto de casos presentado permite la obtención de conclusiones más profundas, de los que cito dos en particular.

*Richard Marshal*⁵³ identifica los nuevos frentes de agua como espacios de esperanza para la vitalidad urbana, manifestando los nuevos paradigmas de hacer ciudad y las visiones parciales para aquello que nuestras ciudades pueden ser, en un contexto general de ciudades que resultan menos del diseño y más de la expresión de las fuerzas económicas y sociales.

Marshal intenta confrontar no apenas el éxito, sino principalmente los desafíos enfrentados por las ciudades de Ámsterdam, Génova, Sydney y Vancouver, en sus esfuerzos de revitalización, con las operaciones emergentes en las ciudades de Bilbao, Habana, Las Palmas y Shangai; San Francisco y Boston son también ejemplos de comparación.

El análisis se centra en el papel de las operaciones de renovación en el contexto de planificación de la ciudad: como cada una se relaciona con la ciudad, aspectos específicos de cada operación y el entendimiento de qué debe ser el espacio de frente de agua, modelos desarrollados y su papel en el desarrollo de la ciudad.

Con la clasificación de estas operaciones de acuerdo con cuatro temas comunes – conexión con el frente de agua, renovación de la imagen de la ciudad, relaciones entre puerto y ciudad y nuevos frentes de agua en ciudades históricas –, *Marshal* elige algunos aspectos particulares en que se centra, siendo importante referir que el tema en análisis es siempre el frente de agua y no, en particular, las zonas portuarias.

El análisis comparativo de *Marshal* acentúa las diferencias en la base de la planificación de cada operación (su origen y contexto urbano); tanto los diferentes procesos de gestión como las características locales del sitio son relevantes para la definición de diferentes modelos y formas urbanas, así como para las variaciones en las relaciones entre las ciudades y sus nuevos frentes de agua.

La segunda referencia, con las contribuciones de varios autores, se centra en el estudio comparativo de dos casos; aprovechando un canal de relaciones con antecedentes⁵⁴ el trabajo *Cities in*

⁵³ Vide: (1) MARSHALL, Richard (ed.) (2001): *Waterfronts in Post-Industrial Cities*; Spon Press; London; (2) MARSHALL, Richard (2004): *Shanghai's Waterfront – presenting a new face to the world*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.): *Shanghai, Architecture & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.160/162

⁵⁴ Vide la estadia de tres meses de *Anton Kreukels*, en Tokio (1996), entonces en el cuadro de un proyecto de investigación sobre los puertos y las ciudades de Róterdam y Tokio, envolviendo el WARRC – *Waterfront Revitalization Researche Centre*

*Transition*⁵⁵ aborda el efecto de la globalización focalizando su atención en la relación contemporánea entre el desarrollo urbano y portuario en las ciudades de Róterdam y Tokio.

En base a los dos casos se establece una dualidad en la relación ente ciudad y puerto, siendo la planificación integrada la respuesta para el desarrollo armonioso de ambos.

En esta relación se acentúa la perspectiva del tiempo y de la evolución del contexto, tanto en la actividad portuaria como en las necesidades y tendencias de la ciudad, entendiéndose como un proceso dinámico.

Haciendo referencia a la actualidad, *Anton Kreukels* recalca que, como en muchas ciudades, «en Róterdam el plan general no es ya el vehículo más importante de la planificación urbana: (...) el desarrollo de la ciudad está ahora guiado por proyectos estratégicos y por planes para localizaciones y áreas particulares»⁵⁶, proceso en el que incluye también la renovación urbana de zonas portuarias.

Según *Kreukels*, es posible establecer una relación entre los procesos de gestión de estas operaciones y la integración urbana, acentuando la perspectiva de *Joan Busquets* relativa a la oportunidad en coordinar diferentes intervenciones – ambos autores serán, en este contexto, citados durante el trabajo, especialmente en la formación de algunos conceptos.

De entre los varios formatos de estudio comparativo propuestos, merecerían destacar algunos autores (*Maria Clara Mendes, Brian Hoyle, Jacques Charlier y Jacques Malézieux, Joan Busquets, Richard Marshal, Anton Kreukels*) cuyo trabajo, sin dejar de constituir fuentes secundarias, tuvo, en determinado aspecto, alguna importancia en el presente trabajo.

Sin generalizar, incluso en estos autores, existe alguna tendencia para ir al encuentro de determinadas áreas e intervenciones en la ribera (en diferentes escalas), que de alguna forma destacan por la dimensión de la intervención, por su importancia en la ciudad, por su divulgación, por la calidad de la arquitectura u otros criterios; quiere ello decir que no se trata de estudios sobre las diferentes partes de la ribera, sino sobre intervenciones concretas en algunas partes que destacarán por algún motivo en cada ciudad.

Reservado intencionalmente para el final, es también por ese motivo que el trabajo comparativo de *Han Meyer*⁵⁷ se revela de particular importancia para la presente investigación, ya que avanza con enfoques más amplios y completos sobre los territorios de ribera en toda su extensión.

La metodología que aplica en su investigación sobre la ribera de Londres, Barcelona, New York y Róterdam – incidiendo con igual peso (1) sobre los aspectos de la formación y de la transformación de la ribera, en el cuadro puerto/ciudad, y (2) sobre las varias partes de esta ribera, las más visibles y mediáticas y las más olvidadas –, fue adoptada en el presente trabajo, con la diferencia de no colocar todos los casos al mismo nivel; optando antes por desarrollar más profundamente (en ambos momentos) un único caso de estudio, bastante diversificado y heterogéneo (Lisboa), y por utilizar los otros casos apenas como referencias, menos desarrolladas, para probar los resultados previamente obtenidos (Róterdam, Shanghai, Duisburgo y Hamburgo).

⁵⁵ HAUPTMANN, Deborah (ed.) (2001); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam

⁵⁶ HAUPTMANN, Deborah (ed.) (2001); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.57

⁵⁷ Refiéreme a: MEYER, Han (1999); *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*; international Books; Rotterdam
Pueden también ser consultados otros estudios del autor donde la misma perspectiva sigue siendo desarrollada, nómadamente: (1) MEYER, Han (1990); *Waterfront Renewal, an International Phenomenon. The discreet charm of port and city, a seductive combination*, in: VANREUSEL, Jef (ed.) et al.; Antwerp – Reshaping a City; Blondé Art Printing International; Amberes; pp.67-125, y; (2) MEYER, Han (2001); *An Atlas of the Dutch Watercity*, in: revista Aquapolis, n.º 1/2001; Venice

En efecto, el hecho bien presente en el trabajo de *Han Meyer* de que la ribera industrial (y post-industrial) no se resume a las grandes áreas más expuestas y a las intervenciones mejor divulgadas, sino que es un territorio bastante variado, formado y transformado en diferentes momentos, según procesos distintos, en que cada parte es un trozo acotado con una historia propia, es una de las ideas centrales que presidieron el presente trabajo y que justificaron la elección de la tentativa de identificación de procesos (1) de formación y (2) de transformación de la ribera como objetivo principal.

El otro enfoque de *Han Meyer* que se incorpora también en la presente investigación resulta de la perspectiva desde la que la ribera es observada:

- El entendimiento de la ribera como la suma o yuxtaposición, más o menos intencional y en diferentes momentos de la historia, de sus distintos trozos o partes, constituyendo cada uno un caso singular de características propias – privilegiando la investigación de abajo hacia arriba, a partir del territorio, con la síntesis del conjunto de situaciones singulares para poder permitir la creación de teoría;
- La necesidad de integrar la investigación de su transformación urbanística con el estudio de la formación territorial en el periodo industrial, eligiendo esta dicotomía como la principal perspectiva de estudio en detrimento de otros enfoques específicos – opción con clara expresión en la perspectiva desarrollada en este estudio y, como consecuencia, en la estructura elegida de dos partes.

Prestando atención al desarrollo de su trabajo, el autor clarifica la existencia de relaciones entre los cuatro casos analizados que pueden ser clasificadas a dos niveles: (1) en el contexto local y regional, la relación entre las ciudades y sus puertos, con manifestación en aspectos particulares en las operaciones de

renovación, y; (2) la elección de diferentes prioridades en el diseño urbano y en la forma urbana de estas nuevas áreas.

Meyer analiza la planificación urbana en estas cuatro ciudades, evaluando el proceso de continuidad y de progresiva aproximación que se produce en las operaciones de renovación urbana de las zonas portuarias, con frecuencia empezando por propuestas visionarias no realizadas que lanzan el tema, seguidas por ideas previas, hasta llegar a la planificación de las intervenciones – perspectiva que vamos a encontrar también a lo largo del presente trabajo.

En la introducción de su trabajo, apunta la cuestión «*del nivel y de la manera en que los urbanistas son responsables por el significado cultural del diseño de las infraestructuras*», entre ellas los puertos, apuntando que las cuatro ciudades que estudia corresponden a cuatro tipos diferentes, «*cada tipo caracterizado por una forma de relación entre la ciudad y el puerto especial, así como por una apreciación cultural específica de esta forma*»⁵⁸.

Meyer concluye que construir infraestructura es un proyecto de diseño urbano, sin dejar de referir que existe un problema en las confrontaciones y relaciones en las varias escalas del trabajo, sugiriendo complementariedades entre las redes de gran escala y las redes urbanas locales.

Para dar respuesta a estos problemas, sugiere que sean vistos como si fueran un proyecto, «*cuyo objetivo es resolver problemas o, como mínimo, encontrar una respuesta aceptable. Tal proyecto puede ser trabajado de la siguiente manera: "diseñar la infraestructura de gran-escala de tal manera que la situación local creada mantenga la función de infraestructura intacta y, al mismo tiempo, añada valor al contexto urbano inmediato"*»⁵⁹.

⁵⁸ MEYER, Han (1999); *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*; international Books; Róterdam, pp.9

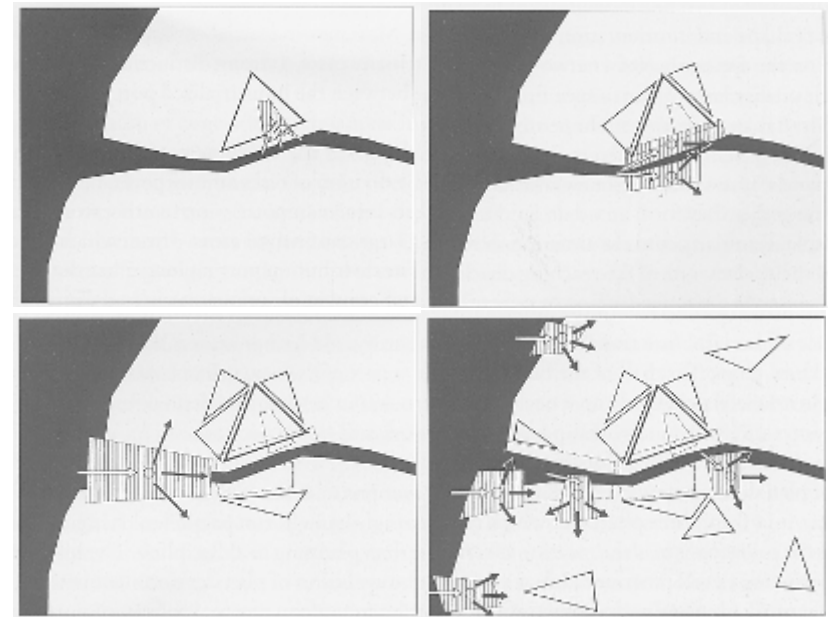
⁵⁹ MEYER, Han (1999); *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*; international Books; Róterdam, pp.382

El trabajo de Meyer es también relevante en la forma de apreciación de cada caso, correspondiendo a los pocos ejemplos existentes en que se estudia, en la perspectiva de la relación puerto-ciudad, el proceso de formación territorial de ambos y sus dinámicas actuales de reconversión y de modernización o extinción de la actividad.

Se esbozan, también, algunas propuestas de clasificación tipológica; el autor identifica cuatro actitudes urbanísticas diferentes en las operaciones de renovación: (1) la división entre la ciudad y la infraestructura, (2) la relación entre la ciudad y la infraestructura como un proyecto de diseño de moda, (3) la relación entre la ciudad y la infraestructura como un proyecto de arquitectura, y (4) la relación entre la ciudad y la infraestructura como un proyecto de diseño urbano.

Finalmente Meyer identifica la existencia de cuatro momentos distintos en la actividad portuaria, dato también relevante para el presente trabajo:

- (1) El puerto centro de almacén y distribución: un puerto dentro de una ciudad cerrada; los productos son almacenados y comercializados dentro de la ciudad; el muelle es también una calle pública – hasta la mitad del siglo XIX;
- (2) El puerto de tránsito: puerto a lo largo de la ciudad abierta; el flujo de productos pasa por la ciudad; la división entre puerto y ciudad empezó – a partir del final del siglo XIX;
- (3) El puerto industrial a lo largo de la ciudad funcional, ambos fenómenos autónomos: los productos son procesados en el área portuaria – desde la mitad del siglo XX;
- (4) El puerto de distribución y la ciudad en red: el puerto es redescubierto por la ciudad como parte del paisaje urbano; la ciudad es redescubierta por el puerto como una fuerza potencial para el centro de logística y telecomunicaciones.



imágenes 1 a 4

Los cuatro momentos de la actividad portuaria en su relación con la ciudad, según Han Meyer (1999): (1) el puerto almacén-distribución; (2) el puerto de tránsito; (3) el puerto industrial, y; (4) el puerto de distribución y la ciudad en red

Sin intentar aplicar directamente estos cuatro momentos en los casos aquí estudiados, en particular en el de Lisboa – dejemos primero al territorio hablar por sí mismo–, esta clasificación quedará guardada para confrontar, en la conclusión, los resultados obtenidos a partir de la lectura de los casos estudiados.

1.2.2 Los antecedentes de la investigación y la pesquisa realizada sobre ciudades portuarias

La presente investigación, dedicada a la formación y transformación de la ribera industrial, no ha sido la primera aproximación realizada al tema más genérico de los frentes portuarios.

Al contrario, corresponde a la elección de un tema de trabajo en el cuadro de un estudio más amplio, realizado desde 1999, en que deben ser considerados: (1) el estudio local de varios casos

de ciudades portuarias de río y de mar, respetando la metodología aquí utilizada para los casos de trabajo; (2) la tentativa de sistematización, a partir de este trabajo de campo, de algunos aspectos específicos de la transformación de la ribera portuaria en el periodo post-industrial, desarrollando temas como las formas de la multifuncionalidad, la integración urbana o las dimensiones urbanísticas de las principales intervenciones – de los que resultaron artículos científicos y/o de ponencias, y; (3) el ensayo de algunas síntesis de organización del ámbito temático y de líneas de investigación que no llegaran a tener continuidad.

El punto de partida para el desarrollo del tema general de la transformación de la ribera portuaria en el periodo post-industrial, después de recorrida la principal (y vasta) bibliografía sobre el tema, fue el contacto con algunos casos de ciudades portuarias de río y de mar que, por determinado motivo, presentaban interés de estudio.

Este proceso de trabajo de campo fue motivado por la necesidad de sobrepasar las varias referencias contenidas en las fuentes secundarias (por más relevantes que fueran) y partir para el terreno, ampliando directamente el campo de conocimiento sobre el tema a partir de varias fuentes primarias – siendo la principal el propio territorio.

Sin referir el caso de Lisboa y los cuatro casos de trabajo aquí adoptados (Róterdam, Shangai, Duisburgo y Hamburgo), es en este cuadro que debe entenderse el estudio realizado en ciudades como Barcelona, Huelva, Marsella, Frankfurt, Ámsterdam, Oslo o Helsinki, en todos ellos apostando por realizar un recorrido extensivo por la ribera, en contactar directamente con las autoridades municipales y portuarias y en recurrir a las fuentes primarias relativas a las principales intervenciones en curso o en preparación sobre la ribera – respectivamente, el *Port Vell* y el *Convenio de Cooperación de Infraestructuras y de Medio Ambiente del Delta del Llobregat*, la ribera industrial al sur de Huelva, el proyecto *Marsella Euromediterranéa*, el puerto

poniente y el puerto naciente de Frankfurt, el puerto naciente de Ámsterdam, *Aker Brygge* en Oslo, y las tres fases del puerto poniente de Helsinki, encuadradas en las profundas transformaciones portuarias y en la secuencia de transformación de la ribera para el puerto norte.

Con algún tiempo disponible, se realizó un trabajo de sistematización de la extensa documentación obtenida en el estudio de campo de estas ciudades portuarias; tratándose principalmente de documentos de organización de la principal información recogida, sin ninguna otra intención, se realizaron varias síntesis de casos, concluyendo los referentes a Shangai, Duisburgo y Helsinki – que son presentados en el volumen de anexos.

Con el avance de la presente investigación faltó tiempo disponible para continuar este trabajo de simple organización de información, no pudiendo concluir las síntesis empezadas para los casos Hamburgo y Oslo.

La importante inversión en el trabajo de campo sobre varios casos de ciudades portuarias permitió, además, desarrollar algunas investigaciones acotadas, de las que derivó la publicación de artículos científicos y/o de ponencias sobre el tema general de la transformación de la ribera portuaria en la ciudad post-industrial.

De la producción así obtenida, interesa al tema de estudio retener tres pequeñas investigaciones sobre las principales intervenciones de transformación de antiguos espacios portuarios que, incidiendo sobre aspectos acotados, reflejan ya una perspectiva de conjunto resultante del extenso trabajo de campo realizado, incidiendo: (1) sobre las dimensiones urbanísticas presentes en estas operaciones; (2) sobre la integración urbana con el entorno, y; (3) sobre las formas de la multifuncionalidad en estas intervenciones.

La primera⁶⁰, presentada en el anexo 1, fue una de las aproximaciones escritas iniciales al tema de la renovación urbana de zonas portuarias, presentando como ámbito de análisis las operaciones de renovación urbana de frentes de agua en general, aunque partiendo mayoritariamente de ejemplos de antiguas zonas portuarias.

Este estudio incidió sobre las grandes intervenciones de transformación de la ribera post-industrial, siendo identificada una tendencia a: (1) su definición en un proceso de planificación de escala intermedia, entre el *town planning* y el *local planning*; (2) el entendimiento de su operatividad como una de las características que justifican su profusión; (3) la observación que de esta operatividad resulta con frecuencia una planificación con forma, por oposición a la planificación más abstracta de otros planes, y; (4) el alcance territorial más amplio de estas operaciones, más amplio que la estricta zona de la intervención.

Después de realizar un primer esbozo de encuadramiento histórico de este tipo de operaciones (entonces realizado a partir de fuentes secundarias y reforzando su característica de proceso global), se entendió que, aunque cada caso presentando posea características muy particulares, sería posible encontrar algunas «*dimensiones urbanísticas comunes*» en tres ámbitos específicos, tratándose de:

1. Acciones paralelas a la modernización de infraestructuras de la ciudad, que justifican en algunos casos su tratamiento singular:
 - En contexto de modernización de infraestructuras portuarias, ferroviarias y militares, justificando tratamientos especiales;

⁶⁰ Con el título *A renovação urbana de frentes de água: infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial*, fue presentada como ponencia en el I Congresso sobre Planeamento e Gestão na Zona Costeira nos Países de Expressão Portuguesa (Ponta Delgada, 2001), y publicada en *ArtiTextos*, nº2 (2006); Faculdade de Arquitectura, UTL; Lisboa – vide anejo 3

- Como acción coordinada con nuevos sistemas de accesibilidades de las ciudades, y;
- Como campo de experimentación para nuevos tipos de infraestructuras de saneamiento, energéticas y de telecomunicaciones;

2. Acciones ejemplares de espacio público, con manifestación:

- En la generosidad, calidad e innovación arquitectónica en el espacio público;
- En el tratamiento del espacio público como forma de integración de la nueva zona urbana en las zonas envolventes, y;
- En la creación de nuevos parques o espacios naturales de frente de agua para la ciudad;

3. Acciones estratégicas de planificación de las ciudades, concretamente:

- En estrategias de creación de nuevas centralidades de las ciudades;
- En la creación de una nueva imagen y de nuevas dinámicas para las ciudades;
- En una estrategia más amplia en el espacio y en el tiempo;
- En la concreción de la nueva ciudad de la cultura, del ocio y del turismo, y;
- En acciones de renovación de patrimonio cultural de las ciudades – industrial y portuario.

Estas tres dimensiones urbanísticas correspondieron a conjuntos de acciones comunes que ocurren en varios casos referenciados, entonces desarrolladas a partir de ejemplos concretos.

Intentando encontrar puntos comunes en varios de los «*proyectos especiales*» para la ribera post-industrial, el estudio permitió cuestionar la naturaleza de aquellas intervenciones particulares,

habiendo sido, por ello, de alguna utilidad para el presente trabajo – en particular en la Parte II, en el momento de tratar el (D1) «*proyecto especial*» como proceso de transformación de la ribera post-industrial.

El segundo de estos estudios⁶¹, presentado en el anexo 2, se realizó en el contexto de la actividad del grupo de trabajo sobre el MILU – *Multifunctional and Intensive Land Use* de la IFHP, eligiendo las operaciones de renovación urbana en zonas portuarias como campo de investigación.

Inciendiando sobre el uso multifuncional de los espacios transformados, se analizaron varios ejemplos de intervenciones intentando identificar las soluciones de diseño urbano utilizadas en lo que respecta a la distribución espacial de las diferentes funciones del edificado.

Una vez más el análisis comparativo de casos fue el método empleado, a partir del cual se buscan los conceptos de disposición y de combinación de las diferentes funciones⁶²; el resultado fue una elaboración de clases que, siendo significativa para este tipo de operaciones urbanísticas, no eran todavía materia exclusiva de la intervención en antiguas zonas portuarias, pudiendo ocurrir en otro tipo de intervenciones de la ciudad.

De esta investigación quedan, de cualquier forma, los 6 tipos de conceptos de combinación de las funciones urbanas en el diseño, ejemplificados por diferentes operaciones conocidas, así como el entendimiento del espacio público como «*the glue*», o sea, el elemento que confiere uniformidad a una narrativa urbanística heterogénea – un concepto retomado a lo largo del

trabajo, en particular en los temas de integración de las intervenciones en el entorno preexistente.

Este estudio, además del posible interés del contenido de análisis de cada uno de los nueve casos de estudio y de la clasificación hecha, representó una investigación exploratoria en el campo de investigación de la tesis cuyos resultados no presentarán especificidades particulares que pudiesen respetar en particular a la intervención en antiguas zonas portuarias.

La tercera investigación⁶³, presentada en el anexo 3, cuestionó, en cada uno de los 14 casos analizados, la relación entre los tejidos urbanos existentes y las nuevas zonas urbanas resultantes de las operaciones de renovación, con base en tres interrogaciones objetivas⁶⁴:

Desarrollando dos niveles de análisis⁶⁵ y presentando los resultados del estudio comparativo como «*factors of integration*»⁶⁶, fueron concluidos:

(1) Factores de *town integration*:

- El criterio adoptado para seleccionar la zona portuaria como prioridad para la renovación urbana;
- Los términos de la relación de la operación de renovación urbana con la planificación física y estratégica de la ciudad;

⁶¹ Con el título *Multifunctional land use in the renewal of former harbour areas: patterns of physical distribution of the urban functions*, y de autoría conjunta con el profesor Antoni Remesar, fue presentado en el IFHP 2001 World Conference (Barcelona, 2001), en el grupo de trabajo MILU – *Multifunctional Intensive Land Use*, y publicado en *On the Waterfront*, nº6 (2004), pp. 1/41; Publicaciones Universidad de Barcelona; Barcelona – vide anejo 2

⁶² Se identificaron, en concreto: (1) *the soft zoning criterion*; (2) *the strong zoning criterion*; (3) *the specialised district*; (4) *the building/block distribution*; (5) *the layers criterion*; (6) *the structure of located urban functions on a zoning criterion*

⁶³ Con el título *The new waterfront: segregated space or urban integration? Levels of urban integration and factors of integration in some operations of renewal of former harbour areas*, fue presentada en la conferencia *Waterfronts of Art II, The Arts in Urban Development* (Barcelona, Octubre 2001), y publicado en *On the Waterfront*, nº3 (2002); Publicaciones Universidad de Barcelona; Barcelona – vide anejo 1

⁶⁴ Específicamente:

1. ¿Cuál es la relación entre la nueva zona urbana y la ciudad existente?
2. ¿Cuál es la relación entre las operaciones de renovación y el planeamiento de la ciudad?
3. ¿Cuáles son los factores que definen «*urban integración*» o «*spacial segregation*» en las operaciones de renovación urbana?

⁶⁵ Para el efecto definiendo el «*town integration*» y el «*site integration*», por referencia al concepto de Raymond Unwin de «*town planning*» y de «*site planning*»

⁶⁶ Respecto a los factores clave observados en las operaciones, en función de los cuales podría ocurrir o no *town integration* y *site integration*

- El entendimiento de la operación de renovación urbana como una oportunidad para la coordinación de infraestructuras de la ciudad;
- La coordinación institucional y la participación pública;

(2) Factores de *site integration*:

- El beneficio de las zonas envolventes con las inversiones realizadas en la operación de renovación urbana, debido a su proximidad y accesibilidad fácil;
- La aplicación de criterios de igualdad de calidad en el diseño del espacio público dentro del área de intervención y en los espacios públicos a su alrededor;
- La supresión de las barreras urbanas existentes o previstas entre la zona de intervención y su entorno urbano;
- La continuidad de los ejes urbanos principales en la zona de intervención;
- La integración de las hileras de las fachadas urbanas existentes en la estructura de la nueva zona urbana;
- La resolución, dentro de la zona de intervención, de necesidades particulares del entorno urbano próximo, además de la cuota normal de equipamientos de cualquier nueva zona urbana.

De los tres estudios aquí referenciados, el tercero es el que obtuvo resultados más interesantes para la presente investigación, al desarrollar las varias formas a partir de las cuales las intervenciones de transformación de la ribera pueden o no integrarse en los tejidos urbanos preexistentes, avanzando desde luego, por ejemplo, con las situaciones, comunes a varios casos, del efecto barrera del corredor longitudinal de infraestructuras – tema más adelante desarrollado.

De cualquier forma, todos estos primeros estudios acotados sobre aspectos particulares de la transformación de la ribera post-

industrial presentaron como punto común el hecho de mirar a las grandes operaciones de renovación urbana como un tipo específico de intervención urbanística, adoptando un análisis comparativo de múltiples casos desde arriba.

Estos estudios deben ser entendidos como una tentativa de organizar parte de la información proveniente de los varios estudios de casos que se realizaron, para intentar encontrar puntos comunes capaces de caracterizar, de forma general, este tipo específico de intervención en la ciudad que son las grandes operaciones de renovación urbana de antiguos espacios portuarios.

Fue también a partir del estudio, en el terreno, de los varios casos referenciados, que fue posible ensayar alguna sistematización tipológica relativamente (1) a las diferentes tipologías de ciudad portuaria y (2) a sus dinámicas de evolución espacial.

Al no tratarse de resultados obtenidos a partir de una investigación exhaustiva, las dos síntesis aquí presentadas corresponden, todavía, a una organización tipológica resultante de la experiencia de investigación de varios casos – investigación directa complementada por la bibliografía –, permitiendo mejor encuadrar el campo de desarrollo del presente trabajo.

Así, la primera síntesis respecto a las tipologías del territorio portuario, tomando como referencia la morfología del territorio en el que se insiere el puerto y buscando, a partir del análisis de ejemplos concretos, una caracterización de cada clase presentada.

No olvidando algunos ensayos similares realizados por autores como Meyer y Busquets⁶⁷, la clasificación propuesta se basaba en

⁶⁷ Importa hacer referencia a trabajos anteriores de naturaleza similar, concretamente:

(1) La clasificación relativa a las zonas geográficas de las ciudades portuarias avanzada por Han Meyer, que, en un capítulo con el título de «*hasta una tipología de puertos*» identificó (1) el puerto del mediterráneo, (2) Londres, (3) el puerto norteamericano y (4) el puerto del noroeste europeo. Esta clasificación, retomada en sus trabajos siguientes, caracterizó (1) el mediterráneo como «*el mar como intermediario*», (2) Londres como «*el*

un entendimiento dinámico, constatando el hecho de que, a lo largo del tiempo, se comprueba un cambio de la morfología y de la posición territorial de estos espacios, en respuesta a la evolución de la actividad portuaria – con manifestación en el territorio.

En este contexto es posible que algunos tipos de ciudad portuaria puedan corresponder a determinados momentos históricos y que, la misma ciudad, años más tarde, pueda manifestar una nueva morfología del espacio portuario, como resultado de fenómenos de expansión o ampliación.

La clasificación general parte de una primera división entre las ciudades portuarias de río y las ciudades portuarias de mar, desarrollando tipologías específicas dentro de cada uno de estos dos grupos, del que resultó la siguiente clasificación:

(1) Ciudades portuarias de mar:

workshop del mundo», (3) la América del Norte como «el nuevo mundo», y (4) el noroeste europeo, como el «tráfico en tránsito». Contraponiendo a alguna tentativa reductora de clasificación, Meyer entiende que los «puertos crecieron en una tal variedad de periodos históricos y de circunstancias geográficas y topográficas que así resultó no sólo en varios tipos de ciudades, sino también en varios tipos de relación entre puerto y ciudad, y en diferentes formas de carácter público de la vida urbana».

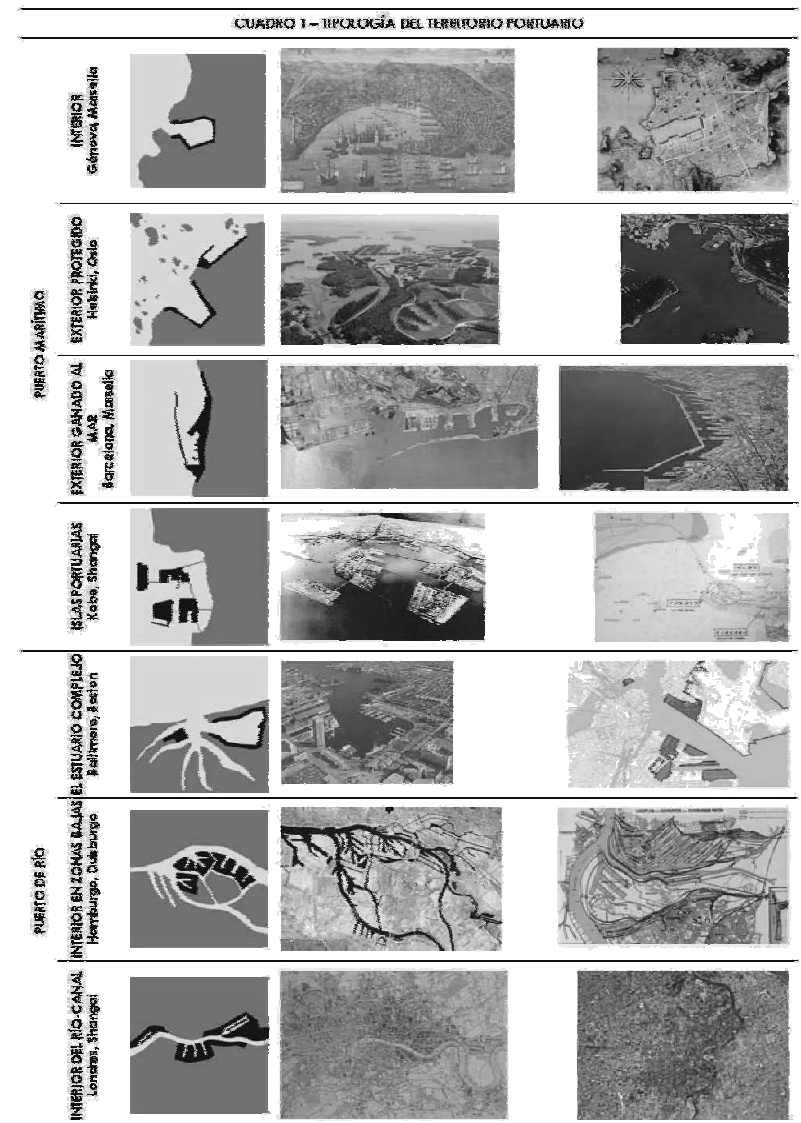
Los puertos del mediterráneo constituyen una excepción relativamente a los del noroeste europeo y del norte del continente americano, en su mayor parte desarrollados en el siglo XIX con la nueva función de puertos de tránsito.

- (2) La clasificación relativa a la morfología del espacio portuario que sigue siendo utilizada, por ejemplo, por *Mabel Alarcon*, también doctoranda en la UPC, con quien pude compartir información, cuya autoría es atribuida a *Joan Busquets* – pero que no pude confirmar en las referencias bibliográficas.

En esencial, se avanza con una clasificación por cuatro tipos de espacios portuarios, a saber:

- El peine, de que son ejemplos casos como los de Baltimore, New York y Sydney, correspondiente al desarrollo de muelles perpendiculares a la línea de costa, a partir de un espacio portuario longitudinal;
- El puerto interior, de que son ejemplos los casos de Londres, Buenos Aires y Saint Nazaire, correspondientes al desarrollo de diques interiores con esclusas;
- Las islas, de que son ejemplos Tokio, Kobe y Shanghai (los puertos asiáticos en general), correspondientes al desarrollo de la actividad en islas aisladas existentes, transformadas o mismo creadas de nuevo;
- El espacio mixto, de que son ejemplos Barcelona, Génova y Marsella, correspondiendo a la combinación de peines con grandes superficies.

Esta clasificación fue hecha tomando por base el conjunto de la forma física del espacio portuario y es particularmente relevante cuando se trata de intervenir en estos territorios, dado que la verificación de patrones comunes en su morfología puede apuntar para datos comunes en la fase de proyecto



- El puerto marítimo interior (Génova y Marsella en el siglo XVIII; Saint Nazaire);
- El puerto marítimo exterior protegido (Helsinki, Oslo);
- El puerto marítimo exterior ganado al mar (Barcelona, Marsella y Génova en el siglo XIX y XX);
- Las islas portuarias (Kobe en su desarrollo actual, Shanghai en el desarrollo planeado);

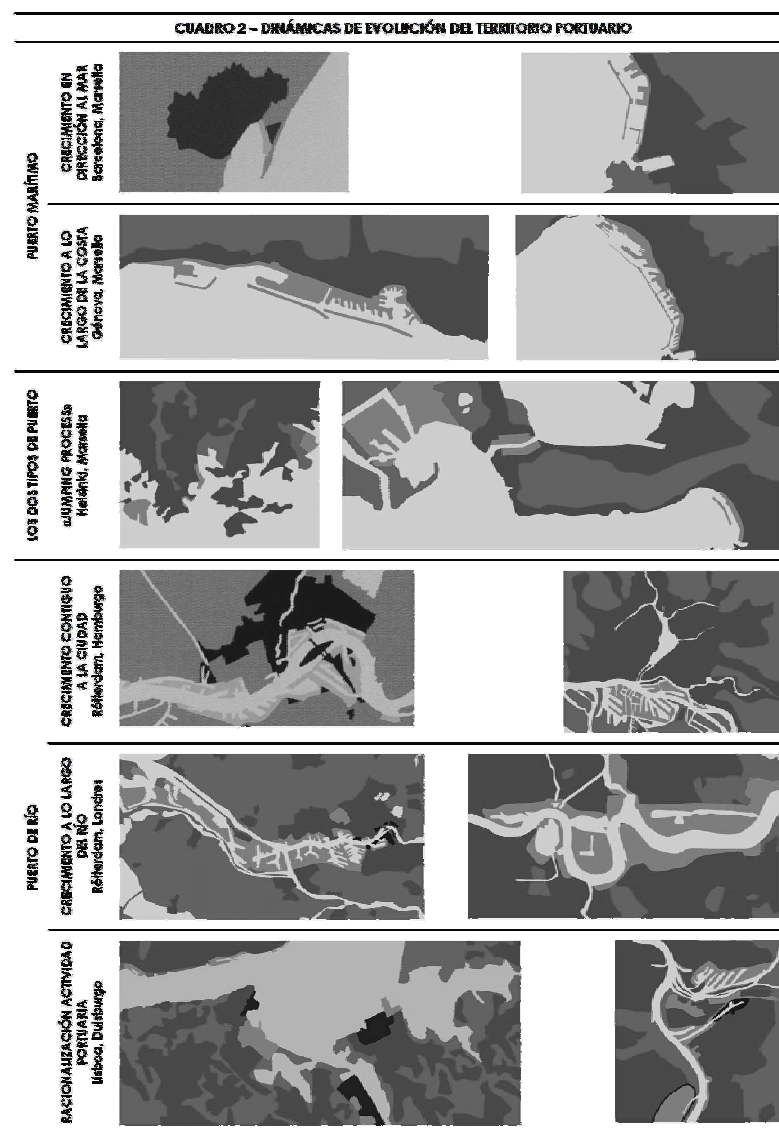
(2) Ciudades portuarias de río:

- El puerto en el estuario complejo del río (Baltimore, New York, Boston, Huelva, Faro);
- El puerto interior desarrollado en territorios de zonas bajas (Hamburgo, Duisburgo), y;
- El puerto interior sobre el río-canal (Frankfurt, Londres, Shangai).

Obviando en este capítulo introductorio la descripción del proceso de síntesis realizada, es importante registrar la tendencia a la correspondencia entre las tipologías identificadas y algunas zonas geográficas:

- (1) La relevancia del puerto marítimo interior en algunas ciudades portuarias del mediterráneo, hasta el periodo industrial;
- (2) La relevancia del puerto marítimo exterior protegido en algunas ciudades portuarias de Escandinavia;
- (3) La relevancia del puerto marítimo exterior ganado al mar también en algunas ciudades portuarias del mediterráneo, a partir del siglo XIX;
- (4) La relevancia del puerto marítimo en islas portuarias en algunas ciudades portuarias del Asia oriental;
- (5) La relevancia del puerto de río en un estuario complejo en algunas ciudades portuarias de la costa este de los EE.UU. y del sur de la Península Ibérica;
- (6) La relevancia del puerto interior de río, en zonas bajas, en algunas ciudades portuarias de la Europa Central, y;
- (7) El puerto interior en el río-canal como una tipología común en varias regiones.

La segunda síntesis abarcó la identificación de dinámicas territoriales de evolución de la actividad portuaria, en función de las dinámicas de desarrollo de la actividad y de las características morfológicas del territorio que van ocupando y liberando.



Una vez más sin resultar de una investigación exhaustiva, fue posible identificar las siguientes dinámicas:

- (1) La expansión portuaria en dirección al mar, mediante nuevos terraplenes contiguos y perpendiculares a la línea de costa o nuevas islas portuarias aisladas que liberan los espacios más interiores, haciendo su conexión con infraestructuras (Barcelona en el siglo XVIII; Kobe en la actualidad);

- (2) La expansión portuaria en el mar, a lo largo de la línea de costa, liberando los espacios más interiores o los espacios más antiguos (Génova y Marsella a partir del siglo XIX, Barcelona, a partir del siglo XIX hasta hoy);
- (3) «*The jumping process*», ocurriendo tanto en las ciudades portuarias de río como de mar, construyendo zonas portuarias en nuevos territorios, totalmente separadas de la ciudad y del puerto, manteniendo o liberando las anteriores (Marsella/Fos, Helsinki/Vuosari, Londres/Tilbury);
- (4) La expansión portuaria para los terrenos contiguos delante o al lado de la ciudad de río, liberando los espacios interiores a la ciudad (Frankfurt y Róterdam siglo XIX, Hamburgo);
- (5) La expansión portuaria a lo largo del río, en dirección al mar, en territorios continuos, liberando los espacios más interiores (Róterdam, Londres en su proceso de crecimiento);
- (6) La racionalización de la actividad portuaria en la ciudad, liberando terrenos para uso urbano (Lisboa, Frankfurt, Duisburgo) o para nuevo uso logístico (Duisburgo);

Importa también referir que, en el recorrido de trabajo que antecedió a la presente investigación, no todos los ensayos realizados tuvieron continuidad o fueron aprovechados; a título de ejemplo, refiero el estudio (1) de comparación de parámetros urbanísticos y (2) de lectura morfológica de las propuestas de transformación iniciado en casos como la *Expo'98*, en Lisboa, el *Port Vell*, en Barcelona y *LujiaZui*, en Shangai – este último ilustrado en las imágenes 5 a 10.

También en este caso, se entendió que los resultados no presentaban particularidades relevantes que fuesen específicas de la ribera.

En síntesis, importa resaltar que el desarrollo de la metodología propuesta en la presente investigación representa el retorno a un

estudio de caso, volviendo a trabajar de abajo hacia arriba, a partir de la lectura objetiva del territorio.

Con el recorrido realizado en las varias ciudades portuarias, en el marco de la formación y transformación de la ribera industrial, la mirada sobre el caso de estudio puede ser informada por la experiencia obtenida, así confiriendo mayor relevancia a las conclusiones a desarrollar.

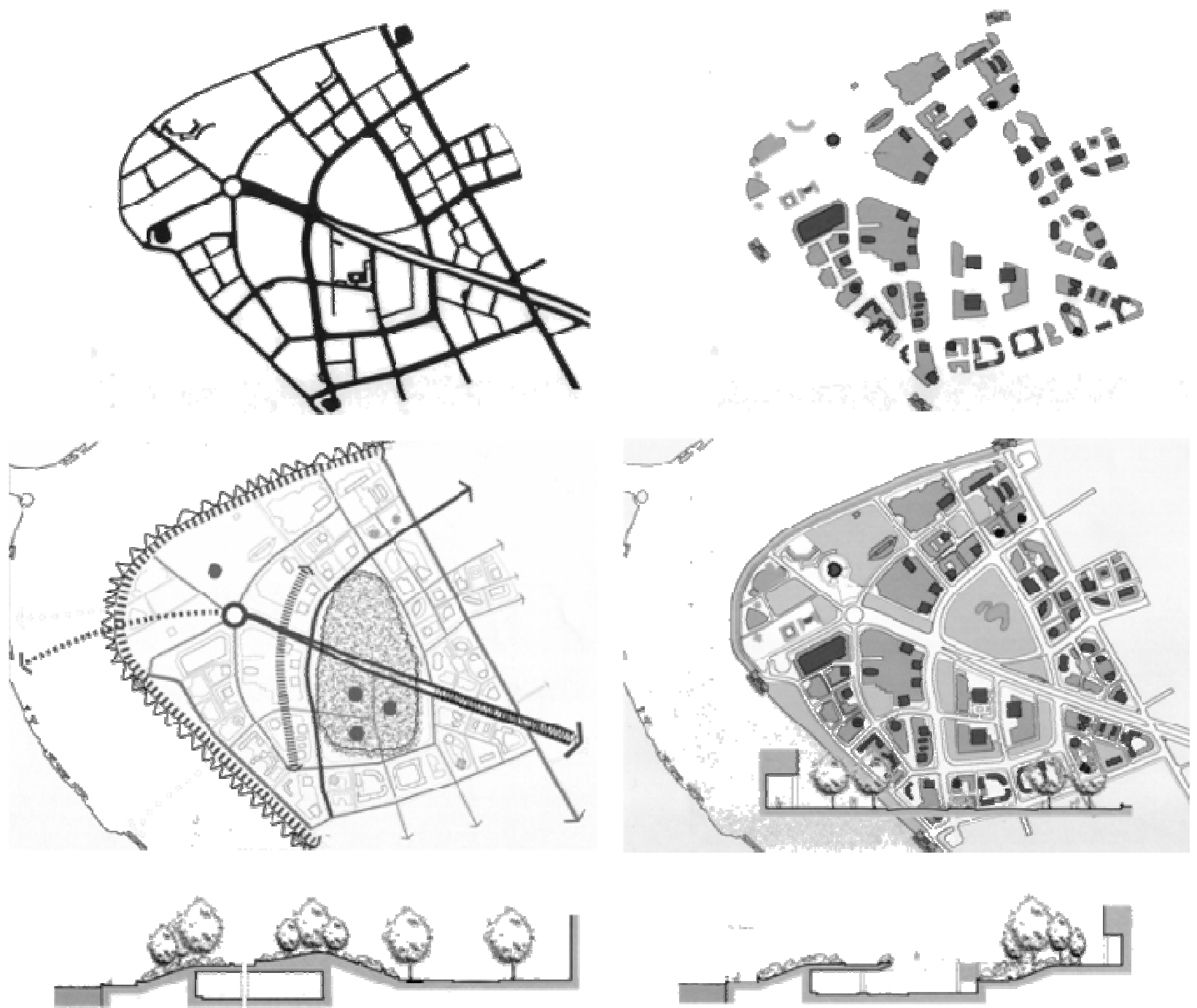
Diría, pues, que volver a trabajar sobre Lisboa, después de un proceso de alejamiento y de estudio de la tipología de intervención a partir de múltiples casos, dictó una nueva perspectiva en el observar una realidad ya conocida.

De esta experiencia resultó, por ejemplo, la ya mencionada adopción del trabajo de *Han Meyer* como referencia de metodología⁶⁸ – opción que, desde luego, tuvo influencia en el sentido de los resultados obtenidos –, aunque introduciendo algunos ajustes.

Como pudimos observar, siendo el caso de Lisboa tan rico y diversificado, se entendió que (1) el conocimiento de años de estudio (y de actividad de proyecto en varias zonas de esta ribera) y que (2) el nivel de profundidad deseado para la investigación (a partir de la que sería realizada la abstracción de algunas lógicas comunes), no dejaban espacio sino para el estudio de un caso – e incluso, obligando al recurso de la técnica, que solo el profundo conocimiento del caso permite, de recogida de muestras.

⁶⁸ Adoptando:

- El enfoque más amplio y completo, incidiendo sobre los territorios de ribera en toda su extensión;
- El entendimiento de la ribera como el sumatorio o yuxtaposición, más o menos intencional y en diferentes momentos de la historia, de sus distintos trozos o partes, cada uno constituyendo un caso singular de características propias – privilegiando la investigación de abajo para arriba, a partir del territorio, y;
- La necesidad de integrar la investigación de su transformación urbanística con el estudio de la formación territorial en el periodo industrial, eligiendo esa dicotomía como la principal perspectiva de estudio en detrimento de otros enfoques específicos



imágenes 5 a 10

Estudios de morfología urbana en grandes operaciones de renovación urbana de la ribera post-industrial – ejemplo del caso de Shanghai *LuJiaZui*: (5) sistema del viario; (6) el edificado; (7) esquema interpretativo de la propuesta; (8) síntesis de la ocupación propuesta; (9) y (10) perfiles transversales en contacto con el agua

Ciertamente, tengo presente que, en función de la extensión y de la variedad del conocimiento y de la investigación necesarios para el estudio del caso – que los capítulos 2 y 4 ilustrarán – no me sería posible desarrollar igual estudio en ninguna otra ciudad sino en Lisboa.

Como contrapunto, los casos de comparación pasaron a ser casos de trabajo, pasando a cumplir la función, de segundo orden pero también importante, de evaluar y conferir mayor representatividad (introduciendo eventuales ajustes) a los resultados obtenidos a partir de Lisboa.

Esta es pues una investigación anclada en el territorio, en su historia, en sus dinámicas variables a lo largo del tiempo.

La ribera entre proyectos es, al mismo tiempo, (1) una ribera dividida entre una lógica industrial y un proceso de cambio post-industrial, y (2) una ribera que en realidad son muchas riberas vecinas y diferentes, algunas silenciosas y otras mediáticas, algunas blancas y otras grises, de cuya suma resulta el conjunto.

Es así que deben ser encarados los resultados aquí obtenidos: junto a las síntesis, de la abstracción generadora de conocimiento teórico fundamentado en la realidad, están las realidades de las múltiples riberas de cada caso, todas diferentes en el espacio y en el tiempo, en que cada ejemplo es una forma específica con su historia propia.