



Port de mer. Le Havre (1874) Claude Monet.

Resumen / Abstract

Sin duda alguna, las grandes ciudades históricas son portuarias. Y ha sido el puerto el que las ha originado, definido y forjado a lo largo de la historia, tanto aquellos aspectos tangibles, el trazado de sus calles o su arquitectura, como aquellos valores intangibles como la cultura o el carácter de sus gentes.

Entre las construcciones que han tenido lugar en las ciudades a lo largo de la historia, los puertos son los que más han influido en la identidad de estos lugares. No sólo en cada época, a través de cada civilización, la fachada portuaria ha sido la más representativa de la ciudad donde se situaban los grandes y más importantes edificios de cada momento reflejando en ella la riqueza de toda la ciudad, la imagen de la misma, sino que hasta en nuestros días la transformación de los muelles portuarios ha dado lugar a los espacios más innovadores y flexibles para la renovación urbana y cultural, recuperando el protagonismo de los mismos en la historia portuaria de sus ciudades. La fachada marítimo portuaria de estas ciudades han sido y siguen siendo, símbolo de las riquezas de cada época.

Desde aquellas primeras intervenciones de “waterfront” en los años sesenta hasta la actualidad son cientos de frentes marítimos los que han sufrido transformaciones, pasando por diferentes etapas, usos y estrategias, éxitos y fracasos, que han tenido lugar en estas áreas portuarias. Es sin duda, el tiempo de las infraestructuras.

No doubt, the great historic cities are ports. It has been the port, the one that has been generating and forging them throughout history, both those tangible aspects, the layout of its streets and architecture, as those intangibles such as culture or character of its people.

Among the buildings that have taken place in cities throughout history, ports are those that have most influenced the identity of these places.

Not only in every age, through every civilization, port facade has been the most representative of the city, the place where were the most important buildings of every moment, reflecting on it the wealth of the whole city, the image of it, but even today, the transformation of port docks led to the most innovative and flexible spaces for urban and cultural renewal, restoring the prominence of them in the port cities' story. The port maritime facade of these cities have been and remain a symbol of the wealth of every age.

Since those early “waterfront” interventions in the sixties to the present, are hundreds of waterfronts that have been transformed, through various stages, practices and strategies, successes and failures that have occurred in these port areas. It is certainly time for infrastructure.

PUERTOS: Paisajes de memoria, lugares de oportunidad

María José Andrade Marqués

*“A lo largo de los años, me he convertido en un hombre de mundo. He viajado a través de los continentes y, sin embargo, no tengo más que un vínculo profundo: el Mediterráneo. Las aguas reinas de las formas, de la luz y del espacio.”*¹

01. El Puerto en la Memoria de la Ciudad

Sin duda alguna me atrevo a decir que las grandes ciudades históricas, salvo contadas excepciones, son portuarias. Ha sido el mar, y por extensión los ríos, el que las ha ido generando y transformando a lo largo de la historia, actuando como vía de intercambio cultural y de flujos de población y mercancías, definiendo el mapa genético de estas ciudades, un lugar plural y polivalente donde coexisten diversos paisajes y ambientes de distintas épocas.

No olvidemos que las ciudades portuarias han sido importantísimas a lo largo de la historia, constituyendo el auténtico engranaje que movía el mundo. Eran las puertas de continentes enteros, por lo tanto las primeras en obtener la cultura, los bienes, la gente que el mar les traía. La relación de estas ciudades con sus puertos ha ido cambiando a lo largo de la historia generando escenarios y circunstancias distintas, pero sin perder ese particu-

lar paisaje, ni la vida marítima que aún resuena en sus gentes. La actividad marítima ha ido afectando a lo largo de los siglos a los puertos, y han sido las ciudades las que han ido absorbiendo paulatinamente los cambios en su complicada trama urbana y social, dando lugar a una realidad compleja y culturalmente rica.

En las ciudades portuarias se vive una dualidad, una dualidad entre lo local y lo global. Estas ciudades siempre han pertenecido a grandes redes internacionales, a sistemas superiores de relación. En palabras del gran historiador del Mediterráneo Fernand Braudel:

“Cualesquiera que sea su forma, su arquitectura o la civilización que la ilumine, la ciudad mediterránea es siempre hija del espacio, creadora de rutas y, al mismo tiempo creada por ellas.”²

No sólo una red de comercio sino de conocimiento, de cultura... aspectos que influían directamente en la morfología de la ciudad, ya que las ciudades portuarias respondían a través de proyectos locales a las necesidades de los cambios globales. Se enfrentaban a los mismos problemas, que surgían sobretudo de la evolución del transporte marítimo, con soluciones

1. PETIT, J. *Le Corbusier: lui-même*. Edition Rousseau. Ginebra. 1970.

2. Braudel, F. (1976). *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de Cultura Económica. Madrid



Claude Lorrain, Puerto con el embarque de Santa Ursula. (1641). Fuente: Bruttomesso, R. "Para una historia de la ciudad portuaria. Desde los orígenes hasta la era industrial." Revista Portus n° 19.



Nápoles. Tabla Strozzi. Fuente: Bruttomesso, R. (2010); "Para una historia de la ciudad portuaria. Desde los orígenes hasta la era industrial." Revista Portus n° 19.

propias. Sin embargo, la búsqueda de respuesta a una cuestión común por una serie de ciudades conectadas, ha suscitado las idas y venidas de soluciones atendiendo a los condicionantes locales.

En el extenso periodo preindustrial, desde el origen de estas ciudades, el puerto y la ciudad son una única realidad. Claude Lorrain en su obra "Seaport with the Embarkation of Saint Ursula" de 1641, expresa, a través de una descripción ideal, cómo el puerto juega un papel central, un lugar de esparcimiento repleto de actividad, una verdadera plaza de agua; y la ciudad es puerto en su totalidad actuando como un auténtico intercambiador comercial entre rutas marítimas y terrestres.

Históricamente existe una importante conexión entre el puerto, la plaza, reflejo urbano del puerto, de su actividad comercial, y las conexiones terrestres. Ya en las ciudades griegas planificadas, como Mileto, situaban el ágora muy próxima al puerto, de manera que la actividad portuaria estaba totalmente relacionada con la vida pública que se concentraba en el ágora a través de la función comercial. Lo mismo ocurre con el trazado romano, donde el cardo y el decumano conectaban el puerto con el forum y las conexiones terrestres.

La Edad Media se caracteriza por el avance en el desarrollo tecnológico. Es la época de las grandes ciudades fortificadas que arrojan la actividad portuaria. Podemos observar en la magnífica obra anónima Tavola Strozzi cómo el muelle era una prolongación por el mar del espacio público de la ciudad, una especie de platea desde donde admirar tanto el espectáculo de lo que sucedía en el agua sin interferir en la actividad portuaria que se desarrollaba en los muelles, como la fachada portuaria de la ciudad, su imagen más representativa. Era una continuidad física absoluta y una integración funcional tan fuerte que potenciaban la relación continua de la ciudad y su puerto.

Posteriormente, el desarrollo del transporte marítimo intercontinental entre Europa y América provocaría la creación de una red de ciudades portuarias americanas con la ubicación de la plaza muy cerca del puerto, tal y como ocurría con las ciudades planificadas de la antigua Grecia con el ágora próxima al puerto, siendo el mar parte urbana de la ciudad.

El intercambio comercial aumenta considerablemente por lo que se amplía el tamaño de los diques para el almacenamiento y surgen las termi-

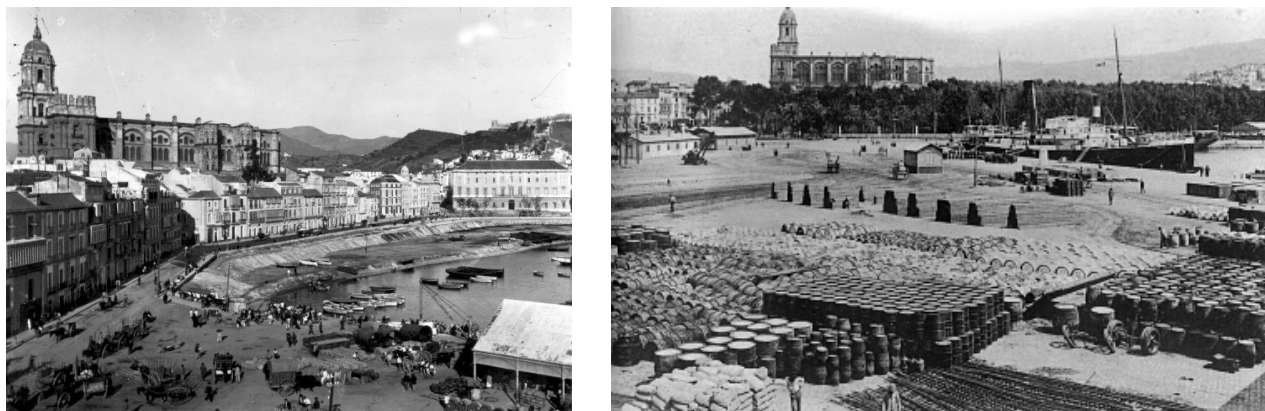


Imagen del puerto de Málaga antes y después de su modernización. Fuente: Archivo Temboury 1383A.

nales de pasajeros. La geometría que marcaba estos nuevos diques generaba nuevos espacios públicos para la ciudad.

La organización del puerto dentro de la ciudad cada vez es más compleja a medida que las redes de puertos toman proporciones planetarias. Los puertos históricos no pueden contener la explosión del número de embarcaciones, el aumento de sus dimensiones... La aparición del vapor señalaba el término de una época y el inicio de otra. Había llegado la Revolución Industrial.

El cambio tecnológico modificó profundamente la geografía y la relación de estos lugares con sus puertos provocando en muchas ciudades el olvido de su condición portuaria.

La Revolución Industrial provocó un antes y un después en la relación puerto ciudad. Las actividades portuarias adquieren otra dimensión, los barcos de vapor ya no podían acceder a aquellas aguas de poco calado, esas enormes cantidades de mercancías ya no tenían cabida en las calles, las grúas en los muelles, el ferrocarril..., ya nada tenía que ver con la escala de aquel peatón que es alejado de aquella vasta e inmensa máquina. La actividad portuaria alcanza tal ritmo y tal dimensión que la ciudad, que siempre había

acogido las personas y mercancías que el mar les traía, que siempre se había adaptado a las necesidades de su puerto, no lo pudo contener. Toda la historia de la ciudad portuaria pasaba al olvido tras aquellos muros.

Pero aún en este periodo de separación puerto-ciudad, se siguen concentrando los edificios más emblemáticos en la fachada portuaria.

Centrándonos en el caso de Málaga, los edificios de la Alameda Principal junto a Cortina del Muelle constituían la fachada portuaria antes de la industrialización, con la antigua Aduana y la Catedral que componían los paseos de la Alameda y Postigo de los Abades, muy distintos entre sí pero ambos muy concurridos. Con la modernización del puerto, se generan nuevos espacios como el Ensanche Heredia y el Parque que siguen manteniendo el frente portuario como un paseo continuo y concentrando en todo este frente del Ensanche Heredia, Parque y Paseo de la Farola, los importantes edificios representativos de los 40. En el Ensanche Heredia, el Mercado Mayoristas, Sanidad, el Palacio de Justicia, Sindicatos, en la Acera de la Marina se sitúa Diputación, la Caja de Ahorros de Ronda, en el Parque, la Aduana, Correos, el Banco de España, el Ayuntamiento, en el Paseo de la Farola los

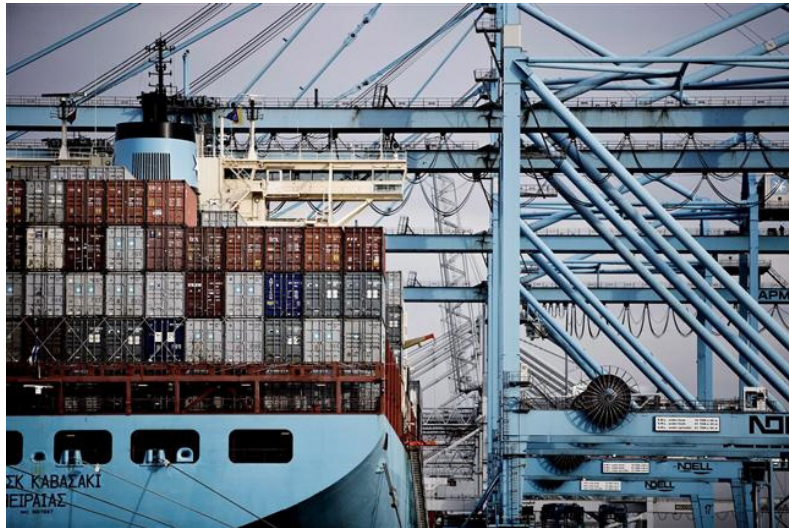


Imagen del tráfico de contenedores donde se puede apreciar el inmenso tamaño de los buques así como toda la infraestructura necesaria para su actividad. Fuente: usuario flickr

edificios de Jefatura de Obras Públicas y Gobierno Militar y la Comandancia de Marina. Los más relevantes centros administrativos y equipamientos se sitúan en el frente portuario.

La posterior aplicación masiva del sistema de contenedores ha vuelto a alterar el panorama competitivo de los puertos. Como eslabones de la cadena de transporte, los puertos siguen siendo indispensables, pero la interdependencia entre la ciudad y el puerto obedece a cada caso, pudiendo ir desde la total desconexión, a la reintegración de las actividades portuarias en la vida urbana de las ciudades. Por lo tanto son las ciudades portuarias las que deben aprovechar su condición marítima y utilizar los recursos existentes para mejorar su calidad de vida. Esta relación es uno de los paradigmas más importantes de la ciudad contemporánea.

No hay un modelo único y simple de ciudad portuaria, se trata de un contexto dinámico que implica múltiples dimensiones, geográficas e históricas, sociales y económicas, tecnológicas y medioambientales...



Actividad Portuaria en Hamburgo. Elba como elemento amortiguador, una auténtica plaza de agua. Fuente: Autor

En la mayoría de los casos ha existido un traslado, en mayor o menor grado, de la actividad portuaria para hacer frente a las necesidades marítimas actuales, lo cual ha provocado la liberación de los muelles de aquel puerto histórico, que han sido desvelados y mostrados de nuevo a la ciudad recuperándolos para uso urbano.

Los puertos se alejan de sus ciudades en busca de unas mejores condiciones para su desarrollo y éstas aprovechan esos muelles abandonados para extender su trama y reencontrarse con el mar. Vacíos de oportunidad en áreas centrales deterioradas, espacios que han supuesto en sí mismos una gran variedad de situaciones y dinámicas ciudadanas, de contextos urbanos de transformación.

“Ningún paseante podría diferenciar entre la ciudad y el puerto. Para éste sólo existirá un inmenso paisaje portuario. Las imágenes convencionales de las ciudades que almacena su memoria, hechas de calles más o menos anchas y de horizontes cerrados, serán

desplazadas por los espacios centuplicados de muelles, dársenas y tinglados. Puede que su mirada llegue a acostumbrarse, pero se sentirá poseído por un sentimiento antagónico de libertad y de incapacidad de recorrer este inmenso espacio. Reducido, más que nunca, a su limitada escala humana. El vértigo no se deberá tanto a la verticalidad, como en el caso de un peatón que descubriese Nueva York, sino a la horizontalidad.”³

02. Waterfronts: la oportunidad de la ciudad portuaria

Estamos asistiendo a la reconquista de aquel puerto que un día se encerró en sí mismo y que a través de las operaciones de “Waterfront” retorna a los ciudadanos. El problema está en cómo retorna, como un bonito paseo al borde del mar, quedando la ciudad portuaria reducida a ciudad costera, o como lo que realmente fue, un puerto operativo, que sigue manteniendo su vocación y que a través de su presencia plantea el reto de una convivencia y una fluida relación entre puerto y ciudad. Son numerosas las ciudades que han realizado estas actuaciones de waterfront, pero sólo unas cuantas han sabido mantener la memoria de aquel puerto que fue su razón de ser.

Las ciudades portuarias no son simplemente costeras, pertenecen a ese inmenso engranaje que ha movido el mundo a lo largo de los siglos. El papel de la ciudad portuaria ha sido vital en la evolución histórica, quedando en ella recogida la huella de múltiples civilizaciones, hechos que se han traducido en una constante adaptación a las necesidades marítimas.

No sólo los puertos compiten y deben adaptarse a los cambios del transporte marítimo y la logística; vivimos en un momento donde las ciudades también entran en esa dinámica competitiva, intentan diferenciarse unas de otras, escalar puestos en el ranking de ciudades, todas ansían un Guggenheim, una Expo o unas Olimpiadas. Pero qué mejor forma de distinguirse que a través de la identidad del lugar, una identidad plural, compleja, híbrida.

Las ciudades que aún mantienen su puerto operativo en ellas, desean poder recuperar ese espacio único, terrenos de gran valor inmobiliario, al lado del mar y en pleno centro histórico. Demasiadas tentaciones que las

conducen a luchar por el exilio del puerto. Pero no se dan cuenta, no perciben su fortuna al conservar ese puerto que es el que verdaderamente puede potenciar el desarrollo de la ciudad a través de su propia identidad. La ciudad portuaria debe aprovechar su condición marítima y utilizar los recursos existentes para mejorar su calidad de vida.

Aunque aún para muchos sigue siendo algo impensable, hay puertos que apuestan por mantener ciertas actividades cerca del ámbito urbano, las cuales se han visto enormemente potenciadas gracias a la interrelación con los ciudadanos. Tal es el caso del puerto pesquero de Sydney, que se ha convertido en un centro de atracción para habitantes y visitantes, pudiendo participar en la lonja, el mercado, restaurantes...

No son pocas las actuaciones de intervención en waterfronts que tras años de éxito han retornado a sus orígenes, prendidos en la búsqueda de actividades portuarias compatibles con la ciudad, ya que el traslado absoluto del puerto convirtió aquellos muelles en verdaderos centros comerciales sin identidad y con una clara fecha de caducidad. La integración de áreas portuarias operativas es un reto difícil, una situación que resulta conflictiva pero a su vez tremendamente interesante y fructífera para ambas realidades. Factores sociales, físicos y funcionales, diferentes ritmos que deben entremezclarse permitiendo el correcto desarrollo de ambos y garantizando la convivencia en un beneficio mutuo.

Es en esta búsqueda de equilibrios entre el puerto y la ciudad, en la convivencia, donde se sitúa este artículo. Es el momento adecuado para parar y reflexionar, es la oportunidad de analizar las diversas experiencias y propuestas que ha sufrido este territorio, mirar al exterior, a tantas otras ciudades que han sido potenciadas por sus puertos hacia un desarrollo común, y debatir sobre sus oportunidades tanto para el puerto como para la ciudad, en definitiva, para la ciudad portuaria.

Tanto los puertos como las ciudades llevan un camino paralelo hacia la sostenibilidad. Los puertos, con una importante gestión medioambiental, reduciendo residuos, alejando la carga petrolífera de las ciudades, aminorando

3. Perroy, A.(2008) “Un puerto a la medida de una ciudad. Marsella y Le Havre, dos ejemplos franceses” en revista Lars, nº10



Mezcla de usos, actividad portuaria en las calles de la ciudad. Porto Antico, Génova. Fuente: Autor

ruidos y controlando la calidad del aire y las aguas. La ciudad, reduciendo el tráfico rodado privado, limitando la extensión de la misma en el territorio en busca del modelo de ciudad histórica compleja y compacta.

Quizás hace cuarenta años, la convivencia entre el puerto activo y la ciudad era impensable, pero hoy en día, estas líneas paralelas pueden converger en la recuperación de la ciudad portuaria, la búsqueda conjunta de una mejor calidad de vida.

*“Las grandes ciudades portuarias mediterráneas pueden y deben evitar la insolente monotonía de esta contraposición porque son todavía lugares complejos y compuestos, donde el trabajo se mezcla con la siesta, los coches con los contenedores y los transatlánticos con los palacios históricos. Son aún hoy lugares donde la arquitectura puede sorprender, generar cambios de escala, resonancias entre espacios distintos y distantes.”*⁴

4. Boeri, S. (2006) “Mediterráneo: entre el puerto y la ciudad” en revista Neutra n. 14 *Ciudad-Puerto*. Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla.

03. Evolución de los Waterfronts: del ocio urbano a la vocación portuaria

Las ciudades portuarias desde sus orígenes forman parte de una red, un sistema de rutas que las ha relacionado a lo largo de la historia, un verdadero engranaje a escala mundial. Prácticamente todas las ciudades portuarias han pasado por un mismo proceso, en un intervalo de tiempo más o menos próximo, unas de una manera, otras de otra, dando respuesta a un mismo problema de distintas formas. Por esta razón, es de gran interés una mirada a aquellas transformaciones que han tenido lugar en diferentes ciudades y que han enriquecido la ciudad portuaria en su conjunto. Acciones emprendidas por estas ciudades portuarias para dar respuesta a los problemas comunes, globales, a los que se enfrentan, cada una adaptada a su contexto local. Acciones claves que contribuyen al desarrollo sostenible de la ciudad portuaria, mejorando la calidad de vida de la ciudad y fomentando la competitividad del puerto.

Desde aquellas primeras intervenciones americanas de los años sesenta hasta la actualidad son cientos de frentes marítimos los que han sufrido transformaciones, pasando por diferentes etapas, usos y estrategias, éxitos y fracasos, que han tenido lugar en estas áreas portuarias.

Se puede considerar que, en numerosos casos, han sido un éxito urbanístico y económico, ya que han atraído a un considerable número de visitantes a unas áreas portuarias que estaban abandonadas o infrautilizadas y de difícil acceso, aún situadas en el centro de la ciudad. Las propuestas que suponían abrir estos espacios a la vida urbana y dotarlos de servicios y equipamientos obtenían una gran aceptación.

Pero no son pocos los casos que han fracasado, actuaciones que se limitan a la exclusiva implantación del uso terciario, sin responder a la comprensión urbana, ni a la integración y el equilibrio que la ciudad puede obtener con estos espacios. Réplicas estancadas de operaciones pensadas y desarrolladas en otro lugar. Propuestas de reconversión que se basan en otras, banalizando contenidos y formas, sin partir de unos análisis sobre las características y las posibilidades de estos espacios y las necesidades reales del desarrollo urbano y socioeconómico de la propia ciudad.

En el caso de los waterfronts, la teoría se ha ido redactando a partir de la práctica, es por ello que resulta de gran ayuda aquellas investigaciones y estudios realizados sobre cada caso, aprendiendo no sólo de los éxitos sino también de los fracasos. El estudio de estas operaciones, algunas ya ejecutadas hace más de treinta años, ha dado lugar al aprendizaje de los éxitos y errores de cada una, al análisis del proyecto y el tiempo de adaptación de cada actuación con su consecuente respuesta por parte de los ciudadanos en cada fase de conformación. Todas estas reflexiones han sido recogidas en diversos manuales de buenas prácticas enfocados a medidas encaminadas a facilitar la convivencia de las actividades portuarias con la vida urbana.

Los consejos o puntos clave de los estudios han pasado por diferentes etapas, desde los primeros estudios cuyas claves insistían en una mezcla de usos para evitar lo que llegó a denominarse “roussificación”, esa degeneración del modelo americano basado en el binomio comercio + entretenimiento, posteriormente la recuperación de la identidad del lugar con la rehabilitación de antiguos edificios y elementos portuarios, llegando a la actual necesidad de recuperación de la vocación portuaria de la ciudad, y la importancia del apoyo público para llevar a cabo estos planes de regeneración. Ideas que están dando lugar a esa serie de transformaciones de los últimos años.

Más que proyectos capaces de generar dinámicas inclusivas y sinergias entre el puerto renovado y la ciudad existente, comienzan a sobrar las experiencias de transformación con procesos de intervención vagos y resultados cuestionables, incapaces de generar usos múltiples y relaciones transversales entre territorios y actividades económicas diferentes.

Viejos puertos urbanos que experimentan una reorientación de su actividad transformándose, a través de un tipo de actuación genérica y estandarizada, en contenedores de ocio metropolitano. Superficies donde colocar los usos que componen el nuevo menú de intervenciones, menú con fecha de caducidad: un acuario, un cine, una zona de ocio y compras.

Es posible recuperar la verdadera identidad portuaria de la ciudad, no sólo a través de la integración física y funcional de los puertos históricos, de

aquellos muelles liberados de su función portuaria, sino a través de la permanencia e integración social del puerto actual, del puerto operativo.

Una de las cualidades más importantes es la presencia del puerto operativo en el centro histórico de la ciudad. Un centro histórico rehabilitado y revitalizado con gran atractivo para residentes y visitantes, el cual posee una importante oferta cultural clave para la atracción de cruceristas.

Estamos saturados de globalización vivimos en una época donde se buscan patrones de calidad y excelencia en el producto turístico, así como una diversificación del mismo. En un periodo donde el sector de los cruceros crece a pasos agigantados, no es de extrañar que las ciudades históricas portuarias del arco mediterráneo, tales como Génova, Marsella, Barcelona o Málaga, hayan apostado por la presencia de esta actividad portuaria en los muelles recuperados. Tendencia cada día más presente en las actuaciones del Norte de Europa, donde esta actividad se implanta de forma imparable.

Pero la actividad de cruceros no es la única que permite mantener el puerto en la ciudad. Es fundamental utilizar la presencia del puerto activo en el centro histórico para recuperar el carácter de una ciudad que fue puerto.

La presencia del puerto operativo en estos espacios requiere una importante labor de reinserción en la ciudadanía. Las ciudades del Norte de Europa están a la vanguardia en cuanto a actividades sociales que impulsan la presencia del puerto en la ciudad. Ciudades como Helsinki emplean un gran esfuerzo en mejorar la imagen y potenciar el apoyo de los ciudadanos a su puerto antes incluso de comenzar el planeamiento de su waterfront. Otras ciudades como Gijón realizan un seguimiento exhaustivo de la imagen que tiene el puerto en sus ciudadanos a través de encuestas periódicas. Resulta fundamental apostar por la educación, programas de información de diversos niveles donde a través del conocimiento del puerto, su historia, su actividad y su repercusión en la ciudad, se logre la aproximación al ciudadano.

Clave en esta aproximación es la cercanía de la propia actividad, lugares de observación de ese paisaje cambiante de ferries, cargueros, containers y grúas, eventos en los muelles... en este sentido, no podríamos dejar de



En Hamburgo el puerto entra a formar parte de la vida cotidiana de sus habitantes, como medio de transporte público, mercado, restaurantes, miradores, museos... garantizando una ocupación constante y variada del lugar, disfrutando a diario de pertenecer a una ciudad portuaria. Fuente: Autor

hablar de Hamburgo, ciudad portuaria por excelencia. El gran puerto de Hamburgo ha conseguido ser una parte indispensable en la vida de los ciudadanos. La situación de la actividad portuaria frente a la ciudad permite la contemplación absoluta de su actividad, destacando a su vez la labor de amortiguador del Elba, que más que un elemento separador, se convierte en la absoluta convivencia de grandes cargueros con pequeñas embarcaciones de transporte público. El puerto y su actividad forma parte del día a día de sus ciudadanos.

“Convivencia es sinónimo de igual dignidad de las dos realidades, la portuaria y la urbana, y también de diálogo real, de compartir efectiva y lealmente los empeños, en la óptica - difícil, como todos los grandes desafíos requieren- de una contemporánea búsqueda



El Porto Antico de Génova se caracteriza por su ambiente variopinto, característico de las ciudades portuarias mediterráneas. Los estudiantes de económicas se dirigen entre las redes del puerto pesquero a su facultad, mientras se vende pescado en el muelle y los turistas guardan cola para acceder al Galata Museo. Fuente: Autor

*de aumento de la competitividad en una realidad económica vital, como lo es un puerto y, conjuntamente, del continuo mejoramiento de la calidad de vida del contexto urbano y territorial de una ciudad.”*⁵

04. Conclusión. Una oportunidad común: la ciudad portuaria

El Waterfront es el lugar donde se han llevado a cabo las más novedosas arquitecturas, pero no podemos dejar que eliminen la razón de ser de nuestras viejas ciudades portuarias. Es la oportunidad de recuperar toda esa memoria histórica de manera que se pueda poner en valor la importancia de los puertos en sus ciudades.

5. BRUTTOMESSO, R. “Puerto y ciudad: de la integración hacia la convivencia” en ALEMANY, J., BRUTTOMESSO, R. (eds.) (2011); *La Ciudad Portuaria Del siglo XXI, Nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad*. RETE, Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades. Venecia.

Por lo tanto, estos tres recursos existentes, tanto el centro histórico como los muelles urbanos y, por supuesto, el puerto activo, pueden actuar de forma conjunta y coordinada, beneficiándose mutuamente a través de la recuperación de la ciudad portuaria, no como una única realidad absolutamente fusionadas, pero sí desde el carácter autónomo de cada una, articuladas en la búsqueda de una voluntad común, la convivencia de un puerto activo y una ciudad viva en un mismo contexto: la ciudad portuaria.

Estos casos pueden resultar muy distintos entre sí y sin aparente conexión, sin embargo, cada uno destaca por realizar una actuación pensada por y para el ciudadano, el habitante cotidiano de ese espacio, el que vive, trabaja y disfruta constantemente en ese medio. Son casos de muy diversas escalas, de diferentes características, de distintos usos empleados, de distinta morfología, situación y ubicación en la ciudad, sin embargo han tenido gran aceptación social, han mejorado enormemente la calidad urbana de sus ciudades, han mantenido el espíritu portuario en el waterfront y tienen bagaje suficiente como para considerarlos un campo de referencia.

Esta inmensa oportunidad que se abre hoy para las ciudades portuarias supone poder apoyarse en los cambios globales anunciados para avanzar los proyectos locales del futuro. Pero para ello, los actores urbanos y portuarios deben aprender a repensar juntos su territorio y a construir el carácter mixto de la ciudad-puerto. Se requiere una concertación constante entre los diferentes actores económicos, institucionales y sociales de cada lugar, así como una visión común integradora. Es el momento de que los representantes de la ciudad portuaria se comprometan al balance y la reflexión para ajustar y clarificar esa visión común.

No debemos olvidar que el fin último de la actuación es el propio ciudadano, por lo que resulta esencial sensibilizarlos en las dinámicas de la ciudad portuaria y compartir ambiciones comunes más allá de la mejora de calidad de vida con el renacimiento urbano de los espacios portuarios. El ciudadano debe pasar de ser sujeto indiferente o incluso opositor a convertirse en parte activa, encontrando en su actitud la verdadera identidad portuaria

de la ciudad. Sólo cuando se haya logrado una correcta integración social, sólo cuando exista el orgullo cívico de pertenecer a una ciudad portuaria, sólo en ese instante se habrá logrado la integración puerto-ciudad.

Recuperar la identidad portuaria de la ciudad, superar las barreras físicas y psicológicas, integrando en la vida cotidiana de sus habitantes tanto los espacios portuarios, con aquellos muelles liberados para uso urbano, como la propia actividad portuaria mediante la situación estratégica de esos usos complementarios.

Toda intervención urbanística debe tener una voluntad, y en este caso la voluntad va más allá de la mera integración, es la convivencia de dos realidades autónomas, un puerto activo y una ciudad viva, en un mismo contexto, la ciudad portuaria.

05. Bibliografía

ANDRADE, MJ, BLASCO, J. *Puerto-Ciudad. Estudio Comparativo de Buenas Prácticas*. Servicio Programas Europeos Ayuntamiento Málaga. 2011.

BOERI, S. “Mediterráneo: entre el puerto y la ciudad” en revista Neutra n. 14 *Ciudad-Puerto*. Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla. 2006

BRAUDEL, F. *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de Cultura Económica. Madrid. 1976

BRUTTOMESSO, R. “Puerto y ciudad: de la integración hacia la convivencia” en ALEMANY, J., BRUTTOMESSO, R. (eds.) *La Ciudad Portuaria Del siglo XXI, Nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad*. RETE, Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades. Venecia. 2011.

PETIT, J. *Le Corbusier: lui-même*. Edition Rousseau. Ginebra. 1970.

PERROY, A. “Un puerto a la medida de una ciudad. Marsella y Le Havre, dos ejemplos franceses” en revista Lars, nº10. 2008