

# Complejidad en la relación puerto-ciudad

Rinio Bruttomesso



**DESCRIPTORES**  
 URBANÍSTICA  
 ECONOMÍA URBANA  
 GEOGRAFÍA URBANA  
 RELACIÓN PUERTO-CIUDAD  
 WATERFRONT  
 COMPLEJIDAD URBANA  
 CALIDAD URBANA

## Introducción

El siglo XX ha concluido dejándonos en herencia una imagen emblemática de la ciudad de finales de siglo que, si se la compara con la que se mostraba al principio de este período histórico, difícilmente se puede entender que ha habido una continuidad y desarrollo de una a la otra. Es verdad que las partes más antiguas se han conservado y representan, casi siempre, las señas de identidad, que se han preservado no solo a lo largo de estos 100 años, sino también a lo largo de los siglos. Sin lugar a dudas algunas estructuras urbanas, como por ejemplo los puertos, son aún reconocibles, ya sea porque no se ha modificado su posición originaria o porque mantienen un perfil y una morfología del lugar bien definida. También muchas infraestructuras, como algunas carreteras o estaciones de ferrocarril con sus ramales binarios, aún se encuentran en su lugar y evidencian las líneas de acceso a las grandes conurbaciones urbanas, dibujando una especie de "armazón" del territorio que es una herencia de finales del siglo XIX.

Lo que aparece en cambio como una ruptura en el proceso gradual de crecimiento en la ciudad del siglo XVIII es la dimensión de la extensión urbana que se produjo en este último siglo y la consiguiente ruptura de la "forma urbis", como, por ejemplo, ha ocurrido en muchas ciudades europeas, determinada por la destrucción de los dispositivos de defensa que durante siglos han ido "frenando" y organizando el crecimiento urbano, tanto dentro como fuera del recinto de las murallas. Pero aún parece más sorprendente el declinar de la ciudad industrial, acaecido en el transcurso de la segunda mitad de este siglo, que ha sido, a menudo, tan rápido como impresionante, modificando en términos tan sensibles la imagen y la estructura de la ciudad del siglo XIX, que se ha llegado a definir esta ciudad como "post-industrial", es decir, como una realidad sucesiva a la fase caracterizada por el desarrollo de la manufactura, de las grandes fábricas, de los imponentes complejos industriales.

Las consecuencias de este cambio son evidentes y contundentes: primero, la obsolescencia, y el abandono, después, de vastas áreas de zonas industriales, el cierre de edificios, el cese de sistemas productivos, con los correspondientes problemas de degradación tanto física como social del tejido urbano.

Ante situaciones como ésta, muchas ciudades han reaccionado con programas de recuperación y de recalificación de las áreas degradadas, demostrando haber comprendido que la fase "post-industrial" no puede ser vivida solo con iniciativas orientadas a reducir los daños del final de una época, larga y decisiva, como ciertamente ha sido la de la afirmación de la industria, manteniendo en cambio que esta solución de continuidad debe ser interpretada en positivo, como una ocasión para el relanzamiento de la economía urbana, como la oportunidad de afirmar nuevos objetivos y nuevos desafíos. La historia del *waterfront* está exactamente dentro de este cuadro, este contexto de hechos y de voluntad, y por esto mantengo que el *waterfront* se debe interpretar como un paradigma esencial de la ciudad post-industrial.

## El waterfront como éxito peculiar de la ciudad post-industrial

Si las vastas y abandonadas zonas industriales son el más visible y concreto testimonio de los efectos del agotamiento de una época, debemos recordar que también otro, igualmente llamativo, emblema de esta transición está representado en las vicisitudes de las zonas portuarias que, a consecuencia de la revolución del transporte marítimo con la introducción del contenedor, han cambiado radicalmente su ordenamiento: los puertos han "liberado" las partes más estrechamente unidas al tejido urbano, dirigiéndose a la conquista de nuevos espacios, más periféricos y accesibles del *hinterland*. Muchas zonas del *waterfront* son o han sido zonas portuarias y de ello



Fig. 1. Amsterdam. Vista aérea del puerto. Primera mitad del siglo XIX.



Fig. 2. Amsterdam. Vista aérea actual del puerto oriental.





Fig. 3. Barcelona. Port Vell después de la operación de reconversión.

aún muestran huellas interesantes y explícitas. Por ello el final del proceso de crecimiento industrial, o mejor, su nueva orientación, se caracteriza principalmente por la exigencia de no utilizar nuevas áreas, por otra parte actualmente difíciles de encontrar en un territorio prácticamente totalmente urbanizado, sino aprovechar en cambio las dotaciones de espacios y de equipamientos procedentes del primer período industrial: el tema fundamental deviene la recuperación de este patrimonio, que cada vez se impone más en las políticas de desarrollo como auténtico recurso a valorizar, más que como una pesada y molesta herencia del pasado. Y en este sentido, el relanzamiento del *waterfront* es uno de los capítulos más significativos de esta política, dado que sobre esta zona urbana, en contacto directo con el agua, se opera con los mismos objetivos con los que la ciudad "reproyecta" las viejas y obsoletas zonas industriales, es decir, operando, al mismo tiempo, según tres directrices: la de "recomposición", la de "recalificación" y la de "recuperación".

En la primera –la "recomposición"– se entiende que los responsables de las intervenciones sobre el *waterfront* apuntan sobre todo a dar un sentido unitario a las diversas partes –tanto físicas como funcionales– en las que están divididas estas áreas (piénsese, por ejemplo, en los distintos sectores –a menudo aislados entre sí e incommunicados– que articulan las zonas portuarias en el mismo corazón de la ciudad, con los espacios destinados a actividades comerciales y de almacenamiento, completamente separados de los destinados a los pasajeros). Por lo tanto, el primer éxito decisivo de tales actuaciones es precisamente el trabajo de "zurcido" de estas partes y la activación de un nuevo "carácter", con el fin de

unir los distintos elementos que componen el cuadro en su conjunto, pero también para transmitir a los futuros usuarios una imagen inédita y atractiva.

El objetivo de la "recalificación" es quizás el más central en las intervenciones sobre el *waterfront*, ya que conlleva la reconsideración y la revitalización de zonas urbanas de dimensiones no despreciables y a menudo localizadas a breve distancia del centro de la ciudad: ya se trate de áreas portuarias o destinadas a otros usos, ya sea que las zonas recuperadas estén vacías o desprovistas de funciones, la importancia estratégica de esta valorización es indudable, ya que el éxito es reinsertar en el "juego urbano", con un mayor valor añadido, un considerable *stock* de suelo, asignándole un valor decididamente conspicuo, ya que a menudo se trata, a través del relanzamiento del *waterfront*, de redefinir el rol e imagen de toda la ciudad (desde este punto de vista, la experiencia desarrollada en Barcelona a lo largo de los años noventa, es ciertamente significativa y ejemplar).

Finalmente, con las intervenciones de "recuperación" sobre edificios singulares o sobre el conjunto de las estructuras, la acción sobre el *waterfront* también ha asumido un ulterior valor: la selección y la inserción de nuevas actividades en zonas abandonadas o deprimidas, a través de la reestructuración y la restauración de las construcciones existentes, a menudo de gran importancia histórico-arquitectónica, tratándose en efecto de testimonios significativos de arqueología industrial. Bajo este punto de vista, el ámbito del *waterfront* ha sido, en muchos países y ciudades, un extraordinario laboratorio de intervención sobre lo existente, presentando realizaciones ya establecidas en toda la gama de posibilidades de



Fig. 4. Barcelona Simulación con ordenador de la nueva intervención sobre el frente marítimo (Forum 2004).

la recuperación: desde el riguroso respeto por lo ya existente (tanto en el aspecto exterior como en la sustancial conservación de la distribución espacial interna) hasta operaciones más radicales y consistentes sobre el conjunto edificado.

Zonas industriales, centrales o de primera periferia, y zonas portuarias, en el *waterfront* "histórico", son por lo tanto los terrenos en los que se ha aplicado principalmente, aunque no exclusivamente, la importante y peculiar acción de renovación urbana que caracteriza a la ciudad post-industrial a finales del siglo XX. El objetivo es a menudo muy ambicioso, ya que no solo intenta la recuperación de zonas obsoletas o abandonadas, en posiciones estratégicas, sino también, conjuntamente, la definición de una nueva "calidad urbana", la proposición de nuevas "adiciones", capaces de ofrecer estándares de viabilidad más elevados a los que se asigna —en definitiva— la difícil función de contribuir de manera determinan-

te a relanzar la imagen y el rol de la ciudad a nivel del propio país y, en ocasiones, a escala internacional. En particular en Europa, donde el proceso de industrialización y de consolidación de las estructuras portuarias se ha iniciado antes que en otros lugares, ya es posible individualizar numerosos ejemplos de esta estrategia que ha asignado al *waterfront* un valor añadido en la perspectiva del desarrollo de la ciudad: en Inglaterra (Liverpool, Glasgow, Cardiff), en Francia (Le Havre, Dunkerque, St. Nazaire), en Alemania (Hamburgo, Bremen, Kiel), en España (Valencia, Bilbao, Cádiz), en Italia (Génova, Venecia, Nápoles, Trieste) —por citar solo algunos casos, excluyendo los ya bien conocidos ejemplos de los Docklands de Londres o del Port Vell de Barcelona—, este fenómeno es ya bien observable y presenta aspectos recurrentes, aunque con algunas variaciones, junto a caracteres peculiares, ligados al lugar y a la tradición local. Pero está fuera de duda que en el



Fig. 5. Londres. Residencias en los almacenes de los Docklands.



Fig. 6. Londres. Nuevas residencias en el área de los Docklands.





Fig. 7. Génova. Puerto. Zona de la estación marítima.

continente norteamericano y particularmente en los Estados Unidos dicha estrategia ha sido concebida, promovida, afirmada y consolidada precisamente en una especie de "modelo", posteriormente exportado al resto del mundo, desde Europa a Japón y Australia. Este es el primer modelo de recalificación de las áreas del *waterfront* urbano-portuario que contiene en sí la concepción, quizás aún "in nuce" de la función impulsora y conductora –a escala de toda la ciudad– del proceso de renovación de esta particular zona. Los celebrados casos de Baltimore y de Boston contienen el germen de una nueva operación, que de seguro asumirá, de una vez a otra, de ciudad en ciudad, connotaciones específicas y distintivas, dando origen a una amplia gama de éxitos, pero que a distancia de más de un lustro aparecen hoy casi como una especie de "big bang" del "waterfront redevelopment", auténtico inicio –para muchas ciudades– de una nueva y avasalladora fase de reorganización urbana.

### **El waterfront, paradigma de la complejidad urbana**

Observando con atención las principales intervenciones en el *waterfront*, no se puede dejar pasar por alto que uno de los elementos esenciales resulta ser la coexistencia de múltiples actividades que, mezcladas entre sí en diferentes porcentajes, y según los casos, dan vida a nuevas "piezas" de ciudad, en ocasiones marcadas por un interesante carácter de complejidad. El de la complejidad es un valor que seguramente distingue los organismos urbanos más completos, más articulados. A menudo es el éxito, también contradictorio, de proce-

sos largos, de sedimentaciones de fases históricas y de intervenciones realizadas en fases sucesivas: desde este punto de vista la complejidad es precisamente un producto de la inteligente y continua obra de construcción de la ciudad, que a veces dura siglos. Pero la complejidad puede ser igualmente, también con coloraciones diversas, el resultado de una intervención única y unitaria, comprendida en el espacio de pocos años, fruto de una operación parcial y "sectorial" más que de un acto planificador "general".

Al parecer, nuestra ciudad contemporánea ha crecido alternando a menudo momentos bastante desiguales en su construcción: a veces se encuentran iniciativas basadas en expresiones de la más banal simplicidad y de una embarazosa pobreza de intenciones (baste pensar, a este propósito, en la construcción de ciertos barrios residenciales, así como en la edificación de algunas zonas destinadas a actividades de negocios); en otras ocasiones, en cambio, cada edificio o zona urbana, aunque de modestas dimensiones, ofrece una variedad de situaciones, de articulación de espacios y de recorridos, de riqueza de estímulos comparable a los típicos de los tejidos urbanos históricos o en todo caso más consolidados. Tampoco las intervenciones en el *waterfront* han escapado a este doble destino, dando vida, por una parte, a interesantes fragmentos de ciudad, delineando sabiamente los temas de la innovación en el interior de lugares antiguos o señalados por la memoria histórica, y por otra parte en cambio han producido paisajes planos y monótonos, réplicas estancadas de operaciones pensadas y desarrolladas en otro sitio, que deprimen más que dan vitalidad a las zonas a reconvertir.

Allí donde se ha obtenido un resultado más convincente, es porque se ha actuado para hacer jugar un rol importante a algunos factores, considerados como componentes esenciales de la actuación sobre el *waterfront* y que han aportado una contribución significativa a la consecución de aquella complejidad urbana, valorada como objetivo primario a conseguir. Entre estos factores, se pueden destacar algunos criterios.

- a. La *pluralidad de funciones asignadas* al área, en relación tanto con la propia valorización como con la relación con el resto de la ciudad: en este sentido el *waterfront* puede jugar roles diferentes, pero complementarios. Esto significa, por ejemplo, que al *waterfront* se le ha podido asignar la tarea de mantener el propio carácter de zona límite entre agua y ciudad, pero al mismo tiempo la de reforzar los atributos de área central, estrechamente ligada al corazón de la ciudad. De nuevo, se puede constatar cómo en ocasiones sí se ha planificado un proceso de recalificación urbana más general, asignando al *waterfront* una "misión" de anticipación de este proceso, de modo que ciertas condiciones, una vez consolidadas en el *waterfront*, pudieran determinar efectos a una escala mayor: desde las inmediaciones de la franja terrestre del *waterfront* hasta las zonas más centrales y, como una onda expansiva, incluso en las áreas más lejanas y periféricas. La experiencia llevada a cabo en Barcelona, con la construcción de la Villa Olímpica y la redefinición del borde urbano a lo largo del mar, atestiguan aún hoy, a más de 10 años de distancia, cuán previsor y sabio ha sido dicho proyecto.
- b. La *multiplicidad de actividades introducidas* en las zonas recalificadas. La combinación funcional, en su articulación referida a los diferentes sectores de las principales actividades urbanas (económico-productivas, residenciales, de cultura y de tiempo libre, de movilidad), representa a menudo la llave maestra del éxito en la recuperación de un *waterfront*. La dificultad se encuentra obviamente en la

granulometría y en la dosificación, a fin de que en la mezcla no prevalezca la monofuncionalidad o el consolidado binomio "comercio + entretenimiento", que son los responsables de la degeneración de un cierto modelo de organización del *waterfront*, particularmente querido por muchos "developers" norteamericanos, que confían principalmente a las grandes estructuras comerciales la tarea de ejercitar el mayor reclamo de visitantes de estas nuevas áreas finalmente reconquistadas para uso público. Oportunos antidotos contra este peligro de aplanamiento pueden quedar representados por:

- Una significativa presencia de *actividades ligadas a los usos precedentes y originarios* de estas zonas (relativas, por ejemplo, a la vida en el mar, a la pesca, a la navegación, etc.), con el fin de evitar que se pierda completamente el recuerdo de estos aspectos tan peculiares, y de conservar huellas significativas de la identidad de estos lugares.
- Una cuidadosa implantación de *actividades productivas*, compatibles con el nuevo contexto rehabilitado, de forma que asegure una diversificación de la economía en la zona, capaz de entrelazar, por ejemplo, actividades tradicionales con otras más innovadoras. Estas últimas, de hecho, requieren, en ocasiones, espacios de dimensiones modestas y con requisitos fáciles de satisfacer, prestándose por tanto a ser alojadas en edificios ya utilizados como talleres o almacenes.
- La introducción de una cuota de *residencia* y de actividades ligadas a ella, con el fin de que el *waterfront* y su entorno inmediato no se conviertan, en determinadas situaciones, en un distrito dedicado exclusivamente al flujo de los visitantes ocasionales, creando de este modo otra zona especializada de la ciudad, que corre el riesgo de romper la continuidad de su tejido compuesto y heterogéneo con la inserción de grandes zonas artificiosas.



Fig. 8. Mahón (Menorca). Vista aérea de la ciudad y del puerto.





Fig. 9. Turku (Finlandia). Recalificación del área del viejo arsenal.



Fig. 10. Lisboa. Rehabilitación de los almacenes portuarios de Alcântara.

- Un esquema de *recorridos* que facilite y desarrolle la *interacción entre las distintas actividades*, en lugar de su separación, de modo que enriquezca, especialmente a lo largo de algunos itinerarios peatonales, la combinación entre distintas modalidades de uso del lugar, y favorezca la percepción de una más vasta gama de intercambios entre las funciones, que contribuyen notablemente a acentuar el nivel de la complejidad urbana.
- c. *La coexistencia de "lo público y lo privado"*, entendiéndolo con ello que las zonas de *waterfront* más interesantes presentan en su interior una mezcla de estos dos "elementos", referidos principalmente a:
  - *Las funciones*, con el fin de que junto a las actividades usualmente relativas al dominio público (por ejemplo sedes de oficinas del gobierno local, estructuras museísticas, etc.), se encuentren las que más típicamente gestiona el sector privado (hoteles, estructuras comerciales, locales de ocio).
  - *Los espacios*, en particular los abiertos, a fin de conjugar los públicos tradicionales (plazas, calles, parques, carriles ciclo-peatonales) con los controlados por privados (jardines, clubs, campos de juego, etc.).
  - *Los actores*, aquí entendidos principalmente como los sujetos gestores de los servicios presentes en el *waterfront*, ya que las diferentes lógicas (y prácticas) de gestión de las áreas y de los complejos situados en estas zonas, ayudan a recrear dicha condición, típicamente urbana, caracterizada por la yuxtaposición de distintas situaciones por modalidades de condición y de ejercicio de las actividades económicas.

### El *waterfront*, nuevo laboratorio de la calidad urbana

Cuando se estudian los diversos casos de recalificación del *waterfront* resulta enseguida evidente que uno de los objetivos principales de estas actuaciones, aparte del obviamente más explícito, concerniente a la voluntad de recuperar para usos urbanos zonas abandonadas o degradadas, es ciertamente el de obtener un nivel cualitativo relevante, sea en los aspectos físico-funcionales, sea en lo que se refiere al ambiente en su conjunto. Los resultados en ocasiones se alejan



Fig. 11. Santa Cruz de Tenerife. Modelo de la nueva estación marítima (Arquitectos: Herzog y De Meuron).

de las expectativas y los éxitos alcanzados son muy distintos de los imaginados o descritos en el material publicitario. Sin embargo en otras ocasiones, el *waterfront* se convierte en un interesante capítulo en la búsqueda de la calidad urbana entendida como uno de los principales retos de la "construcción" de la imagen de la ciudad entre los siglos XX y XXI. En realidad esta búsqueda se dirige, a menudo, a mejorar el orden y la habitabilidad de todo el organismo urbano: baste pensar en los intentos de limitar los efectos negativos del tráfico automovilístico, de introducir medios innovadores para una movilidad que responda mejor a las exigencias de los ciudadanos, de reconquistar amplias zonas industriales obsoletas, de revitalizar áreas residenciales degradadas, etc.

Pero ciertamente el capítulo relativo al *waterfront* es uno de los más ricos en indicaciones para comprender de qué forma las administraciones públicas y los inversores privados han reaccionado (y aún actúan) para reorganizar, en términos de calidad, estas áreas abandonadas. Con el deseo de dedicar nuestra atención, una vez más, a las intervenciones más significativas por los resultados obtenidos, se pueden evidenciar algunos elementos que han sido considerados, en ocasiones de modo casi constante, a veces solo de forma esporádica, con el fin de determinar un mayor éxito en toda la actuación.

- a. *Apertura del waterfront al público*, a través de un proceso, a veces realizado en fases sucesivas, de expropiaciones, de readquisiciones de las zonas de confin entre la ciudad y el agua (de mar, de río, de lago). Esto, probablemente, es una especie de pre-requisito general para cualquier



Fig. 12. Yokohama. Estación internacional de pasajeros.  
(Arquitectos: FOA - Londres).

operación de recalificación del *waterfront*, ya que muy a menudo la reconquista por parte de la ciudad se siente como una condición necesaria y prioritaria para iniciar una intervención de mejora y de atribución de nuevo valor a estas zonas. En realidad no es la propiedad pública de un área lo que puede garantizar por sí misma una mayor calidad en la intervención y, sucesivamente, la seguridad de un cuidado más atento y de un mantenimiento más esmerado: es más, en ocasiones sucede lo contrario; no obstante, en muchos casos de recuperación del *waterfront*, es precisamente la apertura al público de estas zonas, antes inaccesibles, la que determina una demanda de intervenciones atenta y cualificada.

b. *Desarrollo de la accesibilidad al waterfront*, favoreciendo particularmente la peatonal, especialmente en relación a los recorridos de conexión con el centro de la ciudad y por lo tanto con las zonas limítrofes, con el fin de eliminar obstáculos e impedimentos en la circulación alrededor de la zona recuperada. Se asegura también una buena accesibilidad a los medios de transporte públicos, a fin de que el *waterfront* sea de fácil acceso para las distintas modalidades de transporte, sea este por tierra o por agua. De todos modos debe destacarse la función esencial de la peatonalidad para el éxito de estas operaciones y estudiarse con atención todas las posibles intersecciones de los recorridos peatonales con las calles vehiculares: el recurso a puentes, a pasos elevados o subterráneos hace más ágil, seguro y agradable el acceso de los peatones al *waterfront*.

c. *Limitación del tráfico automovilístico*: el *waterfront* a menudo se ha convertido, después de las intervenciones de recalificación, en una de las zonas peatonales de la ciudad o, mejor, la operación de valorización con frecuencia se ha enfocado a la peatonalización de buena parte del *waterfront*, como una de sus cartas ganadoras. Con ello se consigue que la presencia del tráfico de vehículos privados haya sido objeto de cuidadosos estudios para limitar el acceso, para regular la cantidad y definir bien los recorridos. Esta acción de alejamiento al menos parcial de este tipo de tráfico comporta una igualmente clara elección a favor del desarrollo del servicio de transporte público (sobre ruedas, sobre raíles, pero también sobre el agua), con el fin de que la batalla contra los efectos negativos del exceso de utilización del medio privado en el centro de la ciudad (así como en el resto de las zonas urbanas de valor, como el *waterfront*) no se convierta en una pura penalización de la movilidad de los ciudadanos y visitantes, transformándose por tanto en una opción tan radical como demagógica y veleidosa.

d. *Valorización del transporte sobre el agua*, a conseguir actuando en dos direcciones. La primera, "redescubriendo" este sistema de transporte al público, es el relanzamiento de una movilidad urbana que aproveche plenamente la potencialidad del medio agua, capaz de ofrecer prestaciones interesantes tanto para descongestionar las calles ciudadanas como para hacer más agradable el traslado de una parte a otra de la ciudad, sin tener que atravesar obligatoriamente las zonas centrales. La segunda dirección a seguir es la de





Fig. 13. Amsterdam.  
Nueva residencia en la zona del puerto oriental.



Fig. 14. Venecia.  
Vista de un vaporetto.



Fig. 15. Palma de Mallorca. Recalificación de la zona del frente marítimo del centro histórico.



Fig. 16. Parenzo (Croacia).  
Uso balneario del frente marítimo urbano.

favorecer y mejorar las situaciones de intercambio modal entre los distintos sistemas de tierra y de agua. Las estaciones intermodales, entre tierra y agua, obviamente situadas en el *waterfront*, pueden convertirse en auténticas estructuras urbanas complejas, capaces de acoger no solo las funciones ligadas al transporte, sino también otras actividades, que permitan el uso intenso de los servicios presentes, capaces de atraer flujos de visitantes y de nuevos usuarios.

- e. *Destacar los caracteres ambientales y urbanos del waterfront*, para evidenciar la peculiaridad de esta zona urbana (su contacto con el agua, las vistas del agua y de la ciudad de esta zona-límite, la presencia de las particulares actividades instaladas, etc.), haciéndosela apreciar a los visitantes habituales. Resulta por tanto de gran relevancia una correcta sistematización de los bordes, de los recorridos a lo largo de las orillas, de los muelles, de las zonas de descanso; seleccionar los puntos de vista privilegiados para disfrutar del paisaje urbano y elementos recuperados, incluso los modestos, que dan testimonio de la realidad pasada y de la actividad hoy extinguida. En este sentido el

cuidado del diseño del mobiliario urbano del *waterfront* puede adquirir un significado particular, que va más allá del aspecto estético y que apunta a redescubrir o a sugerir valores emblemáticos, referidos esencialmente a la presencia del agua y a su determinante uso en esta zona.

- f. *Garantizar la calidad del agua* en las zonas del *waterfront* recuperado. Es evidente que esta garantía debe afectar a todos los cuerpos de agua presentes en la ciudad, pero también es claro que la operación de valorización de las zonas "terrestres" del *waterfront* están fuertemente penalizadas –en las vertientes ambiental y económica– por una insatisfactoria calidad del espejo del agua frente a las áreas recalificadas. Una buena calidad del elemento hídrico permite en cambio el desarrollo de una multiplicidad de usos, tanto ligados al tiempo libre como a utilidades productivas. Pero la misma función residencial, o la actividad inmobiliaria en el sentido más amplio, aportarían una gran ventaja, ya que el agua limpia puede ser vista como una especie de prolongación del espacio abierto, exterior a la vivienda, utilizable por los residentes y disfrutable por los visitantes del *waterfront*.

## Waterfront: nueva “categoría” urbana y globalización del “fenómeno”

Los aspectos evidenciados en los párrafos precedentes resultan, como se ha dicho varias veces, de una observación atenta, aunque no exhaustiva, de las actuaciones de intervención de recalificación de las zonas de *waterfront* en muchas ciudades de agua, en distintas partes del mundo. Una observación que permite, entre otras, llegar a una conclusión: el *waterfront* actualmente se ha convertido en una especie de nueva “categoría” en el cuadro de los elementos que articulan y definen la estructura urbana (refiriéndonos a una ciudad caracterizada por una presencia significativa del agua). Una “categoría” tipológica, que puede alinearse con otra que ya ha sido muy debatida en el pasado, en países europeos: me refiero, por ejemplo, al “centro direccional”, término en el cual la cultura urbanística y arquitectónica del Viejo Mundo se ha comprometido a fondo y que ha confrontado hace unos decenios. Pero la todavía actual confrontación sobre los “centros históricos” es también un capítulo importante del urbanismo contemporáneo, que a menudo teoriza o practica un desarrollo de la ciudad “por partes”, por políticas sectoriales, perdiendo frecuentemente de vista la exigencia de un crecimiento “concertado” entre los distintos sectores, la necesidad de un desarrollo equilibrado entre zonas centrales y periféricas, en un palabra, de una profunda unidad de los proyectos de revitalización de todo el organismo urbano.

Las numerosas valencias con las que los procesos de recalificación del *waterfront* están connotadas nos inducen a considerar esta área como absolutamente “estratégica” para el destino de la ciudad: un banco de pruebas para verificar la validez de estas políticas. En este sentido el *waterfront* se puede considerar paradigmático de la condición de la ciudad post-industrial e incluso a través de sus vicisitudes será posible realizar una lectura de los aciertos y errores de las políticas urbanas.

Al “*waterfront*” muchas ciudades le han asignado una tarea de gran compromiso: a través de la recalificación de un área, el relanzamiento de la ciudad. Esto ha sucedido porque los casos más clamorosos de éxito de las intervenciones sobre el *waterfront* han estimulado y dirigido una carrera a la imitación, a veces plana e ingenua, pero que sin embargo ha multiplicado y consolidado el interés por esta parte de la ciudad. Las administraciones más atentas, así como los emprendedores más sagaces, han tratado de definir los caracteres peculiares de las zonas a re proyectar, subrayando los caracteres más específicos, con el fin de construir una nueva identidad del “lugar” bien perceptible, capaz de representar, a su vez, un ulterior modelo en el campo del “*waterfront redevelopment*”. Debemos recordar que estas intervenciones también son las que más presentan el problema de las reconexiones de las relaciones con el resto de la ciudad y en particular con su centro y su núcleo histórico, interpretando correctamente la exigencia, antes recordada, de planes y proyectos urbanísticos cada vez con más capacidad para retejer relaciones, o establecerlas nuevas, con el resto del organismo urbano.

La indudable formación de “modelos” de desarrollo del *waterfront* afirmadas sobre los éxitos de algunos casos, que ya forman parte de la literatura internacional sobre esta cuestión, ha determinado la propagación de los ejemplos a escala planetaria, hasta el punto de que actualmente se puede hablar de “globalización” de las temáticas del *waterfront*. Los “peligros”, o mejor, los riesgos de tal mundialización son bastante evidentes y en algunos aspectos casi nos recuerdan lo que ha ocurrido en el campo de la construcción de los centros comerciales, de los “shopping centers”, donde se ha asistido a una auténtica revolución del sector, que también ha comportado la uniformidad a escala internacional no solo de algunos estándares constructivos, sino también de esquemas organizativos, tipologías espaciales, formas arquitectónicas, generando de este modo una monótona secuencia de “dejà vu”, capaz de impedir cualquier reconocimiento de los lugares y de las estructuras. La “globalización” del *waterfront* debe en cambio inducir, precisamente porque se trata de un trozo de ciudad y no de un complejo comercial, la puesta a punto sobre todo de instrumentos adecuados para el análisis del sitio a recalificar: esto se enfatiza porque muchos de los *waterfronts* han sido áreas de relevancia portuaria, pero ya no lo son y, por el momento, aún no se han convertido en zonas urbanas. Por lo tanto su valoración se conduce superando, al menos en parte, el recurso a las tradicionales “herramientas de trabajo” de los analistas del sector (economistas, urbanistas, sociólogos, etc.), y también tratando de “inventar” y calibrar nuevos métodos para definir vínculos y potencialidades de la intervención sobre el *waterfront*.

También es oportuno recordar que el tema de la recuperación del *waterfront* no solo concierne a las grandes ciudades, a las metrópolis de cualquier continente, absolutamente mejor provistas de recursos económicos que la multitud de medianos y pequeños centros urbanos, también dotados de un área en contacto inmediato con el agua, a veces completamente abandonadas o ignoradas, a veces huéspedes aún de actividades ligadas a la pesca, pero también necesitadas de intervenciones de saneamiento y de modernización. Si estos primeros 25-30 años de trabajo sobre el *waterfront* se han interesado principalmente en los grandes centros, no cabe duda de que el gran desafío se jugará, en la próxima década, en las miles y miles de instalaciones de más modestas dimensiones, en todos los lugares del planeta, que necesitarán, por lo tanto, una mayor atención y un estudio más meticuloso de sus exigencias y de sus objetivos de desarrollo. □

Rinio Bruttomesso  
Arquitecto

Profesor de Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de Venecia (IUAV)  
Director del Centro Internazionale Città d'Acqua, Venecia

Nota Traducción del original en Italiano: Pilar Vivas Montes

