



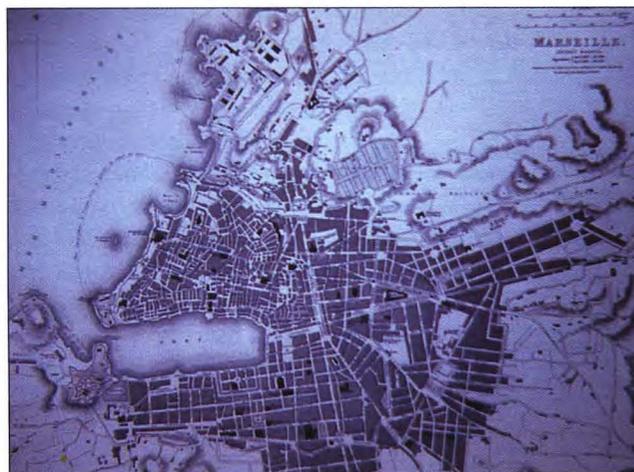
TRANSFORMACION DE ESPACIOS PORTUARIOS EN AREAS URBANAS

Experiencia española y marco internacional

"It would hardly be an exaggeration to say that waterfront revitalization was the major event in urban planning and developing during the last decade. It symbolized the 1980s in the same way that motorway construction and new town building characterized the 1950s and 1960s".

Peter Hall¹

La remodelación de espacios portuarios para usos urbanos constituye uno de los temas de mayor interés en urbanismo de las últimas décadas. Lo prueban las innumerables publicaciones y artículos, los frecuentes congresos y seminarios, las continuas referencias a esas operaciones, donde parecen ensayarse las formas urbanas, los tipos arquitectónicos o los ambientes ciudadanos del futuro.



Texto: Julio Pozueta. Profesor Titular Departamento de Urbanística Escuela de Arquitectura de Madrid.

Las remodelaciones portuarias han sido un fenómeno frecuente, casi una constante, en la historia de las ciudades portuarias. En España y fuera de España. Lo que es nuevo, quizás, es la escala de las remodelaciones, el tamaño de los espacios portuarios obsoletos que en estas décadas se transforman hacia usos urbanos. Un tamaño que deriva del enorme desarrollo portuario-industrial del siglo pasado y del presente y que, desde los años 60, entra en crisis. Pero las remodelaciones portuarias a mayor o menor escala, dependiendo de la coyuntura histórica, se han sucedido en Europa, al menos, desde el inicio del desarrollo urbano medieval.

La ciudad y el puerto en la historia

El mecanismo de estos procesos de transformación es sencillo. Los puertos, que ocupan un lugar central en la mayoría de las ciudades costeras desde su origen y que pronto están rodeados por tejidos urbanos densos, se ven

obligados a prolongarse hacia el exterior, a medida que precisan de mayores instalaciones, superficies o calados. En ese proceso, los puertos se extienden por el borde marítimo y, lentamente, van abandonando algunas de sus antiguas dársenas y muelles que, convenientemente acondicionados con rellenos o nueva pavimentación, se incorporan a los centros urbanos, constituyéndose a menudo en elementos y espacios clave de la ciudad. Plazas y avenidas, jardines y ensanches de ciudades como Santander, Alicante, La Coruña o Barcelona se sitúan hoy en el lugar de lo que antes fueron dársenas, muelles y otras infraestructuras portuarias.

Lo mismo ha sucedido en todo el mundo. En Londres o en Trieste, en San Petersburgo o en Baltimore. La historia de puertos y ciudades está trufada, en gran medida, por esa transición, por esa transformación de espacios portuarios en áreas urbanas. Sin embargo, este lento reciclaje de instalaciones y espacios portuarios no impedía la existencia de una casi total simbiosis entre el puerto y la ciudad. No sólo el puerto era inconcebible sin la ciudad o la ciudad sin el puerto, sino que, incluso, crecían al unísono: los proyectos de expansión del puerto eran, simultáneamente, proyectos de ensan-

En la página contigua, una fotografía del Puerto de Trieste. Sobre estas líneas, un plano de 1840 de Marsella, en el que se aprecia la simbiosis puerto-ciudad.

1. "No es exagerado decir que la revitalización de los "waterfronts" ha sido el mayor acontecimiento de planificación urbanística y desarrollo de la última década. Simbolizan los años 80 de la misma manera que la construcción de autopistas y la edificación de nuevas ciudades caracterizan los 50 y los 60." (HALL, 1991).

THE TRANSFORMATION OF PORT ENVIRONMENTS

Over the last few decades, the remodeling of ports for urban use has become a major urban planning and

design experience. Begun in the USA in the 1960s, the trend spread to Europe and developed in Spain during the 1980s.

This article first analyzes both the

qualitative and quantitative changes that have taken place in sea transport and in these harbor cities themselves.

It then goes on to synthesize port remodeling's main characteristics as well

as the problems it has faced in other countries. Finally, the article offers an overview of the situation in Spain by explaining recent developments and problems that arise.

che urbano; las formas portuarias trascendían en las formas urbanas, los diques se prolongaban en calles, las fachadas de la edificación rodeaban e imitaban formalmente a las dársenas. Puerto y ciudad eran inseparables (2).

En las ciudades comerciales, el puerto era el centro económico, el centro urbano, el polo de sus comunicaciones, a menudo, el elemento dinamizador de la ciudad. La vida urbana, económica o social se animaba o decaía prácticamente al ritmo del movimiento portuario.

En ese contexto simbiótico, el puerto era la "frontera entre la ciudad y el mar" (3). Pero una frontera no concebida como obstáculo. Con más precisión, el puerto era la forma natural que la ciudad adoptaba en su contacto con el mar.

Muy pocas ciudades costeras de siglos pasados adoptan otra forma de borde marítimo. La localización costera de una ciudad se explica en la inmensa mayoría de los casos por la utilidad de su puerto como base para la pesca o para el comercio, y, lógicamente, el frente marítimo de la ciudad es el puerto. No hay prácticamente ciudad costera sin puerto. El ahora famoso "waterfront", que se remodela por doquier, ha sido tradicionalmente puerto.

Este carácter de los puertos como forma "natural" del borde marítimo de las ciudades y centro de actividad se comprueba con una simple ojeada a los planos actuales de muchas ciudades portuarias españolas.

Sin embargo, en el último siglo y, más concretamente, en las últimas décadas se rompe este equilibrio simbiótico entre puerto y ciudad, que se había mantenido durante siglos, y la remodelación conjunta de amplios espacios portuarios se hace posible y, además, necesaria.

El número de factores que intervienen en este proceso es sin duda extenso y difícilmente podría explicarse con rigor en el reducido espacio de un artículo. No obstante, tratando de avanzar una síntesis de los más comúnmente admitidos e importantes, podrían resumirse en dos grandes grupos. Uno constituido por los cambios que se han producido en las ciudades y en la población urbana en general, y otro por los cambios que se han producido en los puertos y en el transporte marítimo.

Cambios en la relación puerto-ciudad

¿Cuáles son los factores que desde la ciudad, desde la vida urbana, han fomentado esos cambios en las relaciones entre el puerto y la ciudad? Básicamente podríamos decir que hay dos grandes factores que explican estas transformaciones:

- Por un lado, la complejidad creciente de la vida económica y social, que ha hecho del puerto una más de las infraestructuras en las que se apoyan nuestras modernas ciudades costeras. Una infraestructura importante, sin lugar a dudas, pero sobre la que ya no gravita el conjunto de la vida económica de la ciudad. Surgen otras infraestructuras de transporte, compiten con los puertos y reducen su ámbito de influencia relativo, como el ferrocarril, en el siglo XIX, y la carretera y los aeropuertos, en el XX. Esta pérdida de importancia es reflejo de la aparición de sectores económicos nuevos, cuya dinámica en poco o nada se relaciona con la existencia del puerto, como es, en general, el sector servicios, y que se irán haciendo dominantes en el conjunto de la economía (4).



Incluso, algunas actividades terciarias ligadas al comercio portuario y tradicionalmente localizadas en el propio puerto o sus inmediaciones se desligan espacialmente del ámbito portuario, localizándose autónomamente y reduciendo así considerablemente la complejidad de los espacios portuarios (5). En definitiva, el puerto pasa en el último siglo de constituir la infraestructura base de la economía de numerosas ciudades costeras a ser simplemente una más, tan necesaria como la Universidad, por ejemplo, en el complejo entramado económico actual, pero ya no una infraestructura central.

- El otro gran cambio que se produce en las ciudades es la distinta consideración de la naturaleza y, en particular, del borde marítimo entre la población urbana. Este cambio se inicia con el desarrollo de la moda de los baños de ola a mediados del siglo pasado, que consigue desviar el interés turístico de las zonas rurales a las costas y supone la aparición de diversas actividades lúdico-deportivas que compiten con

los puertos para la ocupación de la línea de costa. La transformación culmina en las dos últimas décadas con el progresivo protagonismo que adquieren los valores ecológicos y medioambientales, de los que la franja marítimo-terrestre constituye uno de los espacios emblemáticos, pero que es, al mismo tiempo, el inevitable lugar de localización de las infraestructuras portuarias.

De esta manera, los ciudadanos han pasado, en unos pocos decenios, de considerar los puertos como verdaderos motores de la economía urbana y los frentes portuarios como las formas naturales que adopta el borde marítimo urbano, a considerarlos como "frontera", como ocupantes no deseados de espacios ecológica, paisajística y recreativamente valiosos que la ciudad debería recuperar cuanto antes para sí.

Antiguamente, el puerto era la forma natural que la ciudad adoptaba en su contacto con el mar.



En definitiva, desde las ciudades, el puerto ha perdido importancia y se ve como una infraestructura más e incluso, se le disputa genéricamente el espacio que ocupa.

Actividad portuaria y transporte marítimo: alteraciones

Si este cambio de actitud se produce en las ciudades, ¿qué ha ocurrido, mientras tanto, en los puertos y en el transporte marítimo. Pues bien, las transformaciones en este terreno han sido igualmente importantes. Entre ellas, pueden señalarse:

- Por una parte, la severa reducción de algunos tráficos y actividades tradicionales en los puertos. Entre ellas, el transporte marítimo de pasajeros a larga distancia, trasatlántico, por ejemplo, desaparecido prácticamente ante la competencia del transporte aéreo a partir de los años 50, que ha dejado sin uso numerosos muelles y estaciones marítimas en ciudades como San Francisco, Nueva York, Génova, Barcelona, etcétera. También la pesca, que reduce su importancia en la mayoría de los puertos en los últimos años.

- Por otra, el aumento cuantitativo del tráfico marítimo de mercancías, que se ha multiplicado por más de cien en el último siglo y medio. Este aumento ha sido simultáneo con el del tamaño de los buques, que han llegado a tener capacidad para cientos de miles de toneladas.

- Finalmente, los cambios cualitativos en el transporte marítimo de mercancías, con la aparición de métodos de normalización y unificación de mercancías, que permiten una gran mecanización de las labores de carga, descarga y manipulación y exigen una fuerte tecnificación de los puertos. Entre ellos, tal vez, el proceso de normalización de mayor trascendencia ha sido la contenerización, que ya, a mediados de los ochenta, captaba el 80% de la carga general mundial (MAYER, 1988) y que supone:

- Que no hay ruptura de carga, lo que hace necesarias buenas y rápidas conexiones terrestres, ferroviarias y viarias.

- La organización interna de las conexiones se queda anticuada. Frente a una gran longitud de muelles, que era

la exigencia primordial de la carga general hace algunos decenios, en la actualidad lo es la amplitud de las superficies de carga y descarga, exigiéndose de 12 a 15 Ha. de superficie por unidad de atraque, bien conectadas a ferrocarril y autopista (GIBSON, 1988).

- Si antes un buque pasaba la mitad del tiempo en los muelles, ahora la proporción se ha reducido considerablemente, interesando reducir el tiempo al mínimo, lo que exige rapidez de carga y descarga y amplias superficies para una primera acumulación de mercancías (6). Si antes eran importantes las instalaciones en relación al barco (gruas, etcétera), aunque ahora también lo sean, crece la necesidad de atención a las relacionadas con las operaciones en tierra: accesos, ferrocarril, etc. (BRENEN, 1988).

Estos procesos han exigido a los puertos la búsqueda de nuevos emplazamientos para sus instalaciones, donde asegurar los profundos calados ahora necesarios, las amplias superficies de maniobra exigidas para garantizar una descarga rápida de los barcos y la alta accesibilidad a las redes ferroviarias y viarias reclamada por la movilidad y rapidez del comercio internacional. Este proceso, junto a la progresiva tecnificación del espacio portuario, les hace cada vez menos compatibles con una localización central.

Numerosos puertos no podían disponer de estos espacios amplios, reclamados por las actuales tecnologías de transporte. Las nuevas terminales de Rotterdam o Amberes, el nuevo Puerto de Nueva York, Port Elizabeth en New Jersey, que vino a sustituir sus antiguos muelles tipo finger de Manhattan, o el reciente Puerto de Tilbury en Londres, son enormes explanadas sin obstáculos que sucedieron al laberinto de diques, fingers, dársenas, etc., de los puertos tradicionales. Traslados como el del puerto de Marsella a Fos, o la salida de Bilbao al Abra exterior, ahora en ejecución, son ejemplos también de este proceso.

Al abandono de espacios portuarios debido a los cambios tecnológicos mencionados habría que añadir los cambios en la localización de la industria que, salvo aquellas consumido-

Sobre estas líneas, el Quincy Market en el "waterfront" de Boston. Arriba a la izquierda, otra fotografía del puerto bostoniano. Por último, las plataformas portuarias en Port Elizabeth (New Jersey), donde se sustituyeron los muelles tipo finger por enormes explanadas sin obstáculos.

ras de grandes volúmenes de materias primas o combustibles, transportadas a granel (siderurgias, petroquímicas, etc.), abandonan sus antiguas factorías situadas en las proximidades de los puertos en búsqueda de mejores comunicaciones terrestres y más amplios espacios o directamente entran en crisis, añadiendo a los espacios portuarios en proceso de abandono, amplias áreas de vieja industria.

En definitiva, los cambios ocurridos en el transporte marítimo y en sus infraestructuras sitúan a los puertos en las últimas décadas a la búsqueda de nuevos emplazamientos para sus muelles e instalaciones, incluso en una situación de estancamiento de los tráficos, y en la tesitura de decidir el destino de las áreas obsoletas en proceso de abandono que, junto a las playas de vías o estaciones y, en algunos casos, zonas industriales anejas, quedan sin utilidad inmediata.

Sorprendentemente, si se contrastan las exigencias urbanas y las portuarias, todo parece encajar a la perfección. La pérdida de importancia de los puertos, en el marco de la complejidad infraestructural y económica actual parece corresponder con la búsqueda de localizaciones más periféricas y su carácter de infraestructura técnica especializada. De la misma manera, a las exigencias de recuperación de los frentes marítimos ocupados por los puertos parecen corresponder la obsolescencia y progresivo abandono de éstos por las autoridades portuarias.

Esta correspondencia es la base de que, en la actualidad, en casi todos los países, en casi todos los grandes puertos, en la mayoría de los puertos medios y en numerosos pequeños puertos, se esté procediendo a remodelar instalaciones y espacios para adaptarlos a otras actividades.

De Boston a Hong-Kong, de Sydney a Oslo, en general por todo el mundo, viejas instalaciones portuarias e industriales son sustituidas por modernos edificios comerciales, de vivienda u oficinas. Se transforma el aspecto, la forma física de estos lugares y cambian, también, las actividades, los usos a que se destinan.

Sin embargo, que los procesos de remodelación portuaria se hayan generalizado no quiere decir que estén exentos de dificultades y se desarrollen con fluidez. Las más de las veces se enfrentan a numerosos problemas, que no se refieren a las condiciones básicas de la transformación que la modernización portuaria exige y la calidad de vida urbana empuja, sino, fundamentalmente, al cómo, al dónde y al cuándo del proceso. Es decir, al calendario y a las formas de gestión y definición de los nuevos usos. Porque, si bien, en el marco general todo parece encajar, en cada caso concreto los desarreglos pueden ser importantes.

La experiencia internacional

La experiencia internacional es muy ilustrativa de las condiciones y características que hacen posible el desarrollo de estas operaciones y puede ayudar a comprender mejor los retrasos y dificultades con que éstas se encuentran en nuestro país.

En su forma actual, las remodelaciones portuarias que se inician en los años 60 en USA, Boston y Baltimore son consideradas las primeras experiencias de alcance, y se generalizan en los 70 y 80 en Europa y la universalidad del fenómeno ha llevado a numerosos investigadores a estudiar sus causas, los factores que las desencadenan e impulsan (7).

De estas investigaciones parece deducirse una conclusión bastante razonable y es que, en principio, para que



puedan realizarse estas remodelaciones ha sido necesario que se conjuguen y lleven a cabo dos procesos:

- En primer lugar, la desafección de instalaciones y espacios portuarios de sus antiguos usos. Es decir, es necesario – y así se ha producido en la mayoría de los casos y sin duda en los primeros –, que se abandonen los espacios y edificios portuarios o los industriales próximos al borde marítimo o fluvial, previamente a su remodelación. Primero, por así decirlo, ha habido espacios portuarios sin uso, luego remodelaciones. No existen referencias de casos en que los nuevos usos desalojen a los portuarios o industriales.

Boston y Baltimore, que se dan como los casos piloto de las modernas remodelaciones, así se desarrollaron. De hecho, allí y en casi todas partes, las autoridades locales y regionales, o los promotores privados, han tardado en ver las posibilidades de desarrollo de estas zonas abandonadas y han tardado más todavía, en lograr iniciar el proceso de remodelación.

- Porque, en segundo lugar, además de estar disponibles, estas áreas, estas extensas áreas, han tenido que ser capaces de atraer inversión. Es decir, han tenido que darse las circunstancias socioeconómicas e institucionales necesarias y positivas para que las remodelaciones tuvieran lugar. En definitiva, además de la oferta de espacio portuario obsoleto, era necesario que surgiera la demanda correspondiente y que ésta fuera solvente.

Las nuevas actitudes sobre el medio ambiente y sobre el litoral, en general, suponen la existencia de una demanda latente sobre dichos espacios. Además, existen otros factores que parecen consolidar la existencia de la demanda sobre estas áreas, como son el importante crecimiento que han experimentado en los últimos años los recursos disponibles para el ocio, y en particular para el ocio y recreo ligado al agua y al mar y la necesidad en las áreas centrales urbanas de conseguir zonas libres y espacios de expansión (8).

7. La bibliografía al respecto es amplia. Algunas referencias generales pueden encontrarse al final de este artículo, pero existen numerosos trabajos sobre casos concretos en los que estudiar la variada casuística del tema. Por otra parte, esta revista abordaba el tema desde una perspectiva internacional, en su número 2, 1987, dedicado a "Grandes proyectos urbanos", en el que se incluían artículos sobre los casos de Baltimore y los docklands de Londres.

8. Esta situación era muy aguda en España, debido a los déficits de espacio libres acumulados en los años 60 y 70.

9. La operación de Baltimore, considerada una de las primera remodelaciones portuarias modernas, con su Harbour Place como emblema, consiguió superar en 3 años los visitantes anuales de Disneyland, alcanzando los 18 millones. (HALL, 1991).

10. La operación de los Docklands se inicia formalmente en 1975, cuando el Secretario de Estado de Medio Ambiente presenta al Parlamento el Informe sobre "The Redevelopment of London Docklands" (LDDC, 1985).



Sin embargo, entre la oferta existente y la demanda se interponían e interponen todavía numerosas dificultades. Entre ellas cabe destacar:

A) LA CUESTION DEL SUELO

Tal vez el mayor problema de estas operaciones en todo el mundo, y en España también, es la adquisición o la transmisión de la propiedad del suelo en los espacios marítimos obsoletos o abandonados. Esta transmisión es necesaria porque las instituciones propietarias no tienen, en general, interés en la remodelación. No sólo es frecuente que los puertos o las instituciones ferroviarias o militares se resistan a cualquier proceso de remodelación, sino también que, allí donde no se resisten, no quieren fomentarlas o dirigir las. Son instituciones que no están preparadas para promoverlas.

Ello exige normalmente que el suelo cambie de dueño antes de la remodelación o que se constituyan instituciones específicas, lo que lleva a un proceso de negociaciones y concertación complicado, en el que deben definirse la participación de cada una, los procedimientos legales, etcétera. Los problemas de gestión asociados a este proceso son, sin duda alguna, importantes.

También, respecto al suelo, debe subrayarse la necesidad de conseguir una masa crítica del mismo mediante la cual iniciar la operación, garantizando el aumento de valor de los terrenos y asegurando las inversiones. Es decir, para romper la imagen de estas áreas portuario-industriales en desuso y hacerlas atractivas a la inversión es necesario incluir en la operación una cantidad de suelo suficiente para crear un nuevo ambiente que se imponga al viejo, lo que exige la disponibilidad de amplias superficies de terreno.

Es habitual que alguna institución pública se ocupe de limpiar el suelo, de despejar estas áreas. Así se hizo en Baltimore (VEGARA, 1987; LAW, 1988), donde a instancias de la iniciativa privada que desarrollaba el Charles Center, la ciudad compró, limpió y vendió el suelo a los promotores para cons-

truir 200.000 m² de oficinas, 40.000 de comercios, hoteles, etcétera, en una primera fase, que luego llevó en el Inner Port a una operación de 200 Ha., en 1964, con la construcción de una gran complejo de parques, oficinas, etc. (9).

En Toronto, la Toronto Harbour Commission, endeudada por la reducción a la mitad de su tráfico entre 1969 y 1974, inicia la remodelación mediante promociones residenciales, incorporando a los ferrocarriles en el Plan de 1978, gestionado por un Consorcio, la Harbourfront Corporation (HALL, 1991).

Una gestión distinta es la de las Development Corporation inglesas, sociedades creadas por la Secretaría de Estado del Medio Ambiente (10). En 1981 se crea la de Londres, a la que seguirán otras como la de Liverpool unos años más tarde, cuyo objetivo es lograr atraer grandes inversiones privadas. Operan como empresas privadas pero con las ventajas de las públicas. Pueden expropiar, comprar y vender, incluso decidir las regulaciones urbanísticas, conceder incentivos fiscales, etc. Ello les permite una ágil gestión del suelo. Normalmente, les son transferidas las propiedades por los puertos, a los que compensan de algún modo, y adquieren o expropián otras.

En cualquier caso, el suelo y su transmisión es considerado uno de los obstáculos más difíciles a superar en las remodelaciones de "waterfronts". Exige largas negociaciones y en ellas suelen sentarse las bases de las formas de gestión y de negociación del conjunto de la operación (SAMPERI, 1986).

B) LA COMPLEJIDAD CONSTRUCTIVA

Otra de las dificultades que caracteriza la remodelación de espacios portuarios y su transformación a usos urbanos es la complejidad de las operaciones ya que requieren técnicas muy especializadas para:

- Construir y cimentar en las proximidades o sobre el agua.
- Remodelar distintos espacios con pavimentos e infra-

En la página contigua, dos imágenes del "waterfront" de Baltimore, cuya remodelación es considerada como una de las experiencias piloto de este tipo de operaciones. En esta página, abajo a la izquierda, imagen del Puerto de Darling (Australia). Sobre ella, vista general del Puerto de Liverpool y, a su lado, el Albert Dock, también de Liverpool, remodelado.

estructuras pesadas o construir sobre rellenos poco aptos como base de edificaciones.

- Dotarles de algunas infraestructuras urbanas, como agua, saneamiento, etc., de las que a menudo carecen.

- Recuperar, restaurando o remodelando, edificaciones existentes, de estructura y materiales a menudo poco usuales en la actualidad.

La complejidad técnica de estas operaciones, en absoluto insuperable, como la experiencia ha demostrado, constituye sin embargo una dificultad añadida que se traduce en plazos de realización más largos y costos más altos que las construcciones convencionales.

C) LOS ACCESOS

El éxito de las operaciones de transformación de espacios portuarios a usos urbanos depende en gran medida de la accesibilidad que se confiera a éstos con la remodelación.

Los espacios portuarios están dotados, en general, de una gran accesibilidad viaria y ferroviaria, pero enfocada al movimiento de mercancías, de vehículos pesados y ferrocarriles. Es decir, en general, disponen de un tipo de accesos poco adecuado para los usos y actividades que se localizarán en el espacio renovado.

En particular, como sintetiza Samperi (SAMPERI, 1986), las áreas portuarias que se remodelan suelen estar atravesadas por ferrocarriles, pasos elevados sobre carreteras, etcétera, que los separan del entorno urbano próximo y carecen de transporte colectivo.

Sin embargo, como se ha señalado, la necesidad de dotarlas de un acceso de calidad es clave para el desarrollo de estas áreas, porque no se trata sólo de proyectar un buen acceso físico sino que debe conseguirse una alta accesibilidad psicológica, es decir, suficientemente atractiva para superar las barreras de imagen preexistentes.

La resolución del problema de los accesos exige, normalmente, en las grandes operaciones, la intervención de la administración y, a menudo, la coordinación de diversos ser-

vicios (carreteras, transportes urbanos, metro-ferrocarril, etc), lo que complica significativamente la gestión.

El metro ligero en los Docklands, los parkings conectados directamente al Pier 39 en San Francisco o los tranvías de Toronto son ejemplos claros de la importancia que adquieren los accesos en estas operaciones.

D) EL ESTABLECIMIENTO DE UN PLAN DE CONJUNTO

Una de las claves de las remodelaciones, la elaboración y aprobación de un plan de conjunto, es una de las tareas que mayor dificultad entraña dentro de los procesos de remodelación portuaria. Su importancia se debe a que:

- En su elaboración se produce la negociación entre administraciones, y entre éstas, la iniciativa privada y los ciudadanos. En el Plan debería, por tanto, concretarse los compromisos de la iniciativa privada y expresarse la aceptación de la comunidad.

- En ellos se deciden el programa de usos, los espacios que serán públicos, las tipologías, etc. En definitiva, se concreta la idea sobre la que se pronunciarán los distintos agen-



tes. Proporción de usos comerciales y sociales, imagen, comercialidad, etc., son aspectos que el Plan debe concretar para ser discutido y aceptado.

De acuerdo con las directrices marcadas por el Puerto de NY-NJ, es importante:

- Considerar estos planes como un proceso negociador, no como un proyecto técnico.
- No iniciarlos de la nada: recabar información sobre viabilidad, disponibilidad de los actores, actitud de la opinión pública, etc.
- Prestar gran atención a los temas medioambientales,

dada la gran sensibilidad que despierta en la sociedad en la actualidad. (11).

En la redacción y aceptación de los planes, con diversas administraciones implicadas, a menudo con competencias concurrentes, se plantean los más delicados problemas de gestión y dirección del proceso. Debe decidirse quién lo elabora, cuáles deben ser sus características principales, quién lo

aprueba, etc., y constituirse, en su caso, los organismos necesarios para su ejecución.

En cuanto al contenido, puede adelantarse que, al menos en los grandes proyectos, casi nunca los planes son detallados. Normalmente, se organizan con una gran flexibilidad, de forma que permitan que las fuerzas del mercado adecuen el producto final a la demanda.

En definitiva, como principales conclusiones de la experiencia internacional, podría avanzarse que:

- Las operaciones de remodelación portuaria requieren largos procesos de maduración de los proyectos y realización de las obras. Como concluye Samperi, conseguir empezar no es fácil (12), en la mayoría de las grandes operaciones (Bos-

11. De acuerdo con Hall, en este aspecto, "es más conveniente ir despacio, que equivocarse". (HALL, 1991, 12).

12. "Getting it started is not easy" (SAMPERI, 1986, 83).

13. "La colaboración público/privada entre la ciudad y el sector privado fue el instrumento básico para superar las dificultades" que se oponían a la remodelación del "waterfront", en Toledo, USA. (BASSET, 1986).

14. La mayor parte de los cientos de hectáreas que se han remodelado en Rotterdam lo fueron para viviendas sociales de alquiler, en torno a 10.000, al mismo tiempo que se restauraron las deterioradas viviendas próximas. Sólo en la parte más antigua del puerto, que fue arrasada durante la 2ª guerra mundial, el Waterstad, aparecen los usos habituales de comercio y oficinas, junto a museos y bibliotecas.



ton, Baltimore, Toronto, Londres), trascurrieron diez años desde el desarrollo de un Plan hasta el inicio de la construcción, y otros diez más desde entonces a su conclusión.

- Su éxito depende en gran medida de dos factores locales que en buena parte están relacionados: del apoyo local con que cuenten y de las posibilidades de la demanda potencial existente a ese mismo nivel local. Es importante subrayar que sólo las grandes metrópolis tienen la capacidad suficiente para captar compradores internacionales y atraer empresas que podrían instalarse en otros países y ciudades. Y ello no sin dificultades, como demuestra el caso de Londres, impulsado por el realojo de las empresas de comunicación de Fleet Street. Lo normal en la mayoría de las operaciones es captar la demanda local a base de crear atractivos diferenciales.

- Es imprescindible la colaboración entre el sector público y el privado (13). El equilibrio entre ambos es decisivo. Si todas las iniciativas provienen del sector privado pueden fallar las infraestructuras, si no participa el sector privado, no habrá financiación suficiente (CHARLIER, 1989).

- Estas operaciones son foco de controversias, debates ciudadanos y conflictos entre objetivos sociales-ambientales e intereses comerciales, entre conservación y desarrollo, entre diversas instituciones públicas, que se deciden mediante cesiones mutuas y soluciones de compromiso. Hay que subrayar que la opinión pública, los grupos y asociaciones ciudadanas apenas tienen incidencia en los planes y proyectos, que se acuerdan, mayoritariamente, entre instituciones y grupos inversores.

Resultados de las remodelaciones

En cuanto a los resultados de estas remodelaciones, a pesar de la variedad de situaciones de partida en que se producen, presentan numerosos rasgos en común, derivados, en cierta medida, de la consolidación de un modelo en las primeras operaciones realizadas (Boston y Baltimore), que se repite con relativa generalidad.

A) USOS INCORPORADOS A LAS AREAS RENOVADAS

- De una parte, elementos culturales y recreativos, como museos, espacios abiertos y paseos, naturales o construidos, con predominio de estos últimos, etc.

- De otra, puertos deportivos, apartamento de lujo, marinas, oficinas y comercios.

- Más raramente, viviendas sociales.

Son elementos típicos el "festival market", mercado de aspecto lúdico en el que se incluyen restaurantes, normalmente ubicado en un edificio rehabilitado. El Quincy Market de Boston es el ejemplo prototípico, que está presente en otras operaciones como las de Vancouver y Oslo. También lo son los ambientes de recreo y turismo con comercio y equipamiento asociado (San Francisco, Göteborg, Liverpool).

En general, son raras las operaciones de importante contenido social, de las que Rotterdam (14) constituiría la excepción, con un amplio programa de viviendas sociales (MIRANDA, 1995). Tampoco son corrientes operaciones puramente comerciales, como las de Hong Kong, tal vez obligadas por la escasez de suelo y destinadas totalmente a la construcción de apartamentos, o los Docklands de Londres. Lo habitual es una combinación de ambos aspectos, sociales y comerciales, con predominio de estos últimos.

En realidad, dentro de una gran coincidencia de programas, puede decirse que se nota una cierta evolución desde propuestas más sociales, en las que predomina la recuperación del borde del mar para uso público (paseos), hacia operaciones más comerciales, de contenido marcadamente terciario (HALL, 1991).

B) CARACTERÍSTICAS COMUNES DEL DISEÑO FÍSICO

- Un alto grado de eclecticismo, de mezcla de estilos, donde todo vale, desde la restauración de edificios o la construcción de nuevos, tanto sean éstos, altas torres, un emblema común a Baltimore o Toronto, como edificios bajos comunicados entre sí (Oslo, Göteborg).

- Una cierta desarticulación o confusión espacial que se puede apreciar sobre todo en las grandes operaciones, en

A la izquierda, arquitectura "high-tech" en los Docklands londinenses. Sobre estas líneas, el Moll de la Fusta de Barcelona, cuya remodelación se planeó en 1985, constituye la primera operación de este tipo que se realizó en España.

gran medida como resultado de un proceso de suma de distintas operaciones parciales.

Estas características pueden ser consecuencia de la complejidad de los espacios y de la flexibilidad con que se afrontan para dar cabida a la iniciativa privada. De acuerdo con Samperi, también pueden relacionarse con la filosofía antiplanning y la planificación sobre demanda o con el desarrollo de compañías especializadas en estas operaciones, que se van imponiendo en el desarrollo de ciertos sectores de las mismas.

- Otra característica es su modernidad, la explícita voluntad de mostrar una imagen actual o, incluso, futurista, con utilización de formas y materiales poco convencionales y, a menudo, emblemáticos del "high tech". También lo es su aspecto lúdico, festivo, cosmopolita.

- En general, se intenta dar animación a la calle, lo que a menudo no se consigue, tendiendo a reducir los espacios abiertos en beneficio de los espacios públicos cubiertos.

- También en algunos casos, como Toronto, fallan en proporcionar un buen acceso directo al borde del agua, lo que resulta, en gran medida, paradójico (15).

Sobre estas características comunes, algunas operaciones están marcadas por el predominio de ciertos tipos de diseño. Así, Liverpool se basa fundamentalmente en la restauración de viejos almacenes, en torno al Albert Dock, Göteborg o Darling apuestan por la modernidad, el vidrio y las conexiones entre edificios, mientras, Toronto es un abanico ecléctico de todo tipo de edificios y ambientes.

El caso español

Las remodelaciones modernas de áreas portuarias obsoletas en España se han iniciado con un cierto retraso en relación a la experiencia americana e, incluso, a la europea. En efecto, iniciadas a mediados de los años 80, en realidad, no se han generalizado hasta los 90.

Ello es debido, probablemente, a la conjunción de varios factores. Entre ellos podrían destacarse:

- El rígido sistema político-administrativo a que han estado sometidos los puertos españoles y su zona de servicio hasta el final de los años 70, y en cierta medida hasta 1992, que dificultaba notablemente sistemas de gestión del suelo distintos del correspondiente al dominio público, lo que limitaba en gran medida las posibilidades de las remodelaciones.

- El retraso en el desarrollo de los sectores comerciales y de ocio que, en general, han impulsado con su demanda la remodelación de este tipo de áreas, lo que, en algunos casos ha dado lugar a iniciativas voluntaristas para las que no había apoyo real en la sociedad. Sólo en los años 80 puede decirse que se produce el despegue de estos sectores, potenciados por el aumento de demanda (16).

- El sistema político dominante hasta 1978 que impedía la libre discusión y la negociación abierta y en términos de igualdad entre grupos y agentes sociales. Ello significaba una escasa tradición de concertación entre administraciones y de colaboración público-privada y una tendencia a la ideologización de los debates y a discusiones disciplinares entre profesionales, que dificultaba los avances prácticos.

El pasado

De esta forma, sólo a finales de los 70 y primeros 80 comienza a plantearse en España la discusión sobre el futuro de esas áreas portuarias obsoletas, que se mantenían blo-



queadas en el interior de las zonas de servicio de los puertos. El inicio de esa discusión se debe, sin duda, a la constitución de los primeros ayuntamientos democráticos que, cargados de los déficits del período anterior, ven en el suelo público de las áreas portuarias centrales obsoletas la posible solución a la necesidad de conseguir los espacios libres y recreativos que su electorado, ahora expresándose libremente, les reclamaba (17). La presencia que los temas urbanos y las asociaciones surgidas en torno a ellos, asociaciones de vecinos, habían tenido en las luchas políticas de los últimos años del franquismo dotaba, por otra parte, a la reducción del déficit de suelo público de un carácter estratégico en la política municipal de aquellos años.

Esta presión es, enseguida, sentida en la administración portuaria. Así lo demuestra el hecho de que, en fecha tan temprana como marzo de 1979, la Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo apruebe una orden ministerial sobre planes de Ordenación de la zona de servicio de los Puertos (de 29 de marzo, B.O.E. de 5 de abril), en la que se precisa el procedimiento a seguir para su elaboración y aprobación (18).

En ese contexto de exigencias urbanas y legislación provisional, para mediados de los años 80, cristaliza una primera serie de actuaciones de remodelación portuaria en España que servirá de base para su generalización en los 90.

En efecto, en 1985 se inaugura la que será la primera y más emblemática obra de aquella etapa, la remodelación del Moll de la Fusta en Barcelona. Una actuación que será ampliamente divulgada y que constituirá una de las principales referencias en el pensamiento portuario y urbanístico de la siguiente década.

Con la inauguración del Moll de la Fusta coinciden en 1985 tres iniciativas en la misma dirección. Por un lado está el primer proyecto de remodelación de todo un frente marítimo urbano, el de Santander, que se presenta ese

15. "Cuanto más densa es la población, más intensa ha sido la insistencia por lograr acceso público -al agua- y en consecuencia, cuanto más abierto el 'waterfront' más exitosa la remodelación" (SAMPLERI, 1986, 48).

16. España está todavía muy retrasada, por ejemplo, en el desarrollo de la navegación deportiva, que constituye uno de los elementos claves de la demanda de estas remodelaciones (LAFITTE, 1993).

17. Y no sólo en las portuarias, sino, también, en las militares, por ejemplo.

18. Dicha Orden establece la competencia de las Juntas de Puertos y Puertos Autónomos para redactar y tramitar los Planes Especiales, es decir, para aprobarlos inicial y provisionalmente, remitiendo a los órganos urbanísticos para su aprobación definitiva. (JIMENEZ DE CISNEROS, 1993).

19. Así, en 1986, se inaugura en Santander el Palacete del embarcadero rehabilitado para usos culturales, con una significativa exposición sobre la historia del puerto y la ciudad. Ese mismo año se celebra en Sevilla un Symposium sobre "Territorio, Puerto y Ciudad". En 1987, se inaugura en el puerto de Valencia el rehabilitado edificio del Reloj, donde se ubicará un instituto de estudios portuarios y una sala de exposiciones.

20. El canal de Deusto es un corte en el Nervión abierto en los años sesenta, y que nunca llegó a terminarse, por lo que quedó como una dársena inusualmente alargada, por lo que sus muelles resultan de escaso futuro por sus escasos calados, su insuficiente anchura de sus muelles y la necesidad de navegación pilotada para acceder a los atraques.



verano por iniciativa de la Junta del Puerto, y al que irán sumándose progresivamente otros. También en 1985 se firma un Convenio entre la Junta del Puerto y el Ayuntamiento de Gijón para la rehabilitación del degradado ambiente del Puerto Local y la creación de una zona deportiva. A este Convenio seguirán el Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local de Gijón que será aprobado por ambas entidades en 1986.

Finalmente, también en 1985 tuvo lugar la celebración de un Seminario Internacional en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo sobre el tema de la Rehabilitación de Espacios Portuarios, organizado por la administración portuaria y con presencia de muchos de sus directivos y técnicos, en el que se presentan algunas de las principales experiencias extranjeras, como las de Londres (Docklands), San Francisco (Pier 39), Quebec (Vieux Port), Trieste (Porto Vecchio), junto a las nacionales (Barcelona y Santander).

Estas primeras iniciativas son sintomáticas del inicio de una nueva disposición de las autoridades portuarias hacia el estudio de las áreas obsoletas y su reconversión hacia otros usos. Sin embargo, todas ellas tienen un carácter puntual, abordan tan sólo el estudio o la remodelación de un elemento portuario, aunque sea de las dimensiones del Moll de la Fusta de Barcelona.

El presente

Lo novedoso de la etapa, que estas iniciativas contribuyen a abrir inmediatamente a continuación, no es sólo que se generalicen este tipo de actuaciones o que se desarrollen nuevos seminarios sobre el tema (19), sino que se va generando la necesidad de una visión global y de nuevas formas de gestión del conjunto de los procesos de ordenación y transformación de la zona de servicio de los puertos.

En efecto, en 1986 se pone en marcha el Plan Especial de Ordenación del conjunto de la zona de servicio del Puerto

Autónomo de Bilbao, que se extiende por nueve municipios y que será aprobado definitivamente seis años más tarde por la Diputación de Vizcaya. Muy poco después se inician los trabajos del Plan Especial del Puerto de Barcelona, que se aprobará inicialmente en 1988 y definitivamente en mayo del 89.

La importancia de estos planes especiales de ordenación de la zona de servicio, potenciados por la administración portuaria, que se inician en los dos puertos españoles de mayor tradición comercial e industrial, es que obligan, de hecho, a explicitar la ordenación y utilización de la zona de servicio, es decir, de la zona de dominio público que tiene asignada y constituyen la cobertura legal indispensable para cualquier proceso de rehabilitación o remodelación.

Así, en el de Bilbao, aunque expresado con la timidez de una administración no habituada a la elaboración de proyectos urbanos, se da luz verde a la remodelación de los muelles de Abando, todavía en servicio, y de Uribarte, ya utilizado por el Ayuntamiento para estacionamiento. De forma velada, incluso, el Plan admite la posibilidad de remodelación de los muelles del Canal de Deusto (20), todavía funcionalmente rentables.

Puede decirse que las propuestas del Plan Especial han permitido, posteriormente, conjugadas con las del nuevo Plan General de Bilbao, que se redacta en paralelo, y con las de un plan de mayor ámbito (Directrices del Bajo Nervión y Plan Territorial Parcial), el inicio de una importante operación de remodelación en la ría del Nervión, para la que se ha constituido un Consorcio específico (Bilbao Ría 2000). Este Consorcio desarrolla conjuntamente los terrenos de la autoridad portuaria, junto a los de Astilleros Españoles y la terminal de contenedores de RENFE, situados ambos en la misma plataforma, en la orilla izquierda del Nervión, junto al Ensanche de Bilbao.

En el Plan Especial de Barcelona, que tiene por ámbito una reducida proporción de la zona de servicio, aquélla en

Arriba a la izquierda, imagen del área lúdico-comercial del Puerto de Santander.

La fotografía inferior muestra la torre de oficinas y palacio de congresos en proyecto de Santa Catalina, en el Puerto de Las Palmas. Y, en esta página, el Port Vell de Barcelona. Las tras imágenes han sido facilitadas por Puertos del Estado.

mayor contacto con la ciudad, se fijarán las bases que dirigirán la operación del Port Vell, que se desarrollará algunos años más tarde.

El desarrollo de remodelaciones puntuales y la redacción de planes especiales que contemplaran y decidieran el futuro de la zona de servicio y, por tanto, sus posibilidades de transformación a usos urbanos, se acelera notablemente a partir de la promulgación de la Ley 27/92 sobre Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Y ello, no sólo porque dicha Ley establezca un nuevo modelo jurídico para la zona de servicio, sino, también, porque marca el inicio de una gestión portuaria autónoma que se rige en gran parte en términos de empresa privada.

Elo significa, entre otras cosas, que, en orden a llegar a una cuenta de resultados positiva, los puertos deben tratar de optimizar el aprovechamiento de sus recursos, entre ellos el suelo, que ahora puede pasar a ser patrimonial de la autoridad portuaria, en caso de desafeción del dominio público portuario (21).

De esta forma, las operaciones de remodelación y la localización en la zona de servicio de actividades comerciales y terciarias, no directamente ligadas al negocio portuario, pueden ser consideradas por las autoridades portuarias en términos de rentabilidad financiera, y no sólo en los de servicio público, con lo que se aproximan a una concepción de la autoridad portuaria (nueva denominación de procedencia anglosajona que introduce la Ley) de otros países (22).

En ese contexto, tras la aprobación de la Ley 27/92 (23), la situación se acelera sustancialmente. Las iniciativas portuarias para la reconsideración de los terrenos más urbanos de los puertos se suceden continuamente y se inician, en muchos de ellos, planes especiales de ordenación que plantean el nuevo uso y definición física del conjunto de la zona de servicio de los puertos.

Así, tras los de Bilbao y Alicante, que se aprueban definitivamente en 1992, y el de Sevilla, que lo es en 1993, se inicia la redacción de los de Santander, Algeciras, Huelva, Castellón, Pasajes, La Coruña, El Ferrol, etc. De hecho, el nuevo órgano coordinador de los puertos españoles, el Ente Público Puertos del Estado recomienda a las autoridades portuarias la inclusión de la redacción del plan especial y del plan de utilización, nueva figura de planificación introducida por la Ley 27/92 para proceder a la delimitación de la zona de servicio de los puertos, en sus objetivos y planes de empresa anuales.

Por su parte, en la mayoría de los puertos de interés general, los que se mantienen como competencia estatal, se inician estudios y operaciones de remodelación. Así, mientras en Barcelona continúan los proyectos y obras del Port Vell y en Bilbao se constituye el Consorcio Bilbao Ría 2000, en Castellón se construye dentro de la zona de servicio una zona lúdica con restaurantes y comercios; en Las Palmas se proyecta una torre de oficinas en Santa Catalina; en Cádiz se construye un Paseo Marítimo y un Auditorio; en Santander se estudia un World Trade Center y otros edificios comerciales y de equipamiento; en Pasajes se proyecta reconvertir para

usos náutico-deportivos y terciarios la dársena de La Herrera; en La Coruña se construye un Paseo Marítimo, que incluye una pista de bicicletas, y se proyecta un Puerto Deportivo en la dársena de la Marina y un complejo terciario para la explanada del muelle de trasatlánticos; en Algeciras se reconsideran los usos en el famoso Llano Amarillo, donde se acumulan los vehículos en espera de embarque para el paso del Estrecho en los meses de verano; etc.

El futuro

Prácticamente no hay un solo puerto de interés general donde no se haya producido en los últimos años o esté en marcha una operación de remodelación para usos urbanos.

Aunque es pronto para hacer una valoración de estas remodelaciones, no es arriesgado avanzar que tanto sus contenidos como las dificultades que encuentran en su desarrollo resultan muy similares a los del resto de la experiencia internacional en la materia.

Así, puede decirse que la transmisión o gestión del suelo es uno de los puntos más delicados de las operaciones. En éstas, a pesar de los avances que introduce la nueva legislación, las dificultades se centran en la tendencia de las autoridades portuarias a promover usos terciarios (oficinas, comercio, ocio) sin desafectar el suelo. Algo difícil de aceptar por la iniciativa privada, que ve en la propiedad inmobiliaria una garantía segura de sus inversiones, frente a las concesiones administrativas a 30 años (24).

En esas circunstancias, están actualmente en ensayo diversos procedimientos para solucionar el problema del suelo, de los que todavía no existe experiencia suficiente, que parecen tender a la creación de sociedades participadas por la autoridad portuaria, a las que ésta aportaría el suelo, como está en principio pre-

visto hacer en Pasajes. Pero, incluso, la desafeción y el cambio a propiedad patrimonial, paso previo necesario para las fórmulas de sociedad participada, y la vía que se prevé en Bilbao, donde el Ayuntamiento expropiará a la autoridad portuaria los terrenos desafectados a cambio de compensaciones, el sistema puede encontrar serios problemas.

En efecto, el hecho de que, procediendo los terrenos de antiguas expropiaciones, sus antiguos propietarios o herederos puedan solicitar, por ejemplo, la reversión de los mismos introduce un riesgo de consecuencias impredecibles. Por su parte, la solución diseñada en Barcelona, con utilización de la figura de Contrato de Gestión de Servicio Público a 50 años, para ampliar los 30 que conferiría una concesión administrativa, también parece presentar dudas jurídicas.

En el tema de los accesos (otra de las dificultades que se vislumbró en la experiencia internacional), su importancia fue obvia en Barcelona, donde el primer proyecto que se realizó, el del Moll de la Fusta, tenía planteado, como uno de sus objetivos primordiales, mejorar la permeabilidad entre la ciudad y el puerto; y es también evidente en el caso de la transformación en la Ría de Bilbao, donde la descoordinación entre el proyecto del Metro, recientemente inaugurado, y los de remodelación de Abando, ha deja-

**En las últimas décadas, se
rompe el equilibrio
simbiótico ciudad-puerto y la
remodelación conjunta de
amplios espacios portuarios
se hace posible**

21. Este cambio es importante, ya que, frente a la situación anterior en que, la declaración de innecesarios y la exclusión de terrenos de la zona de servicio de los puertos, significaba su automática transmisión al Patrimonio del Estado (Ministerio de Hacienda), ahora la desafeción los convierte en bienes patrimoniales de la autoridad portuaria, de los que puede disponer directamente, lo que le proporciona una gran agilidad de gestión.

22. Es conocida la libertad de actuación con que proceden, en este sentido, las autoridades portuarias norteamericanas, que poseen edificios (las torres gemelas del World Trade Center de New York, por ejemplo) o construyen y gestionan tuneles (el Lincoln Tunnel entre Nueva York y New Jersey).

23. Una instrucción de la Subsecretaría de Obras Públicas y Urbanismo, sobre Ordenación de la zona de servicio de los puertos de interés general había avanzado ya en 1989 (15 de marzo), las recomendaciones básicas sobre tramitación y contenido, que luego recogería la nueva Ley.

24. Hay que añadir que, aunque la nueva Ley flexibiliza la gestión de los terrenos de dominio público que se desafecten, reduce a 30 años el máximo plazo para concesiones del suelo que permanece en el interior de la zona de servicio, antes ampliable hasta un máximo de 99 años.



A la izquierda, una imagen del paseo marítimo del Puerto de La Coruña (cortesía de Puertos del Estado). En esta ciudad está prevista la construcción de un Puerto Deportivo y un complejo terciario. A la derecha, los Docklands londinenses, comunicados con la urbe a través de una línea de metro ligero.

do a esta operación sin lo que hubiera sido una garantía clara para su éxito. La aparición de organismos como el Consorcio Bilbao Ría 2000, en el que participan diversas instituciones, así como la utilización del Convenio como fórmula de concertación entre las autoridades portuarias y las locales, supone un claro avance en la creación de plataformas de negociación y concertación institucional, imprescindibles en un proceso en que los puertos supra-municipales, como el de Bilbao que se extiende por nueve municipios, no encuentran interlocutores adecuados. No obstante, continúa con escaso desarrollo la participación de la iniciativa privada en estos organismos y es necesario que se incremente como garantía de financiación.

Finalmente, en cuanto a sus contenidos, las operaciones de remodelación portuaria en nuestro país, parecen seguir, también, la tendencia evolutiva detectada en las de otros países, en el sentido de acentuar sus contenidos comerciales.

En efecto, todo parece indicar que, tras una primera serie de operaciones dirigidas a la recuperación del borde del mar para uso público (Moll de la Fusta, paseos marítimos, etc.) o a la creación de equipamientos culturales (Palacete del Embarcadero en Santander, Torre del Reloj y Tinglado 2 en Valencia, etc), las autoridades portuarias, conjuntamente con las urbanas, se están inclinando más por la introducción de usos más rentables económicamente, como muestra el caso del Port Vell o los programas de usos de Bilbao, Pasajes, La Coruña, Santander, etc, en los que se pretende que las oficinas y centros comerciales ocupen una parte importante del suelo.

En cuanto a los resultados físicos, es todavía pronto para proceder a un análisis global. Es preciso primero conocer y analizar en detalle las realizaciones y proyectos que todavía están en marcha.

Ese es, precisamente, el objetivo de los artículos que siguen, donde se presentan tres casos representativos de la situación actual: el Port Vell de Barcelona, el Proyecto Estratégico de transformación del entorno de la Ría de Bilbao y el Estudio de Ordenación de la Dársena de La Herrera en Pasajes. Dos grandes operaciones, Barcelona y Bilbao, y una en la que se condensan la mayoría de los elementos de las que están en marcha, como un puerto deportivo, oficinas, comercios, etc, (Pasajes), para terminar, una síntesis de la jurisprudencia y legislación española en la materia, configuran un conjunto de referencias suficientes para proporcionar a los lectores un panorama general de las transformaciones de los espacios portuarios para usos urbanos que se están realizando en España en concreto en la actualidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ANDERSON, A. (1991): "Waterfront Developments". **Urban Design Quarterly**, nº 39, 1991.
- BASSET, K.E. (1986): "The Revitalization of Toledo's Waterfront". En Fitzgerald (Ed.): **Waterfront Planning and Development**. New York. American Society of Civil Engineers.
- BRENEN, J.R. (1988): "Managing the challenges of change". En **Transportation Research Circular**, nº 232, April 1988. Proceedings of the 12th Annual Summer Conference. July 7-10, 1987. Norfolk, Virginia. Transportation Research Board.
- CAMPBELL, S. (1986): **Transformation of the San Francisco Bay Area Shipping Industry and its Regional Impacts**. Working paper nº 454. Institute of Urban and Regional Development. University of California. Berkeley.
- CHALINE, C. (1988): "La Reconversion des Espaces fluvio-portuaires dans les grandes Métropoles". **Annales de Géographie**, 544, 695-715.
- CHARLIER, J. (1989): "A new life for old ports". En **Prospect**, nº 4, 1989.
- CONNORS, D.L. (1986): "Plan for Success: The Challenge of Waterfront Developments". En Fitzgerald (Ed.): **Waterfront Planning and Development**. New York. American Society of Civil Engineers.
- DE MEER, A.; ORTEGA, J. (1985): "El Puerto y la ciudad moderna", en Junta del Puerto (Ed.): **Santander. El puerto y su historia. Junta del Puerto**. Santander
- ENGUITA, A. (1987): "La regeneración de los London Docklands" en **Urbanismo** nº 2, 1987. Madrid.
- FITZGERALD, A.R. (Ed.) (1986): **Waterfront Planning and Development**. New York. American Society of Civil Engineers.
- HALL, P. (1991): **Waterfronts: A new Urban Frontier**. University of California, Berkeley, Institute of Urban and Regional Development. WP nº 538.
- HOYLE, B.S. HILLING, D. (1984): **Seaport Systems and Spatial Change. Technology, Industry and Development Strategies**. Chichester, John Wiley and Son.
- HOYLE, B.S. D.A. PINDER & M.S. HUSAIN (1988): **Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment**. London; Belhaven Press.
- HOYLE, B.S. (1992): **European Port Cities in Transition**. London; Belhaven Press.
- JIMENEZ DE CISNEROS, F.J. (1993): "La ordenación jurídica de la zona de servicio de los puertos de interés general". **Revista de Derecho Urbanístico**, nº 134, 1993.
- JUNTA DEL PUERTO DE GIJÓN (1987): **Plan Especial del Puerto Local de Gijón. Puerto Deportivo**. J.P.G.
- LAFFITE, P. (1993): **Ports de plaisance**. Paris, Gilbert Jeune.
- L.D.D.C. (1985): **1984/85 Annual Report and Accounts**. London Docklands Development Corporation. Londres.
- MAYER, H.M. (1988): "New Demands on a Scarce Resource", en M.J. Hersman (Ed.): **Urban Ports and Harbor Management: Responding to Change along U.S. Waterfronts**, 77-98. New York, Taylor and Francis.
- MIRANDA, C. (1994): "Instrumentos de ordenación territorial de áreas metropolitanas con puerto sobre ría. Delimitaciones y documentación. Ambitos: Londres, Hamburgo, Rotterdam y Burdeos". En **Estudios sobre urbanismo y ordenación del territorio**. Becas de investigación de la Escuela Vasca de Estudios Territoriales y Urbanos (1988-1992). I.V.A.P., Oñati.
- MUNTEIS i AUMATELL, J.M.; RODRIGUEZ-MARIN (1990): "La remodelación del Port Vell de Barcelona". En **O.P.**, nº 18, invierno, 1990.
- POZUETA, J. (1985): "Santander: el puerto y la ciudad en la historia". En en Junta del Puerto (Ed.): **Santander. El puerto y su historia**. Junta del Puerto. Santander
- SAMPERI, S. (1986): "Getting it Started: the Public Sector". En Fitzgerald, A.R. (Ed.): **Waterfront Planning and Development**. New York. American Society of Civil Engineers.
- VEGARA, A. (1987): "El renacimiento del corazón de Baltimore", en **Urbanismo** nº 2, 1987. Madrid.
- VIGARIE, A. (1985): "Les tendances d'évolution des transports maritimes (1955-1985)". **Annales de Géographie**, nº 509, 1985.