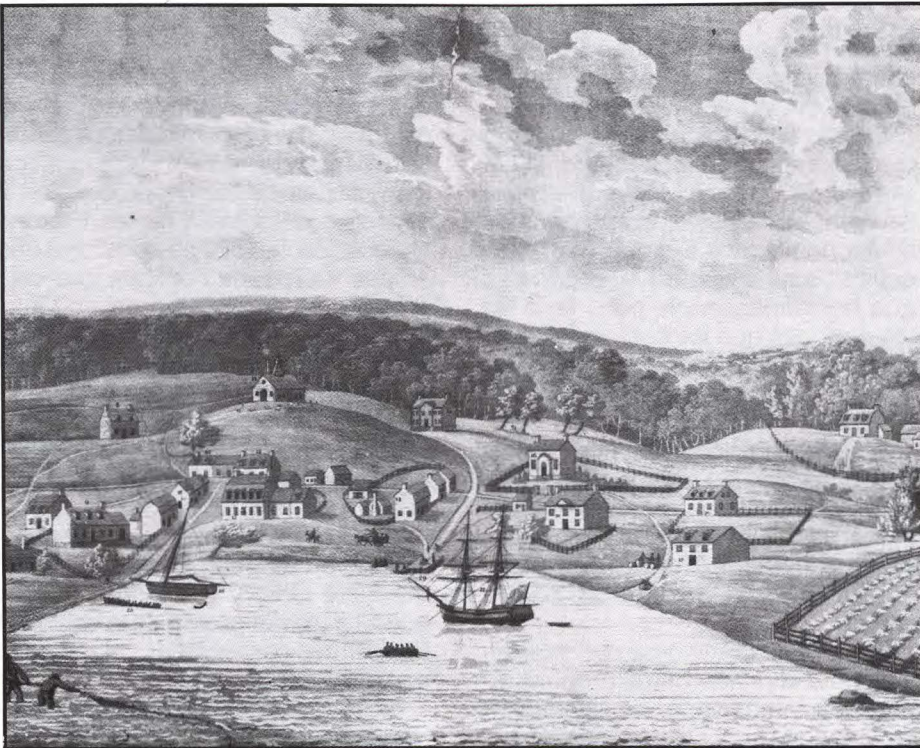


EL RENACIMIENTO DEL CORAZON DE BALTIMORE

Alfonso Vegara



Puerto de Baltimore, 1752.

Puerto de Baltimore, 1792.



El renacimiento del corazón de Baltimore se ha producido siguiendo un proceso, que, si bien puede parecernos exitoso, en modo alguno podemos caer en la tentación de intentar aplicarlo en un contexto económico, social, cultural y urbano tan distante como el español. Sin embargo, el conocimiento y la comprensión de las ideas y mecanismos que han transformado una ciudad concebida para la producción, en una ciudad con una imagen atractiva y un marco urbano agradable, puede posibilitarnos una reflexión en torno a los valores implicados en tal proceso, que, sin duda alguna, resultará positiva.

Quizá podamos echar de menos preocupaciones urbanas y condicionamientos que en Europa resultan inevitables en cualquier estrategia de crecimiento de la ciudad sobre sí misma, pero, sin duda, podremos aprender de ciertas actitudes y procesos de transformación dotados de una imaginación y fuerza envidiables.

Quizá los proyectos de renovación del centro de Baltimore adolezcan del arraigo histórico que intentamos buscar en las ciudades milenarias.

Quizá el contexto urbano tradicional no tenga el valor y la personalidad suficiente para suscitar un análisis urbano de carácter morfológico que inspiren nuestros proyectos de ciudad.

Quizá echemos en falta mecanismos eficaces de control morfológico de las determinaciones de los planes y percibamos que la fragmentación de las intervenciones resta coherencia formal a determinados proyectos.

Quizá la imagen que percibamos sea el resultado espontáneo de iniciativas yuxtapuestas que expresa más la pujanza de las intervenciones individuales que la armonía de una concepción unitaria.

Quizá no podamos encontrar nuestras habituales contradicciones de propuestas voluntaristas que dibujan un resultado final sin arbitrar los mecanismos para hacerlo viable y cayendo conscientemente en la ineficacia o en el sueño poético.

Sin embargo, si podemos detectar una sociedad optimista, con confianza en sus propias capacidades, que

reta al futuro con grandes ideas y que tiene la valentía de hacerlas realidad, y todo ello, a través de un equilibrado proceso de colaboración de los diversos agentes urbanos que se aglutinan en torno a objetivos comunes con independencia de los, aquí ya manidos, conflictos de intereses.

También podemos valorar la flexibilidad de un proceso negociado de toma de decisiones para conseguir retos urbanos planteados a nivel político o técnico.

Finalmente, nos llamará la atención la insuficiencia con la que se percibe el proceso de desarrollo urbano basado en el estricto resultado formal y el convencimiento de que la renovación de la ciudad requiere, además, la reconversión de la economía local y de las actitudes de los ciudadanos. Jean Baudrillard comenta en su último libro que América es el único lugar donde la utopía se realiza.

Posiblemente, sin el apasionamiento por nuestras modas y sin el delirio por la utopía realizada, podamos comprender y asimilar justamente en su contexto el renacimiento del corazón de Baltimore.

BREVES REFERENCIAS HISTÓRICAS

Baltimore, como la mayoría de las ciudades americanas, cuenta con una historia corta. En el siglo XVIII y, concretamente, en el año 1729 el Parlamento del Estado de Maryland autori-

zó la creación de una ciudad junto al río Patapsco y en 1730 los encargados de llevar a cabo este proyecto, asesorados por el topógrafo Philip Jones, eligieron este particular emplazamiento para el futuro asentamiento.

Inicialmente, la actividad económica más importante de la ciudad fueron los molinos de harina, pero, posteriormente, la gran cantidad de bosques en los alrededores y la fuerte demanda de barcos hizo que la construcción naval cobrara importancia hasta convertirse en la actividad económica básica.

El peso económico de Baltimore fue creciendo poco a poco debido al desarrollo de las actividades descritas. Sin embargo, el punto de despegue de su economía tuvo lugar al final de la guerra de la Revolución Americana, ya que la independencia puso fin a las restricciones que los británicos imponían a su comercio exterior y la apertura de los amplios mercados mundiales causó un impacto decisivo.

La gran afluencia de inmigrantes que provenían de Irlanda, Gran Bretaña y Alemania con capital disponible para invertir en la actividad comercial dió lugar a que Baltimore duplicara su población en la década de 1790 a 1800.

En 1813 se terminó de construir en Baltimore el primer barco propulsado por máquina de vapor de esta región de Estados Unidos y esto generó importantes avances económicos al facilitar el transporte y el comercio. Esta ciudad pasó, poco a poco, a convertirse en el puerto de entrada a la re-

gión ya que al margen de su dinamidad económica contaba con unas condiciones internas de calado y maniobrabilidad excepcionales.

El paso siguiente fué la progresiva diversificación de la economía de la bahía, debido al surgimiento de industrias de transformación de las mercancías que allí llegaban y a la creación de mercados para el abastecimiento de productos a los habitantes de la región de influencia.

La consolidación definitiva del proceso de industrialización requería la creación de una infraestructura de transportes que uniera Baltimore con los grandes centros de producción y consumo del interior de los Estados Unidos. Hacia 1820 se construyó una amplia vía rodada continua que unía esta ciudad con el valle del río Ohío. Una importante adaptación de ríos y canales completó la eficacia del sistema de transporte incorporando a la red a Nueva York y Nueva Orleans que llegó a ser la ciudad de mayor crecimiento de Estados Unidos en la década de los años 1820.

Estos avances, junto a la construcción de un ferrocarril de casi 400 millas entre Ohio y Baltimore, hicieron que esta ciudad pasara de la etapa del intercambio comercial a la etapa de la industrialización.

En 1887 se fundó la Maryland Steel Co. dedicada a la producción de una amplia gama de productos de acero y a la construcción de barcos. Hoy día, esta misma empresa bajo el nombre Bethlehem Steel Co. es la compañía

Vista de la zona «Inner Harbor», 1851.



privada que mayor número de empleados tiene en Baltimore.

Tras la Segunda Guerra Mundial, la competencia vigorosa de Norfolk, el acusado nivel de obsolescencia de muchas instalaciones, el deterioro ambiental y otra serie de factores vinculados a los anteriores desembocaron en una situación de crisis y recesión.

En 1956 se creó una organización llamada Maryland Port Authority que luego se reorganizó y transformó en la Maryland Port Administration, para revitalizar el puerto. Desde su fundación ha invertido más de 300 millones de dólares en la mejora de terminales, haciendo posible la creación de un nuevo comercio y la vuelta del Puerto de Baltimore a una situación de liderazgo.

Durante la década de los 50 se establecieron, además, estrategias de diverso tipo para inyectar vida al centro de la ciudad que estaba en franca decadencia. Durante más de 20 años, una serie de medidas ininterrumpidas han hecho del «Inner Harbor», que es el corazón de la zona portuaria, un área privilegiada y deseada para oficinas, comercio, actividades recreativas, etc. superando así la anterior situación de sucia línea de borde marítimo.

EL PUERTO Y LA CIUDAD

El Puerto de Baltimore representa la fuente económica más importante de la ciudad, con más de 80.000 trabajadores empleados directamente en las

actividades que allí se desarrollan. Además, el puerto genera casi el 10 por 100 del producto bruto del estado de Maryland y el conjunto de actividades situadas en la zona portuaria pagan más de 300 millones de dólares al año en concepto de impuestos locales y estatales. La superficie de terreno del puerto supone, aproximadamente, el 12 por 100 de la superficie de la ciudad, con un total de unas 2.500 Ha. Casi el 70 por 100 de esta superficie, es decir, unas 1.700 Ha., se dedican a industria; aproximadamente 570 Ha. se dedican a residencia y comercio y unas 80 Ha. a parques. Por último, comentaremos que dada la configuración del puerto y su tamaño, existe una línea de borde extraordinariamente larga, casi 42 millas, de las cuales 28 están dentro de los límites del término municipal.

En cuanto a la *actividad marítima* conviene señalar que se trata de uno de los mayores puertos del mundo, en el que entran cada año más de 4.000 barcos, con una carga próxima a los 37 millones de toneladas. Los 2/3 del tonelaje total corresponden al comercio exterior. Las principales exportaciones son maquinaria agrícola, herramientas, carbón, aceros especiales, cobre y piensos. Las importaciones están constituidas básicamente por automóviles, petróleo, minerales, azúcar y productos químicos. Los clientes principales son Japón, Alemania y Gran Bretaña.

El *sistema de transporte* que da accesibilidad a las instalaciones portua-

rias es muy sofisticado y está constituido por dos líneas ferroviarias principales, «CSX Railroad» y «Conrail», que, conjuntamente, despliegan una red de 1.100 millas en el estado de Maryland y más de 30.000 millas en todo Estados Unidos. Además, existe una completa trama de autopistas interestatales, carreteras regionales y calles locales que dotan de gran accesibilidad al puerto.

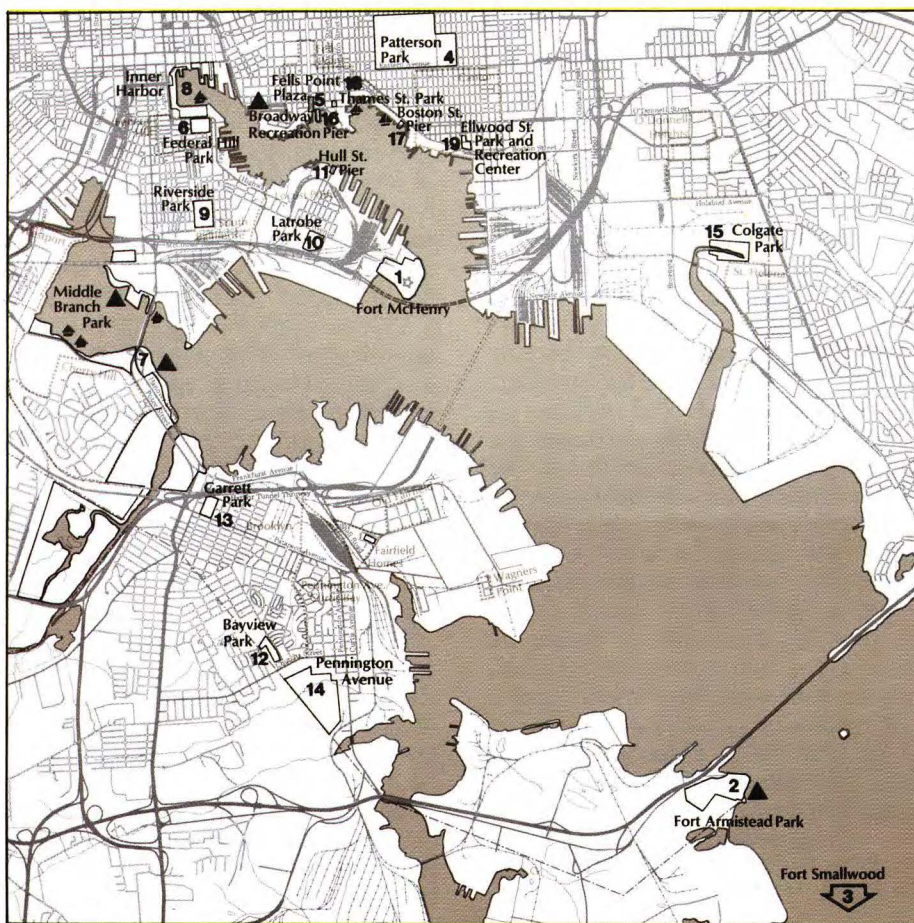
La *actividad industrial* vinculada a éste está muy diversificada. Algunos de las mas importantes pueden ser calificadas como dependientes del puerto, tales como las de construcción y reparación de barcos o aquellas que requieren suministros a través del mismo o, incluso, que necesitan el agua para su proceso productivo. En este tipo de industrias trabajan unos 60.000 empleados. Otras industrias son aquellas que mantienen relaciones funcionales con los servicios o actividades del área portuaria, pero sin una relación de dependencia como las anteriores. Por último, hay industrias situadas en esta zona, por motivos históricos, pero los cambios económicos y tecnológicos han alterado su dependencia con respecto al puerto, con el que no se hallan ahora vinculadas. En este grupo hay industrias que emplean a casi 20.000 trabajadores.

Con respecto a la *actividad comercial* diremos que aunque tenga un cierto grado de dispersión por toda la zona portuaria, hoy día, debido a importantes procesos de renovación se ha concentrado en dos áreas principales. Ambiente urbano en «Inner Harbor», en 1984.



palmente, el «Inner Harbor» y el «Fells Point». Los proyectos de renovación urbana financiados por entidades públicas y grupos de promoción privados han transformado el «corazón» del puerto de Baltimore (Inner Harbor) en la localización más cotizada y deseada de toda la región para actividades comerciales, oficinas y esparcimiento. En los últimos 10 años, el sector privado ha intervenido más de 500 millones de dólares en esta zona. La creación de empleo y la dinamidad económica en ella son hoy espectaculares.

Los *espacios públicos* en la zona portuaria incluyen los parques, que, en conjunto, ocupan una longitud de 3,1 millas de borde marítimo, es decir, un 7 por 100 aproximadamente del total del borde portuario. El mas famoso es el de fuerte McHenry que es, además, un parque natural y santuario situado en la punta de Locust Point. Otras áreas recreativas son el muelle de Fell's Point, el parque Colgate Creek, el parque Armistead y el sistema de parques del Middle Branch. Aunque ha habido escasez de este tipo de espacios, desde 1970 se nota una dinámica positiva sobre todo en la citada zona de «Inner Harbor».

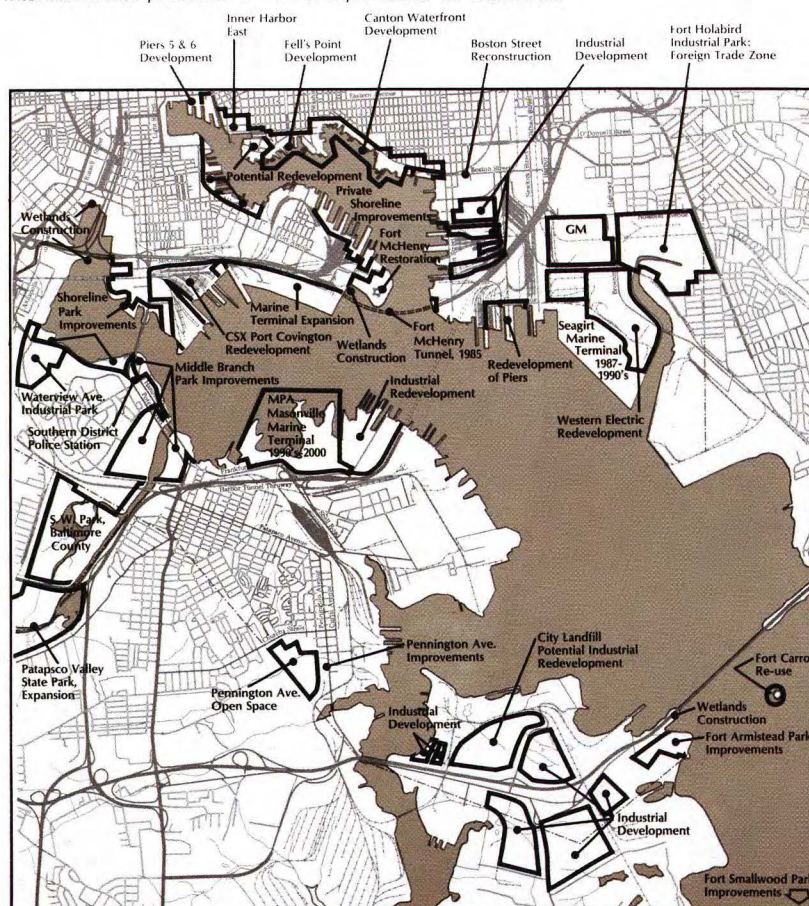


Intervenciones previstas en la zona portuaria de Baltimore.

NUEVAS IDEAS Y CAMBIOS DE ACTITUD

La situación de Baltimore en la década de los 50, sobre todo en las áreas del centro de la ciudad próximas al «Inner Harbor» era realmente crítica con un importante nivel de deterioro y abandono, ausencia de usos atractivos para la población y degradación ambiental. Sin embargo, lo que resultaba más alarmante era la sensación generalizada de que Baltimore era una ciudad con un gran pasado, pero sin posibilidades de futuro, puesto que se encontraba en una espiral de deterioro urbano irreversible. En la primera página de la edición del 16 de julio de 1956 del periódico McVoy, ha prometido transformar el centro de Baltimore en uno de los mas agradables y prósperos lugares urbanos del mundo.

Esta actitud, que es calificada por muchos como utopía y visionaria, encontró un ambiente general de escepticismo. Sin embargo, la idea de abrir la vida urbana de Baltimore al mar, poco a poco, prendió entre los promotores, comerciantes y, también, entre las personas responsables del gobierno local.



El puerto y la ciudad. Sistema de dotaciones recreativas.

Hace un par de años el alcalde de Baltimore, Willian Donald Shaefer, escribía: «Estamos redescubriendo el borde marítimo, no solo como lugar en donde llevar a cabo actividades económicas, sino también, y, sobre todo, como espacio para vivir agradablemente, para disfrutar del tiempo libre y para celebrar acontecimientos comunitarios».

Como en muchos otros ejemplos históricos, la *idea* resulta ser aquí el motor de las grandes relaciones, la magia que ilusiona y une a los distin-

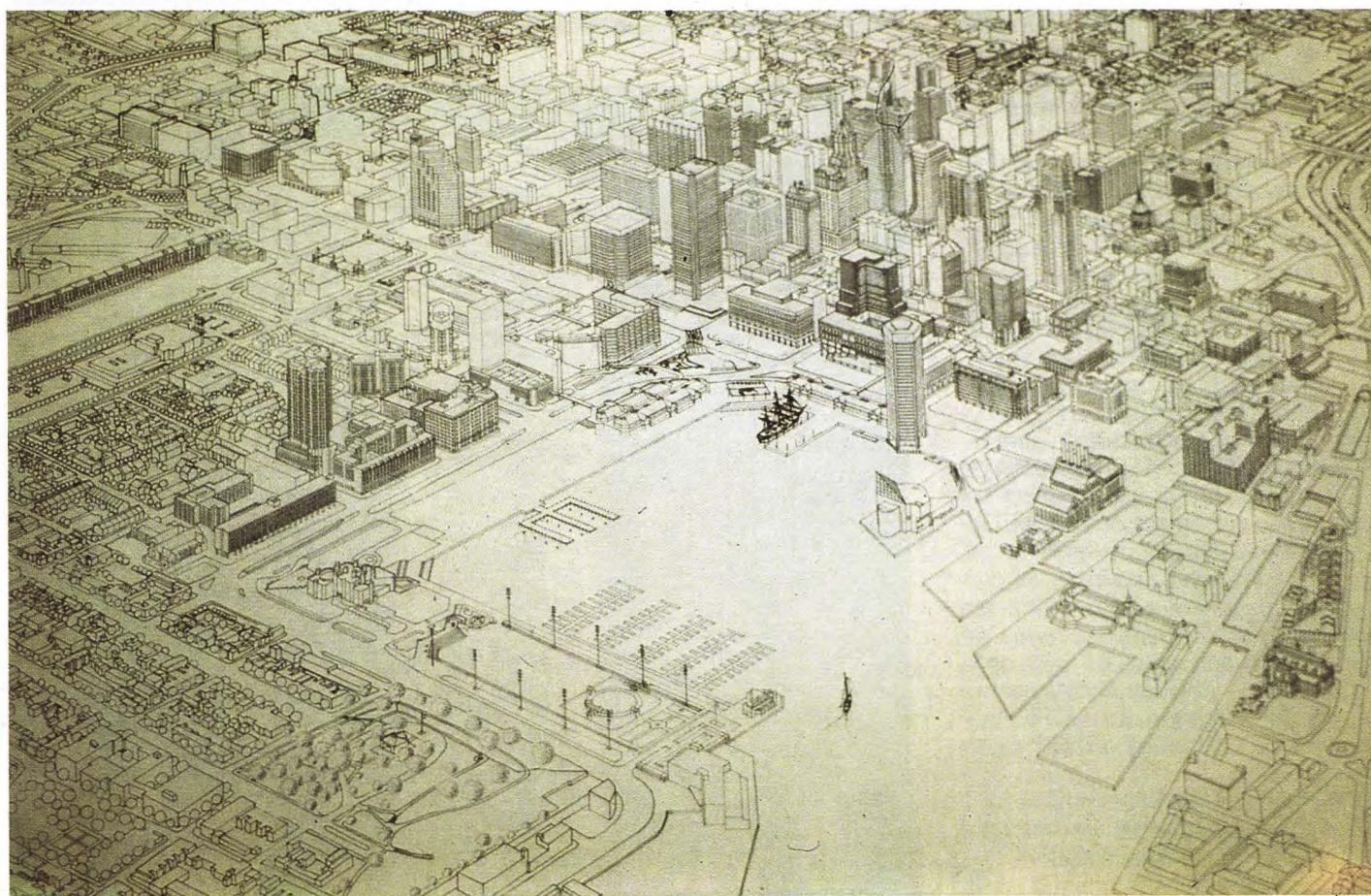
detalle una intervención concreta: la renovación del «Inner Harbor». Es un gran proyecto que ha transformado la imagen de esta ciudad y ha provocado el renacimiento del corazón de Baltimore.

LA RENOVACION DEL «INNER HARBOR» Y EL RENACIMIENTO DEL CORAZON DE BALTIMORE

La secuencia de acontecimientos

para el área de Charles Center, elaborado por un equipo dirigido por el prestigioso planificador y arquitecto David Wallace de Filadelfia.

1960 Creación de una oficina para la gestión y desarrollo de Charles Center, en la que colaboran como socios las autoridades locales y la comunidad de promotores y comerciantes de la zona. Este hecho fué decisivo para crear un clima de estímulo y mutua confianza conducente a la implementación



Vista axonométrica de los alrededores de «Inner Harbor», 1987.

tos agentes urbanos en la búsqueda de un objetivo común de transformación de la ciudad.

A la vista del plano resumen de intervenciones previstas en el conjunto de la zona portuaria de Baltimore, se deduce que la consideración exclusiva del valor de producción de la ciudad está dando paso a una nueva etapa en la que la imagen, el disfrute de la ciudad por los ciudadanos, y, en definitiva, el valor de uso urbano, adquieren un protagonismo que inspira las propuestas de futuro y estimula los mecanismos de implementación. Seguidamente vamos a analizar con más

concretos que han dado lugar a la renovación del «Inner Harbor» ha sido la siguiente:

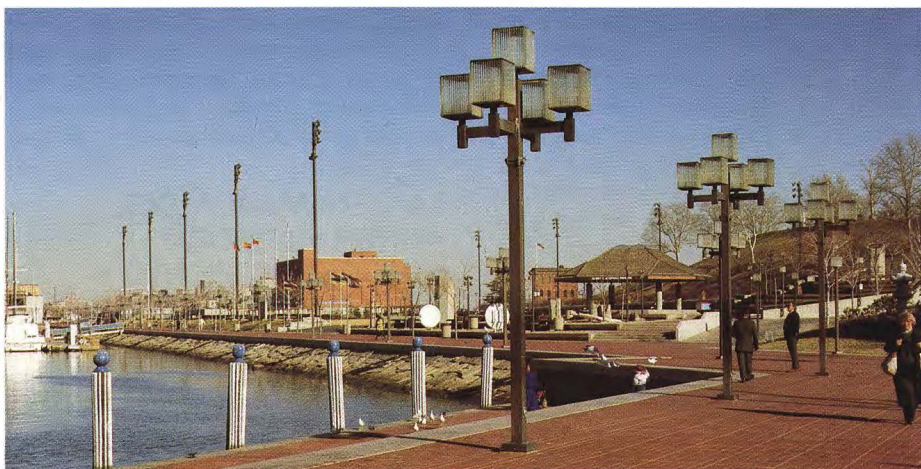
- 1955 Creación del Greater Baltimore Committee constituido por un centenar de ejecutivos de élite del área metropolitana, que se unieron con el objetivo prioritario común de renovar el «corazón» de Baltimore.
- 1956 Publicación del Plan para la zona del «Inner Harbor», elaborado bajo la dirección del McVoy.
- 1959 Exposición pública y aprobación del plan de renovación urbana

del plan, aprovechando por parte de los intereses públicos, la flexibilidad y eficacia del sector privado y el poder y sensibilidad de las autoridades municipales.

- 1963 El alcalde McKeldin declara que la renovación y desarrollo del «Inner Harbor» es el objetivo más importante de la ciudad.
- 1964 Se autoriza la emisión de 2 millones de dólares en bonos para financiar el comienzo de la ejecución del Plan.
- 1965 Se establece una entidad de gestión que agrupa a dos anteriores y que confiere una nueva eficacia

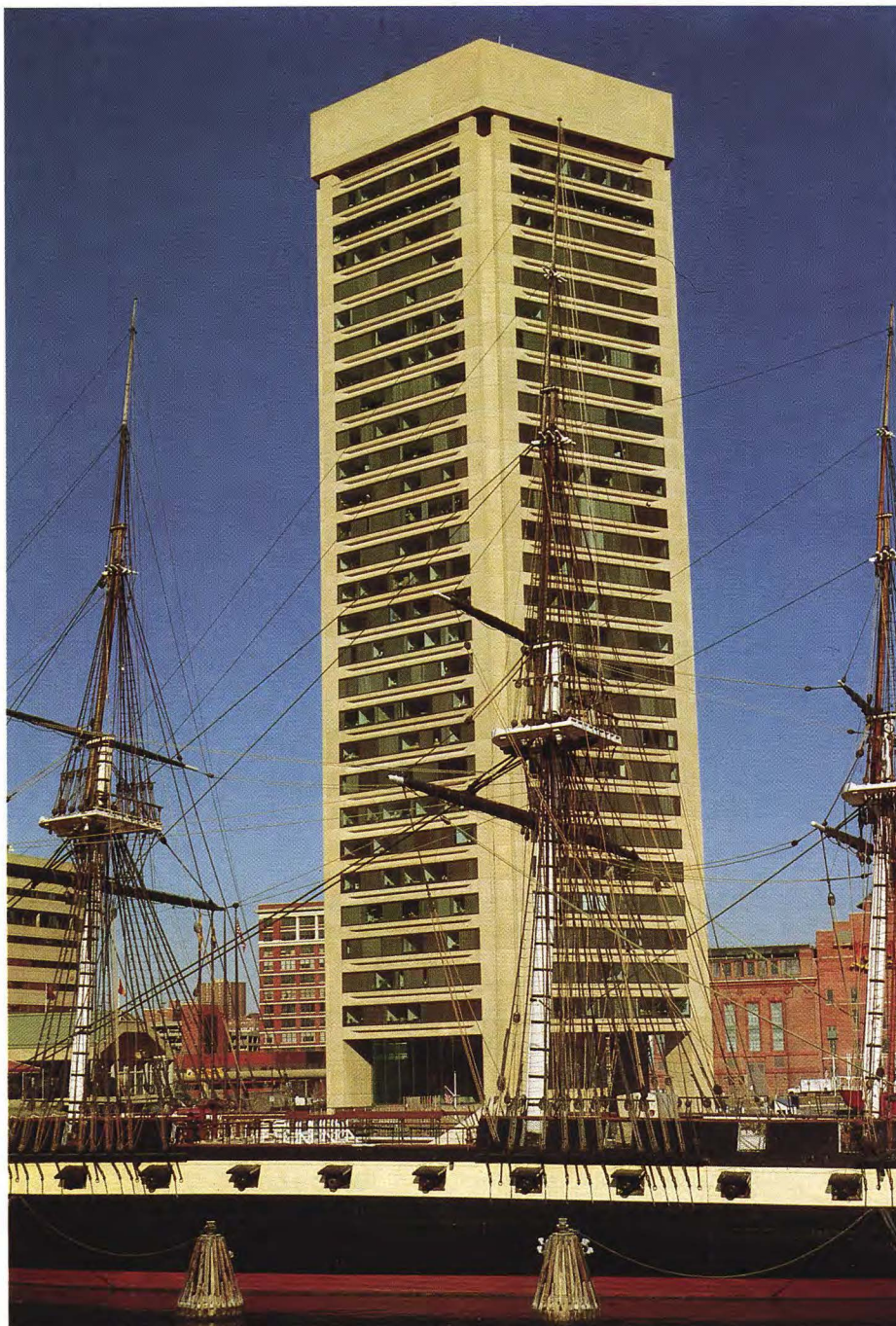
al proceso de implementación de los planes de renovación, Charles Center Inner Harbor Management, Inc. Se trataba de una corporación sin ánimo de lucro presidida por Jefferson Miller.

- 1966 Concesión de préstamos por valor de 12 millones de dólares para desarrollar la primera fase del proyecto del «Inner Harbor».
- 1968 Concesión de una subvención federal de 22,4 millones de dólares que, junto con los recursos anteriores, creó una suma importante con la que pudo llevarse a cabo una importante operación de compras de terrenos, limpieza de antiguas zonas de almacenaje y creación de infraestructura.
- 1970 Presentación del ambicioso Plan llamado Metro-Center, elaborado por el Departamento de Planificación Urbana del Ayuntamiento de Baltimore y que abarca una superficie de más de 400 Ha. del área de influencia urbana de la zona del «Inner Harbor». Se requerían inversiones cercanas a los 1000 millones de dólares y su planteamiento guardaba relación con los procesos de renovación ya iniciados en las áreas marítimas colindantes. Durante la década de los 70 se llevaron a cabo una serie de proyectos coordinados importantes que transformaron de forma radical la configuración física de la zona del «Inner Harbor», y sobre todo, la imagen que los habitantes de Baltimore percibían de su ciudad.
- 1972 Reconstrucción del muelle n.º 1 y emplazamiento permanente de la fragata «Constellation», que es el barco mas antiguo de la marina de los U.S.A. A partir de este momento aparece restaurado como primer elemento de atracción lúdica en la zona del «Inner Harbor».
- 1973 Celebración de la cuarta feria de la ciudad en «Inner Harbor» con lo cual este sector cobró una gran popularidad y adquirió mayor prestigio entre los residentes y visitantes.
- 1974 Inauguración del primer servicio de paseos turísticos por el puerto cuyas instalaciones están situadas en el muelle «Constellation».
- 1975 Terminación del amplio paseo peatonal que bordea el «Inner Harbor».



Paseo peatonal en «Inner Harbor», 1987.

Fragata Constellation y World Trade Center, 1987.



Al efecto de cumplir el objetivo de que la Revista «Urbanismo» constituya un vehículo de difusión de la actividad urbanística del arquitecto, así como un instrumento de participación de la sociedad en general en las cuestiones urbanísticas tratadas, se establece el siguiente cauce para la publicación de artículos, planes y proyectos.

1. Las personas interesadas en la publicación de trabajos sobre cuestiones urbanísticas (artículos, planes o proyectos) en la Revista «Urbanismo-COAM» remitirán previamente a la Redacción, debidamente cumplimentadas, las fichas habilitadas al efecto (una por trabajo).
2. La Redacción de la Revista clasificará y archivará dichas fichas según los temas tratados.
3. Dependiendo del contenido temático elegido para cada número, la Redacción de la Revista hará, a partir de las fichas disponibles, una primera selección de trabajos de posible publicación y solicitará directamente de sus autores el envío de los mismos.
4. Examinados directamente los trabajos inicialmente solicitados, el equipo director realizará una selección final, de acuerdo exclusivamente con criterios de calidad e interés del trabajo, en relación con el contenido específico del número.
5. Los temas actuales elegidos para los próximos números correspondientes al año 1987 son:
 - «Urbanismo en el medio rural.»
 - «Revisión del urbanismo turístico.»
6. Los lectores que deseen aportar su opinión sobre el contenido de cada número publicado o alguno de sus artículos, podrán hacerlo dentro de la sección «Punto de vista», remitiendo directamente a la Redacción sus comentarios.

COAM

REVISTA DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID



urbanismo

COAM

BARQUILLO N.º 12 - 5.ª PLANTA
28004 MADRID - ESPAÑA

URBANISMO-COAM es una revista de proyección internacional, dedicada básicamente a la difusión e información de la actividad urbanística del arquitecto.

Conscientes de la necesidad profesional de prestar atención a los problemas y demandas urbanísticos actuales en el ámbito internacional, y con particular referencia al marco europeo, respondiendo a las diversas dimensiones de lo urbano, se pretende una orientación plural, tanto en relación con los temas tratados, como con las características disciplinares y país de origen de sus colaboradores.

URBANISMO-COAM se publica cuatrimestralmente por el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid-España. Se imprime en color en formato 21,5 x 31 cms y presta especial atención a su contenido gráfico, potenciando su capacidad informativa en relación con las características físico-espaciales de la ciudad y del territorio.

URBANISMO-COAM is an internationally oriented review, basically devoted to spread and inform the urban planning and design activity of architects. Knowing the professional need to pay attention to current urban problems and demands of the world community, and with particular reference to the European hinterland, giving response to the plural dimensions of the urban question, a diversified orientation is intended, with respect to the subjects dealt with, as well as with the disciplinary backgrounds and nationalities of its authors.

«URBANISMO-COAM» is published every four months by the Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid-España (Official Association of Architects of Madrid-Spain).

It is printed in colour, with a 21,5 x 31 cms format, and pays special attention to its graphic content emphasizing its informative capacity with respect to the physical-spatial characteristics of towns and territory.



- Pennsylvania Station**
A dramatic new landscaped plaza and vehicular entry from Charles Street, and a 500-car parking garage.
- University of Baltimore**
Lyric Theatre
Peabody Park
Meyerhoff Symphony Hall
Mt. Royal Apartment
Rehabilitation of vacant buildings into 152 apartments, first floor retail space, and a new 140-car parking garage.
State Office Complex
Belvedere Hotel
125-room hotel.
Government House
Reception center for dignitaries visiting the city and an 18-room inn including a training program for hotel workers.
Mount Vernon-Belvedere
A rich mix of residences, shops, small scale offices, and retail institutions including the Mount Vernon Gallery, Peabody Conservatory of Music, Meyerhoff Symphony Hall, Lyric Theatre, and the Maryland Institute of Art. Significant development opportunities exist along the Charles Street corridor.
- Seton Hill**
Social Security Complex
Chesapeake Commons
New Residential Community
Extensive rehabilitation of existing buildings and construction of new buildings to create a new, in-town residential district. Chesapeake Commons, a 98 dwelling unit complex of a former school building, completed.
- Peabody Court**
150-room hotel.
Peabody Center
150-apartment International House, 250 luxury apartments, Peabody Theatre, and 500 parking spaces.
- Market Center Garage**
150-car parking garage.
- Comfort Inn**
200-room hotel.
- Market Center**
Traditional hub of retailing includes the world famous Lexington Market. 2500 new office jobs secured with a potential of growth for another 5,000 jobs.
- Lexington Mall**
Howard Street Transit Mall
widened sidewalks, trees and bus shelters. Extensive bus traffic between Saratoga and Fayette Streets.
- Tremont Hotel**
Master Hosts Inn
120-room hotel.
- Charles Plaza**
Creative extension of a retail, food, and office complex featuring unique shops, specialty food places, a cafe, and theatre.
- Park Charles**
750 apartments, 88,000 square feet of office and retail space, and 250 parking spaces.
- The Tremont Plaza Hotel**
236 hotel suites, conference rooms, and offices in converted building.
- Omni International Hotel**
312 million rehabilitation of 730-room hotel. New landscaped entrance to the hotel, redesigned entrance lobby, and renovated guest rooms and bathroom.
- St. Paul Plaza**
Parking garage for 550 cars with first floor office space and 24-story tower. Includes a 257,000-square foot office tower on existing parking garage.
- Lord Baltimore**
Quality Royale Hotel
445-room hotel in rehabilitated building.
- Charles Center**
Union Trust
275,000 square feet of office space and 235 parking spaces in a 24-story tower.
- 6 St. Paul Tower**
35-story structure with 350,000 square feet of office space.
- Metro**
3.5-mile rapid transit line operational between Baltimore Plaza and downtown. Downtown stations at State Office Complex, Market Center, and Charles Center. Northwest extension of the line to Dignity Mall, and southeast extension to the Johns Hopkins Hospital complex.
- Financial-Municipal Districts**
Jones Falls Boulevard
Rivoli Office Building
New 160,000-square foot municipal office building.
- Commerce Place**
New 16-story 245,000-square foot office tower above existing parking garage.
- Redwood Tower**
New 16-story 245,000-square foot office tower above existing parking garage.
- The Brokerage**
New construction and rehabilitation of 17 vacant structures for 122,000 square feet of office space, 150,000 square feet of office space, and a new 200-car parking garage.
- The Gallery**
New complex with a 500-room hotel, 140,000 square feet for retail shops, 150,000 square feet of office space, and 1,500 underground parking spaces. Pedestrian bridge connection to Harborplace.
- The Movies at Harbor Park**
New-screen cinema complex with 170 space parking garage and 25,000 square feet of retail.
- World Trade Center**
Six Flags Power Plant
A multi-story entertainment facility developed within the former Power Plant building utilizing state-of-the-art special effects, advanced computer systems, and live entertainment.
- National Aquarium in Baltimore**
Scarlett Place
Conversion of existing five-story building into office and commercial space, and adjacent new 145 luxury apartments. Parking for 545 cars.
- Piers 5-6**
First stage development to include Harborplace and Piers 5 & 6. Marine complex with 46-room inn, 350-seat seafood restaurant, retail mall, and open office space. Refurbished S.S. Nobles to include an oyster bar, and shops. Entertainment, live entertainment, and dining. High speed boats offering fishing and hunting trips to Eastern Shore.
- Future plans include a 350-room hotel, parking garage, and expansion of the marine complex.**
- Major Development Sites**
The 20-acre site of land on both sides of the entrance to the inner harbor to be developed with waterfront dwellings, marinas, commercial space, and parking.
- This plan of downtown Baltimore shows expected new development (in solid white), anticipated major rehabilitation (in white outline), and existing buildings (in light brown). This plan is a view of how downtown Baltimore—known as MetroCenter—should appear in the year 2000.**
- Baltimore is on the move.** A 30-year program for the downtown renewal, now nearly two-thirds completed, has resulted in \$2 billion in public and private investment. Today, office buildings are rising in Charles Center, Inner Harbor, the Financial District, and the State Office Complex. Social Security and Market Center provides 140,000 square feet of office space, more than 17,000 people live downtown.
- In the past five years alone, the inner harbor has become a mecca for more than twenty million tourists and visitors annually. Baltimore can boast dozens of attractions on land or in water. By 1987, more than 3,000 hotel rooms will be available to accommodate the booming tourist industry.**
- To the north and west of the inner harbor, completion of the first leg of a new subway system is revitalizing neighborhoods, markets, and the former retail center at Howard and Lexington Streets.**
- Further north, a major educational and cultural complex has broken new ground in the Mount Royal area. The new Meyerhoff Symphony Hall, the renovated Lyric Theatre, and expanded facilities for the University of Baltimore and the Maryland Institute of Art are only the beginning of this renaissance.**
- Partnership between the City government and the business community continues to lay the ground work for success and generates excitement throughout the City and beyond. MetroCenter has only one more piece of the development plan left to complete. But with continued vision and commitment, the downtown area, Baltimore will continue to grow and thrive well into the future.**
- William Donald Schaefer, Mayor*
- Baltimore City Department of Planning, January, 1988**

- Paca Pratt Building**
257,000 square feet office space in rehabilitated building.
- Ridgely's Delight**
Lexington Market
Veterans
Administration Hospital
New 250-bed hospital adjoining University Hospital.
- University of Maryland**
New \$31 million Clark Traub building, a drug and alcohol treatment center, and a 700-car parking garage. Also, a medical diagnostic center and a law center in rehabilitated buildings.
- Holiday Inn**
275-room hotel.
- Baltimore Plaza Hotel**
256-room hotel.
- Stadium**
A new stadium to accommodate 50,000 seats for baseball, and 65,000 seats for football, is under consideration for the Charles Center.
- Loft District**
Former center of Baltimore's garment industry. Recycling of elegant Victorian loft buildings into a residential community. Nearly 200 living units occupied. Other projects include Redwood Square, 45 apartments; Classic Building, 41 apartments; Marlowe Building, 21 apartments; and the Salicoff Factory, 187 apartments.
- Days Inn**
251-room hotel.
- Festival Hall**
250 West Pratt Street
70-story office tower with 32,000 square feet of office space and retail shops.
- Civic Center**
1500 seats added to the arena, a new glass facade, entrance lobby, and ticket booth, and a 160-car parking garage.
- Harbor Exchange at Camden Yards**
Conversion of vacant six-story warehouse into office retail complex. Future commercial space in recycled Camden Station and new buildings.
- Sheraton Hotel**
350-room hotel.
- Equitable Bank Center Tower II**
Convention of 8-story tower with 158,000 square feet of office space.
- Adventist Center**
27,000-square foot underground expansion of existing facility containing 115,000 square feet of exhibition space and 26 meeting rooms.
- Inner Harbor West**
More urban community with a high-rise for senior citizens, 225 new townhouses, and 110 nineteenth-century rowhouses restored through the homebased program.
- Maryland Science Center**
Rehabilitation of the building in the inner harbor presented with a dramatic new glass atrium entrance. Also, a large screen, 425-seat MAX theatre.
- Brookshire Hotel**
91-room hotel.
- McKeldin Plaza**
91-room hotel.
- Hyatt Regency Hotel**
500-room hotel.
- Harbor Court**
170 luxury high-rise condominiums; 201-room hotel; 71,000 square feet of office; 10,000 square feet of retail space, and a 300-car parking garage.
- Harborplace**
Birthplace of the City in 1729. Since 1969, the scene of extensive renewal activity including the construction of waterfront promenade, a 138-seat marina, Constellation Dock, the World Trade Center, the Maryland Science Center, the National Aquarium in Baltimore, and Convention Center. Private investment in office buildings, waterfront, the Six Flags Power Plant, restaurants, hotels, and other commercial ventures.
- Federal Hill**
The MetroCenter plan is prepared by the Urban Design Section of the Baltimore City Planning Department. Larry Black, Director; Arthur Hilsenrath, Assistant Director; Ronald Blumstein, Chief of Section; Ronald Brown, Ernest Caldwell, and James Hall, Urban Designers; Jay Schreiber, Ralph A. Schreiber, Gerald Evans, Donald Frick, Michael Addison, and John Holley, Drafting Technicians.

- 1976 Apertura del «Maryland Science Center».
- 1977 Terminación del gran edificio del Centro de Comercio Mundial.
- 1978 Apertura del club náutico para embarcaciones de ocio, situado en el tramo sur del paseo marítimo.
- 1979 Apertura de un observatorio público en la última planta del edificio World Trade Center, con vistas magníficas sobre todo el puerto de Baltimore. Este mismo año se inauguró el importante Centro de Convenciones que está muy próximo al paseo marítimo.
- 1980 Apertura del «Harbor-Place» cuya construcción había sido autorizada dos años antes. Son edificios multiuso, de carácter lúdico y con una importantísima capacidad de atracción, que han provocado un aumento significativo de la vida urbana en esta zona.
- 1981 En este año se llevaron a cabo intervenciones puntuales de gran interés tales como la inauguración del impresionante Acuario Nacional de Baltimore, la apertura del Hyatt Hotel y la terminación del Pabellón de Conciertos del muelle 6.
- 1982 Decisión de la Corporación «Six Flags» de desarrollar el muelle 4 con dotaciones para esparcimiento de carácter familiar.
- 1983 La Corporación Rouse anuncia su plan para la construcción de un nuevo hotel de 500 habitaciones, 1.200 plazas de garage, edificio de oficinas y amplias galerías comerciales próximas a «Harbor-Place».
- 1984 Inicio de la reconstrucción de los muelles 5 y 6 con un centro marítimo, espacios libres, aparcamientos y cafeterías.
- 1985 Apertura del muelle 4.

El conjunto de todas estas intervenciones ha provocado un cambio sustancial del ambiente urbano y de la percepción de la ciudad por sus habitantes. El pesimismo y escepticismo que en la década de los 50 impregnaba a amplios sectores de la población de esta ciudad ha derivado hacia un sentimiento de orgullo por lo realizado y de confianza en el futuro. La eficacia y armonía del trabajo de los diversos agentes urbanos ha generado un proceso positivo de transformación de la morfología urbana y de reconversión de la economía local.

CUADRO I.

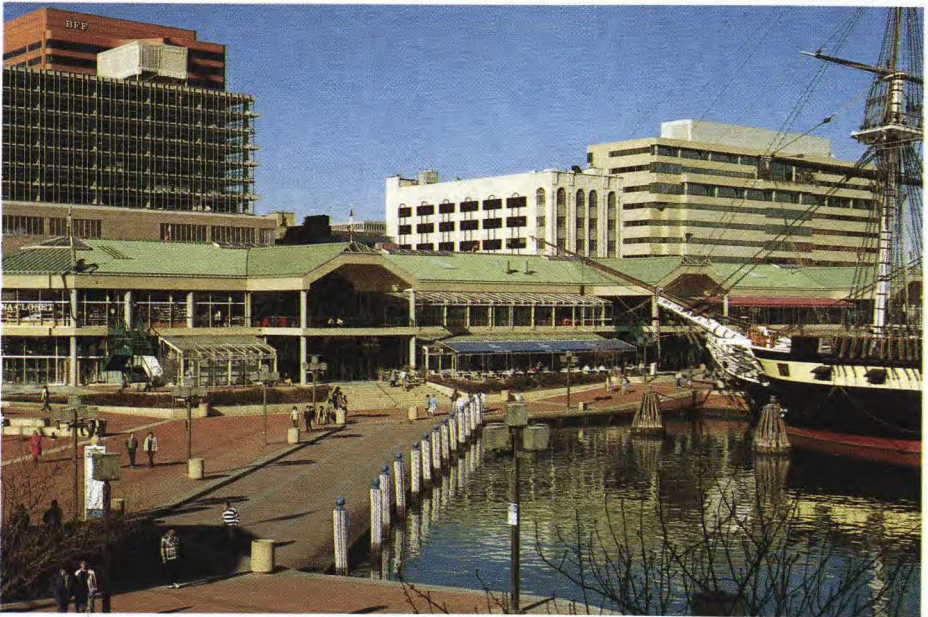
VALOR TOTAL DE INTERCAMBIO COMERCIAL EN EL PUERTO DE BALTIMORE

Años	millones de dólares
1980	15.288
1981	15.100
1982	14.224
1983	12.797

Fuente: Baltimore City Department of Planing



Vista de Inner Harbor, 1950.



Harbor Place, 1987.

CUADRO II.
CRECIMIENTO DE LAS VENTAS AL POR MENOR

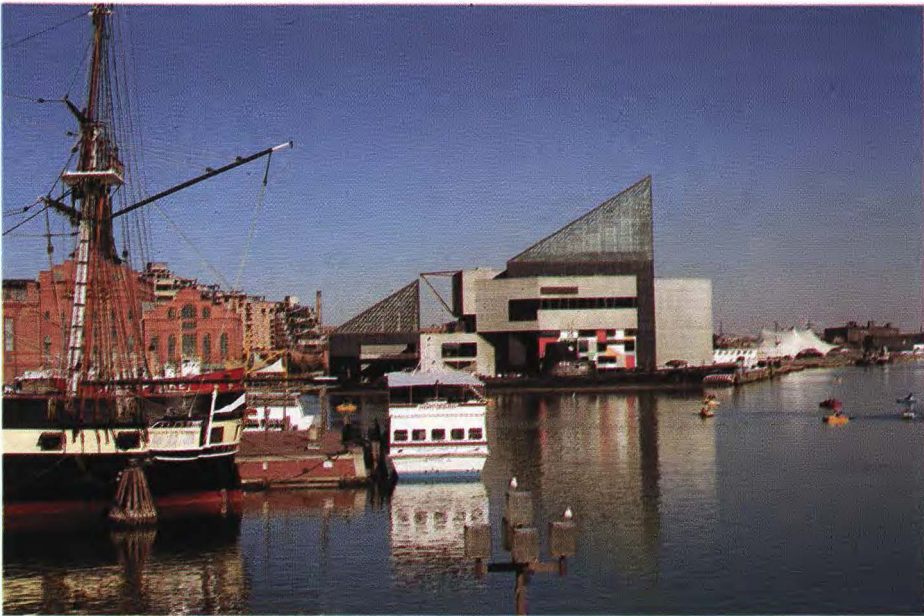
Ciudades	1982	1984	% Incremento
Baltimore	10,54	12,87	+ 22
Washington D.C.	18,99	22,86	+ 20
Pittsburgh	10,21	11,15	+ 9
Chicago	29,43	33,15	+ 13
Houston	19,66	20,89	+ 6

Fuente: Survey of Buying Power 1984, 1982
Nota: Valores en miles de millones de dólares



Vista de Inner Harbor, 1984.

Aquarium Nacional en Baltimore, 1987.



Como se desprende del cuadro I, la actividad portuaria de Baltimore decrece en los primeros años de la década del 80. Sin embargo, en el cuadro II se observa cómo en estos años las actividades comerciales de carácter urbano experimentan en esta ciudad un crecimiento sin precedentes, muy por encima de los que sucede en otras ciudades similares de Estados Unidos.

Estas cifras las presentamos porque evidencian una realidad consistente en la reconversión de la economía local dentro de un brillante proceso asociado a una singular estrategia de renovación urbana, principalmente en el «Inner Harbor».

Aunque estos importantes trabajos constituyen una de las experiencias con más éxito en Estados Unidos, sin embargo, las 1,5 millas del borde reconvertido sólo suponen el 4 por 100 del total del borde marítimo de Baltimore. El resto sigue hoy día destinado a terminales marítimas, comercio al por mayor y sólo una pequeña parte se destina a usos públicos de carácter lúdico.

El proceso de renovación de Baltimore no está terminado, pero tras esta experiencia, de más de 20 años de trabajos magistralmente coordinados, puede acometerse el reto y las ambiciones de futuro de esta ciudad sobre la base del optimismo, la confianza y el éxito conseguido.

Alfonso Vegara
Arquitecto.
Profesor Titular de Urbanística
de la ETSAM

AGRADECIMIENTO: Quiero agradecer a Baltimore City Department of Planning, la valiosa ayuda prestada sin la cual no hubiera sido posible publicar este artículo en España. No obstante, cualquier error o imprecisión que pueda aparecer en la exposición del tema es de mi absoluta responsabilidad.

Fuente:
Baltimore City Department of Planning.

THE REBIRTH OF THE HEART OF BALTIMORE

The rebirth of the heart of Baltimore has come about following a process which, although it may seem successful to us, must nevertheless in no way tempt us to try to apply it in such a different economic, social, cultural and urban context as our own. However, a knowledge and understanding of the ideas and procedures that have transformed a city conceived for production into a city with an attractive image and a pleasant urban setting, may allow us to reflect upon the values that are implicit in such a process, and this will doubtless constitute a positive step.

Perhaps we shall miss certain urban concerns and conditions which in Europe are inevitable in any city growth strategy, but we shall no doubt be able to learn from certain attitudes and transformation processes that show enviable force and imagination.

Perhaps we shall miss the efficient morphological control mechanisms that come into operation when plans are being drawn up, and we might also notice that the fragmentary nature of the development activities detracts from the formal coherence of certain projects.

Perhaps the image we perceive is the spontaneous result of juxtaposed initiatives that express the force of individual creations rather than the harmony of an unified concept.

Perhaps we are unable to find our usual wilful and contradictory proposals which paint a final result without bringing in the mechanisms to make it viable, and consciously slip into inefficiency or poetic dreaming.

However, what we do see is an optimistic society with confidence in its own capabilities, which challenges the future with great ideas and which is courageous enough to turn them into reality, this being achieved through a balanced process of collaboration between the various urban bodies that go off in pursuit of common objectives regardless of conflicting interests which here is such a trite problem.

Finally, our attention will be drawn by the restricted way in which urban development processes based upon a strict formal result are seen, and the conviction that the remodelling of the city requires the reconversion of the local economy and of the attitudes of the population.

Possibly, however, stripped of the passion for our fashions and of the delirium over utopia turned into reality, we may understand and assimilate the rebirth of the heart of Baltimore in its true context.

Brief historical notes

Baltimore, like most American cities, has but a short history. In the 18th Century, in 1729 in fact, the Parliament of the State of Maryland authorized the building of a city on the Patapsco River and, in 1730, the people entrusted with carrying out the project chose this particular site for the future city.

Initially, the city's most important economic activity was based upon flour mills but later the vast areas of woodland that surrounded it, together with the big demand for boats, meant that ship-building began to take on importance, and finally became the basic economic activity.

However, the real upsurge of its economy took place after the War of Independence since independence brought an end to the restrictions that the British placed upon its overseas trade, and the opening up of the big world markets caused a decisive impact.

The great influx of immigrants who came from Ireland, Great Britain and Germany with capital available to invest in commercial activities result-

ed in Baltimore's doubling its population in the decade between 1790 and 1800.

Little by little, the city became the port of entry to the region since, quite apart from its economic power, its harbour provided exceptional conditions as regards depth and manoeuvrability.

The next step was the progressive diversification of the port economy with the appearance of industries devoted to transforming the goods that arrived there, and the setting-up of markets in order to supply the inhabitants of its area of influence.

The final consolidation of the industrialization process required the creation of a transport infrastructure that would link Baltimore with the large production and consumer centres of the inland areas of the United States. Around 1820, a wide, continuous transport route was built to link the city with the valley of the River Ohio, and a big project aimed at adapting rivers and canals completed the efficiency of the transport system bringing into the network New York and New Orleans which became the fastest-growing city in the United States during the 1820s. These advances, together with the construction of an almost 400 mile-long railway between Ohio and Baltimore meant that the city moved on from the stage of commercial interchange to that of industrialization.

After the Second World War, the strong competition of Norfolk, the high level of obsolescence of many installations, the deterioration of the environment and another series of factors linked to the above led to a situation of crisis and recession.

In 1956, an organization called the Maryland Port Authority, later to be reorganized and transformed into the Maryland Port Administration, was created in order to give a fresh boost to the port.

Also during the 1950s various kinds of strategies were set up with the aim of injecting life into the city centre which had clearly fallen into decadence. For more than 20 years, a series of uninterrupted measures have turned the Inner Harbour, which is the heart of Baltimore's dockland, into a privileged area that is greatly sought after for offices, shops, recreational activities, etc., and in this way it has been able to break away from being just a dirty strip along the seafront.

The port and the city

The Port of Baltimore is the city's most important source of economy with more than 80,000 workers being directly employed in the activities carried out there. Furthermore, the port generates nearly 10% of the gross product of the state of Maryland, and the total amount paid in local and state taxes by the activities based in the dockland area comes to over 300 million dollars. Covering a surface area of 2,500 ha. the port represents approximately 12% of the overall surface of the city. Almost 70% of this area, in other words around 1,700 ha., is devoted to industry; approximately 570 ha. are devoted to residential zones and commerce, whilst about 80 ha. are taken up by parkland.

As regards maritime activity, it must be pointed out that this is one of the biggest ports in the world in which over 4,000 ships a year dock, bringing with them a total cargo close on 37 million tons.

The transport system that provides access to the port installations is very sophisticated and is made up of two main railway lines, «CSX Railroad» and «Corail» which, jointly, deploy a network of 1,100 miles in the state of Maryland and more than 30,000 miles in the whole of the United States. Moreover, there is a complete system of interstate motorways, regional roads and local streets which make access to the port very easy.

The industrial activity linked to the port is very varied, although some of the more important industries may be described as depending on the latter.

With regard to commercial activity, due to important renovation processes this is mainly concentrated nowadays in two areas, the Inner Harbour and Fells Point.

The public spaces in the dockland area include the parks which, together, are spread along a 3.1-mile length of waterfront, this being approximately 7% of the total harbour front.

New ideas and changes in attitude. The rebirth of the heart of Baltimore

The situation in which Baltimore found itself in the 1950s, especially in the city centre areas close to the Inner Harbour, was really critical with a high level of deterioration and neglect, a lack of attractions for the population and environmental degradation. There was a general feeling that Baltimore was a city with a great past but with no hope for the future since it had slipped into an irreversible spiral of urban deterioration. However, in 1956, the city's urban planning chief, Arthur McVoy, promised to transform the centre of Baltimore into one of the most pleasant and prosperous urban areas in the world.

The idea of opening up the urban life of Baltimore to the sea gradually caught on among promoters, traders and also among those responsible for local government.

As in the case of other historical examples, the idea here turned out to be the driving-force behind great achievements, the magic that spurred and united the different urban sectors in the search for the common goal of transforming the city.

Today, in view of the summary plan of the works envisaged for Baltimore's dockland area, one may conclude that the exclusive dedication to the city's production value is giving way to a new stage in which the image, the enjoyment of the city on the part of its inhabitants and, all things considered, the value of the city, are taking on an importance which inspires proposals for the future and sets the development wheels in motion.

The renovation of the Inner Harbor and the rebirth of the heart of Baltimore

The pessimism and scepticism which, in the 1950's pervaded wide sectors of the population of Baltimore has gradually turned into a feeling of pride on account of what has been achieved and of confidence in the future, the efficiency and harmony of the work of the various urban sectors have brought about a positive process based on the transformation of the city's shape and on the reconversion of the local economy.

Baltimore's harbour activity decreased at the beginning of the 1980's. However, during these years, there was an unprecedented growth in commercial activities of an urban nature, a growth rate that reached a much higher level than in other United States cities of similar characteristics.

However, the mile and a half of reconverted waterfront represents only 4% of Baltimore's total waterfront. The rest is still today devoted to maritime terminals, wholesale trade and only a small part is set aside for public recreation.

The Baltimore renovation process is therefore unfinished but, after the experience of 20 years of magnificently co-ordinated work, the challenge and future ambitions of this city may be undertaken with optimism, confidence and from the base of the success already achieved.