
ESPACIOS LITORALES TRANSFORMADOS: LAS ÁREAS URBANO-PORTUARIAS

ERASO; María Marcela

Grupo de Estudios de Ordenación Territorial. G.E.O.T. Dep. de Geografía. Universidad Nacional de Mar del Plata. Coronel Suárez N° 1942 – Mar del Plata (7600) – Provincia de Buenos Aires – mmeraso@mdp.edu.ar

Resumen

Este trabajo tiene por objetivo analizar las principales transformaciones sufridas en los espacios urbano-portuarios a lo largo de la historia reciente de la economía marítima, determinando posibles categorías de análisis para el estudio de dichos espacios en el marco de la Geografía Portuaria. Los puertos son lugares de gran movilidad, en permanente cambio por la renovación tecnológica y la informatización, que junto a la normatización del transporte son motores del desarrollo local y regional. La globalización ha convertido a las ciudades portuarias en escenarios de la pugna entre la gestión global y la gestión local. Esto exige que la ciudad y el puerto deban repensar su territorio, ganando nuevos espacios para posibilitar las funciones urbanas y portuarias que garanticen la rentabilidad económica y la calidad de vida de sus habitantes. La relación Ciudad-Puerto, no obstante, se centra fundamentalmente en la zona costera urbana, punto de coincidencia entre la ciudad y el puerto. Esta relación está basada en vínculos de tipo funcional y espacial: el primero, producto de la relación que entre ambos existe, en razón de las actividades industriales, comerciales y de transporte y el segundo, producto de la proximidad geográfica de los dos. El frente costero se presenta entonces como un laboratorio de calidad urbana, donde el valor de los espacios obsoletos transforma usos y las viejas estructuras postindustriales se revalorizan. Acciones de recomposición, recalificación y recuperación se ejercen en los nuevos frentes costeros-portuarios de la ciudad, convirtiéndose en una búsqueda constante de calidad urbana entendida como uno de los principales retos de la construcción de la imagen de la ciudad entre el siglo XX y XXI.

Palabras clave: Puerto – Territorio-Ciudad-Global-Local-

COASTAL ZONES TRANSFORMED: URBAN-PORT AREAS

Abstract

This paper analyses the main transformations occurred in port spaces next to cities in general and throughout the recent history of maritime economy. By doing this, our purpose is to determine possible categories of analysis for the study of those spaces within the framework of port geographies. Ports are places of great mobility, in permanent change as a consequence of several technological innovations. Besides this, they contribute to the multifarious processes of local development. Globalisation has altered port cities into scenes of struggle between both global and local managements. This has occasioned that cities' and ports' inhabitants began to think throughout their mutual relationships, making available in the process new spaces to enhance their respective functions, thus guaranteeing economic yields and bettering the general quality of life. The city-port relation, however, concentrates itself mainly in a very precise contact zone: the longshore front. Strong relations are built there, based in many kinds of bonds: first, all the industrial and commercial activities taking place, usually in steadfast ways, in that contact zone; second, those many direct consequences of various kinds arising from the proximity of the two places. The longshore front becomes then a laboratory into which to put at test the qualities both of urban and port life, and where occasionally obsolete spaces having lost their former value, regain it, transforming in the process the customs of the people. Actions of recovery are put at work in the new, reconstructed longshore fronts; actions that imply a never resting search for a mutual understanding between the people belonging to the two different places. We are convinced that this general processes here described,

constitute one of the most important challenges the construction of the images of the city and the port in recent years have ever had.

Keys words: Port - Territory - City - Global - Local

Introducción

La construcción de un puerto genera impactos en el medio natural, en el sistema urbano-regional y en la ciudad de su emplazamiento. El medio natural se ve interferido por una obra de infraestructura de enormes proporciones generándose procesos de erosión-acumulación, refracción de olas, sedimentación, mortalidad de especies, desaparición de la pradera subacuática, entre otros fenómenos (Fernández Pérez, 2004). El sistema urbano regional recibe impactos en general deseados desde la instalación del puerto como resultan los beneficios de los flujos de mercaderías, ideas y personas, aunque existen casos donde el soporte de redes tangibles e intangibles de un sistema urbano-regional-portuario no tiene la capacidad suficiente para absorber todas las transformaciones que el emplazamiento del puerto propone.

Los litorales constituyen los territorios que soportan mayor presión desde lo demográfico, desde las actividades económicas y desde lo ambiental. La accesibilidad tierra-mar-tierra está condicionada por el soporte físico natural de los mismos tanto en la tierra como en el mar. Entre los numerosos artefactos construidos en los litorales, los puertos son las obras de infraestructura por excelencia, aunque su planificación ha estado más bien regida por los principios ingenieriles propios del Siglo XIX y principios del XX que por los lineamientos de la ordenación territorial, enfoque desarrollado hacia la segunda mitad del siglo XX. De esta manera en el emplazamiento de los principales puertos del mundo se ha ignorado los principios de la Ordenación Territorial que hubiera estado más atenta a los efectos que la infraestructura portuaria pudiera producir y de los enlaces e interrelaciones de los diferentes elementos (infraestructura, flujos y accesibilidad) sobre el territorio.

Esta falta de relación mutua entre la Planificación Portuaria y la Ordenación Territorial fue característica hasta ya avanzada la 2da. mitad del siglo XX pues al parecer los grandes cambios en el tránsito naviero, el aumento en los volúmenes de carga, el tamaño de los buques, la especialización, la automatización y la reciente containerización, se hizo imprescindible planificar o remodelar los puertos bajo las premisas de la Ordenación

Territorial. Esta relación resultaría relativamente fructífera en el diseño de nuevas terminales portuarias, pero sumamente conflictiva en aquellas consolidadas durante décadas en el entramado urbano, donde la falta de espacio y la obsolescencia de las construcciones, enquistada desde varias décadas, hace de cualquier intento de reordenación territorial una tarea cicolópea.

Barragán Muñoz expresa que "las obras portuarias presentan una serie de características que deben ser tenidas muy en cuenta por la Planificación Territorial" (1994:7). Indica así que las infraestructuras portuarias, más allá de su tamaño suelen estar bien definidas espacialmente resultando frecuente que generen procesos expansivos rápidos. Asimismo las obras portuarias presentan una enorme capacidad estructurante, conformando una serie de estructuras fijas como arterias, vías férreas, accesibilidad y circulación, usos de suelo industrial, central de producción eléctrica, etc. que en principio se diseñan para ordenar la funcionalidad del puerto y que, con el paso del tiempo, algunas de ellas muestran marcados signos de obsolescencia. A las obras portuarias también se les adjudica que de ellas se derivan en forma directa hasta casi todos los subsistemas territoriales, entre estos aspectos se considera los efectos sobre lo físico-ambiental, lo económico-productivo y lo urbano-relacional. (Barragán Muñoz, 1994).

La Geografía Portuaria constituye una rama de la Geografía Económica y tiene por objetivo comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias, analizando como las innovaciones tecnológicas y los cambios generados por la globalización afectan a la utilización de los espacios urbano-portuarios (Tobal, 2000). Su estudio requiere de un método basado en un enfoque multidisciplinario, nutrido en disciplinas como la sociología, historia, economía, antropología, sociología, urbanismo, que se complementa con un enfoque sistémico (teoría de sistemas). El recorrido que realizan en general los estudios dedicados a la geografía portuaria se inicia con el tratamiento de casos a partir de una generalización y a partir de un modelo teórico que permita aplicar el método hipotético-deductivo.

Materiales y métodos

La metodología planteada se apoya en un rastreo bibliográfico y documental de diversos autores, provenientes de formaciones diversas pero todos ellos priorizando el análisis espacial de los espacios urbano-portuarios. Analizando la información obtenida, pueden

identificarse las principales transformaciones sufridas en estos espacios en la historia reciente de la economía marítima, determinando posibles categorías de análisis de dichos espacios en el marco de una rama incipiente de la geografía como es la Geografía Portuaria.

Resultados

El complejo portuario presenta una estructura funcional compuesta por tres escenarios vinculados a la ordenación económico-funcional: el hinterland, el foreland y el waterfront. Estos tres conceptos espaciales se definen como:

- Hinterland: “territorio que se comunica con un puerto, sirviéndole como vía comercial y que se considera dentro de su área de influencia terrestre (Granda, 2005:14).
- Foreland: “en contraste con el hinterland, constituye el espacio marítimo desde el puerto al exterior, y está definido por las vías de comunicación generadas por los tráficos marítimos vigentes y potenciales, incluyendo sus conexiones o puertos de transbordo, y por lo tanto se consideran dentro de su área de influencia marítima” (Granda, 2005: 20).
- Waterfront: constituyen los espacios urbanos asociados a los frentes de aguas de las ciudades costeras portuarias.

Estas tres dimensiones espaciales se asocian a dos enfoques del análisis geográfico actual: el global y el local. Hinterland y Foreland se asocian al análisis global y el Waterfront, al análisis local, ambas realidades constituyen las dos caras de una misma realidad sustentada por las transformaciones económicas de la globalización.

Las transformaciones económicas asociadas a la globalización han alterado la relación entre las ciudades y sus puertos. Las ciudades portuarias han adquirido mayor relevancia al constituirse en nodos de articulación de redes. En ellas varían características y funciones a partir de las regulaciones internas de los países que luchan por insertarse en un nuevo escenario. La globalización ha convertido a las ciudades portuarias en escenarios de la pugna entre la gestión global y la gestión local. De este modo las ciudades portuarias se enfrentan a procesos de exclusión como resultado de la lucha por el reposicionamiento de puertos en la articulación del nuevo orden comercial (Granda, 2005).

Cabe preguntarse entonces ¿Qué funciones les exige la globalización económica a las ciudades portuarias? y además ¿Qué dificultades y transformaciones deberán asumir dichas funciones? La combinación de dispersión espacial e integración global de la actividad económica ha creado un nuevo "rol estratégico" para estas ciudades.

De este modo es de esperar que las ciudades portuarias inicien un proceso de reestructuración, modificando su geografía espacial de modo de poder participar en la jerarquía de centros y redes globales. Para interpretar esta reestructuración se deberá partir de una serie de supuestos:

- Supuesto 1: La reestructuración económica involucra modificaciones en los sistemas de producción, el modelo de acumulación y el desarrollo tecnológico, que generan modificaciones territoriales del espacio portuario
- Supuesto 2: La globalización económica genera nuevas formas sociales y procesos espaciales (virtualización espacial, reconfiguración ambiental, concentración territorial)
- Supuesto 3: El nuevo orden mundial implica nuevas centralidades, áreas de coordinación y gestión, centros de innovación, donde las ciudades portuarias están exigidas a participar de este proceso configurando centralidades (hub) y una nueva morfología urbana.

Los efectos de la nueva morfología urbana de las ciudades portuarias implican la revalorización del territorio y asimismo provoca nuevos desequilibrios territoriales con espacios bien conectados y espacios marginales. En este escenario cambiante será necesario establecer estrategias correctivas eliminando o reduciendo lo negativo, originados en su mayoría en la fase de desarrollo portuario y de su explotación y en los espacios insuficientes, falta de operatividad, inadecuadas redes. Asimismo se procura reforzar lo positivo, mejorando el impacto del puerto en la región, las transformaciones del frente marítimo con la ciudad y medidas asociadas al uso de los espacios.

La reconversión portuaria, que tanto éxito ha tenido en el mundo, presenta un análisis de gran interés pues permite reforzar la posición del puerto, mejorar la calidad ambiental y crear nuevas oportunidades para la ciudad; debe tener básicamente dos objetivos: la mejora urbanística de espacios en general abandonados o de escasa actividad y que, por su centralidad, presentan potencialidad para otras funciones, lo que permitirá promover el

desarrollo económico-social, cultural y urbano alternativo diferente y la transformación de la actividad portuaria con nuevos modelos de organización logística, de gestión y uso.

Los puertos son lugares de gran movilidad, en permanente cambio por la renovación tecnológica y la informatización y la normatización del transporte y asimismo son motores del desarrollo local y regional. Pero la actividad portuaria no puede ser considerada como aislada sin coordinación con su hinterland y sin buenas conexiones intermodales. Cada puerto define en la región, su área de influencia o hinterland Este concepto resulta una construcción geoeconómica que se basa en las relaciones comerciales y de transporte entre un territorio y el sector de acopio final, nodo, núcleo, transferencia de mercaderías múltiples.

La definición del hinterland de un puerto requiere de un conocimiento previo de las potencialidades del territorio circundante y comercial al cuál se establece que el puerto sirve de atracción, para recién luego poder cartografiar su extensión. Pero establecer límites fijos resulta muy difícil ya que el hinterland no involucra solamente al territorio por sus cercanías o facilidades de acceso en transporte, si no que está compuesto por los movimientos de mercaderías entre cualquier sector territorial (cercano al litoral – puerto, o no) y el puerto en conjunto con sus actividades operativas, (carga – descarga) no definiéndose en él el destino final de las mercaderías (mercado interno, exportación, importación).

En sentido contrario al hinterland se define el foreland de un puerto y su magnitud queda determinada por los tráficos marítimos vigentes y potenciales incluyendo sus conexiones, puertos intermedios, de transbordo y destinos finales. Ambos espacios – hinterland y foreland- indican la demanda y su magnitud respectivamente y por lo tanto se retroalimentan mutuamente (Granda, 2005).

“Los puertos se han caracterizado por ser lugares claves de intercambio de mercancías y, a la vez, lugares de vínculo entre culturas y personas. El puerto es frontera geográfica, tecnológica y cultural, por eso es un punto de ruptura, pero, a la vez, es lugar de encuentro, es intersección de rutas comerciales y zona de confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso” (Martner Peyrelongue, 1999:103).

Las características y funciones de los puertos evolucionan en la medida en que las formaciones económico-sociales y las regulaciones interiores de los territorios se modifican. En el contexto actual de configuración de redes extensas que articulan regiones selectas del planeta, los puertos, como espacios de frontera, de vínculo entre lo interno y lo externo, entre lo local y lo global, adquieren un papel relevante en la reestructuración territorial en curso.

Dentro del análisis regional, resultan relevantes los conceptos de "espacio de flujos" global, y la conceptualización del territorio-red. (Martner Peyrelongue, 1999)

El puerto ahora se revaloriza como espacio vinculante e interactivo, principalmente entre el ámbito local y el global. Por eso, el puerto de la globalización no es terminal, sino hub o centro de procesamiento, distribución e integración de cadenas productivas fragmentadas internacionalmente. Pero lo que ha permitido la acción integradora del puerto actual, así como la vasta expansión de su zona de influencia territorial (hinterland), es básicamente, el desarrollo de los sistemas intermodales de transporte e información (Granda, 2005).

El intermodalismo en su definición más general tiene que ver con la integración de los diversos modos de transporte en una sola red de distribución física de las mercancías. En otras palabras, los modos de transporte marítimo y terrestre (y en ocasiones el aéreo) son coordinados e integrados en un solo sistema o red que busca eliminar las rupturas de carga para que los productos fluyan entre lugares distantes en el menor tiempo posible y con la mayor certeza. Un elemento clave en el desarrollo del intermodalismo ha sido la invención del contenedor. Esta es por excelencia la tecnología que permite integrar las redes de transporte terrestre con las redes marítimas en la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco.

Los extensos ejes integrados de comunicación y transportes, que con el desarrollo del intermodalismo ha sido posible desplegar sobre el territorio, son una de las principales fuerzas estructuradoras del espacio en la actualidad. Por eso, los puertos donde ha penetrado con mayor fuerza la acción del intermodalismo han modificado notablemente sus conexiones espaciales y se convierten no sólo en nodos o hubs centrales de las redes productivas globales, sino también en nodos de articulación de regiones o fragmentos territoriales del interior. Una de las oportunidades para estos puertos puede ser convertirlo en un hubs logístico en el contexto de circulación bioceánica, con actividad polivalente centrada en las cargas containerizadas destinada al comercio exterior, pero de los que no deben excluirse otros usos como el turismo de cruceros turísticos y embarcaciones de recreo y deportivas, hoy carentes de peso relativo. Dichos puertos requieren ser terminales de nodos de transporte y comunicación, constituyéndose en centros intermodales, plataformas de distribución y aprovisionamiento, con calidad logística, que brinde seguridad a la mercancía.

En este contexto, el puerto de la globalización, es decir, el puerto de la integración de redes, es el de los movimientos rápidos, el de la aceleración del tiempo, a diferencia del

tiempo lento del puerto proteccionista. El puerto actualmente, se revaloriza como espacio, como lugar diferenciado e incluso como región, en la medida en que se agilizan los movimientos, en que se acelera el tiempo (Granda, 2005).

Desde principios de siglo hasta hoy, las ciudades portuarias han sufrido fuertes cambios. El tamaño de los buques, la containerización, los nuevos mercados, obligaron tanto a los buques como a las instalaciones portuarias a adaptarse a las nuevas necesidades del transporte marítimo, mediante la incorporación de innovaciones tecnológicas para afrontar la reconversión de los espacios y de los servicios que aseguraban la actividad comercial. "Las ciudades se encontraron en unos pocos años con grandes superficies de suelo industrial desocupado y abandonado, donde se instalaron grupos sociales marginados, creándose bolsas de pobreza que generaban espacios urbanos poco atractivos. Poco a poco, además de las barreras físicas preexistentes (líneas de ferrocarril costero, grandes infraestructuras de carga, almacenes) fue acentuándose en buena medida una barrera social. El puerto era un espacio marginal y la población del resto de la ciudad dio la espalda al mar." (Tobal, 2000:3)

Un tema fundamental es el crecimiento muy fuerte de los flujos de vehículos livianos y pesados ligados a la actividad portuaria; igual que la organización de las circulaciones ferroviarias y fluviales. Debe tomarse en cuenta la intermodalidad y las infraestructuras complejas, que consumen gran cantidad de espacio. Esto exige que la ciudad y el puerto deban repensar su territorio, ganando nuevos espacios para posibilitar las funciones urbanas y portuarias que garanticen la rentabilidad económica y la calidad de vida de sus habitantes.

La historia ha demostrado que en un gran número de casos la relación entre el puerto y la ciudad que le circunda, lejos de ser una armónica comunión, constituye un permanente conflicto de intereses. En verdad los objetivos perseguidos por ambos son distintos, teniendo casi siempre como elemento dominante la necesidad de tierra para emprender nuevos desarrollos.

La relación Ciudad-Puerto, no obstante, se centra fundamentalmente en la zona costera urbana (waterfront), que es el punto de coincidencia entre la ciudad y el puerto. Tal relación, por otra parte, está basada en vínculos de tipo funcional y espacial: el primero, producto de la relación que entre ambos existe en razón de las actividades industriales, comerciales y de transporte y el segundo, producto de la proximidad geográfica de los dos.

A mediados de los años setenta se iniciaron los primeros intentos de recuperar los espacios portuarios o waterfronts a la vida social de la ciudad. La regeneración de estos

espacios se inició en los EEUU, pasó a Gran Bretaña y finalmente en los años ochenta se afianzó en las políticas urbanísticas de Europa continental. En España, la reconversión del frente marítimo de Barcelona en los años noventa ha sido tomada a menudo como ejemplo paradigmático de este tipo de actuaciones. En Argentina, hacia los '90 se concreta la regeneración del frente portuario de Puerto Madero en Buenos Aires, que se considera pionero en América Latina en este sentido, a los que luego se sumó Valparaíso (Chile). Pero en aquellas estaciones portuarias donde no hubo intervención se fue observando que el puerto físico fue alejándose de la ciudad, no solo por la necesidad de mayores calados, sino también en cierta medida presionado por la necesidad de respetar la calidad medioambiental de las aguas costeras que los ciudadanos exigen.

La reestructuración portuaria reúne un conjunto de acciones, actividades y procesos que tienen como resultado un cambio significativo en la estructura física, funcional y/o social de un puerto. Estos procesos se desencadenan como consecuencia directa o indirecta de transformaciones tecnológicas, económicas e institucionales y pueden incluir cambios en la configuración territorial del puerto, en el uso de los espacios e infraestructuras portuarias y en las formas de propiedad, tenencia, explotación, gestión y administración de esos espacios e infraestructuras (Domínguez Roca, 2006).

De este modo, el término "reestructuración portuaria" es aplicable a dos tipos de procesos, que denominaremos "reconversión puerto-puerto" y "reconversión puerto-ciudad". El primero corresponde a la reestructuración de los espacios portuarios, periportuarios y funcionalmente vinculados con el puerto; el segundo de los procesos involucra a los espacios post-portuarios

- Espacio portuario: se refiere al puerto propiamente dicho, es decir al espacio directamente destinado a las actividades de transferencia de cargas y pasajeros entre modos de transporte terrestres y acuáticos o al espacio que desde el punto de vista jurídico-político-territorial está sujeto a la jurisdicción de la autoridad portuaria (Domínguez Roca, 2006).
- Espacio periportuario: se refiere a las áreas urbanas próximas al puerto, independientemente de que exista o no una relación funcional con él.
- Espacios funcionalmente vinculados con el puerto: hace referencia a las áreas cuyas actividades se encuentran directamente relacionadas con la actividad portuaria, independientemente de que se ubiquen en áreas próximas al puerto o a gran distancia del

mismo. Son ejemplos de estas actividades los depósitos de contenedores, las áreas de almacenaje, etc.

o Espacios post-portuarios: El reemplazo de las actividades portuarias por otras funciones urbanas, manteniendo ciertas formas físicas y ciertas referencias simbólicas al puerto da lugar a espacios con características específicas, que podríamos denominar "espacios post-portuarios". En otras palabras, el espacio post-portuario es el resultado de un proceso de reconversión puerto-ciudad.

En este rápido panorama sobre el concepto que abordamos, no es difícil advertir entonces que el objetivo que se plantea es definir el espacio de reencuentro de la ciudad con la zona costera urbana (waterfront) la cual, ofrece un área ideal en la que alentar proyectos residenciales, recreacionales, turísticos y comerciales.

Discusión

Los frentes costeros de las ciudades portuarias representan oportunidades para desarrollar proyectos urbanísticos de nuevos equipamientos culturales, universitarios y recreativos, defendiendo las áreas públicas para la propia población y los potenciales turistas, junto a proyectos comerciales e inmobiliarios. Para la cohabitación de la ciudad y su puerto, se debe planificar con criterio innovador, los corredores de acceso para garantizar la operación y el crecimiento del puerto, juntamente con la previsión de los riesgos, tráfico, ruidos, y la contaminación del aire.

El waterfront o frente costero se presenta entonces como un "laboratorio de calidad urbana", donde el valor de los espacios hasta entonces obsoletos se recalifican, transformándose los usos, los usuarios, la renta de los mismos entre otros profundos cambios urbanos. En la etapa post industrial, viejas estructuras que constituyen herencias del pasado, se valorizan. En el relanzamiento del waterfront cumple un papel decisivo porque en esta zona urbana en contacto con el agua se re proyectan viejas y obsoletas instalaciones portuarias, operando al mismo tiempo tres directrices: la "recomposición", la "recalificación" y la "recuperación" (Bruttomesso, 2004).

Resulta de gran importancia recuperar dentro del waterfront para los usos urbanos zonas abandonadas o degradadas, es ciertamente el de obtener un nivel cualitativo relevante, sea en los aspectos físico-funcionales, y en los que se refiere al ambiente en su conjunto. De

esta manera, el waterfront se convierte en una búsqueda constante de calidad urbana entendida como uno de los principales retos de la construcción de la imagen de la ciudad entre el siglo XX y XXI. Esta búsqueda se dirige a mejorar el ordenamiento y la habitabilidad de todo el organismo urbano (Bruttomesso, 2004).

Este proceso de recuperación se dio en la ciudad de Buenos Aires, el caso Puerto Madero donde paso de ser un lugar oscuro para la población local con galpones abandonados a ser uno de los lugares más lujosos y de mayor prestigio de la ciudad. Dentro de su revalorización se tuvo en cuenta la apertura del waterfront al público, a través de un proceso de readquisición de las zonas de confín entre la ciudad y el agua, manteniendo la estructura de los galpones antiguos pero diversificando su usos desde restaurant, locales comerciales hasta lofts de gran valor económico, también se mejoro la accesibilidad al waterfront, favoreciendo particularmente al peatonal; así como también la valorización del transporte sobre el agua dando una mayor importancia al puerto deportivo, destacando los caracteres ambientales y urbanos del waterfront.

La “recomposición” apunta a identificar las diversas partes en la que está dividida una ciudad (sectores aislados entre sí e incomunicados que articulan las zonas portuarias, con los espacios destinados a actividades comerciales y de almacenamiento, completamente separadas de las destinadas a los pasajeros. La actividad consiste en unir estas partes para ser transmitidas a los futuros usuarios de manera inédita y atractiva.

En cuanto a la “recalificación”, consiste en la reconsideración y la revitalización de zonas urbanas de dimensiones no despreciables y localizadas a corta distancia del centro de la ciudad; ya se trate de áreas portuarias o destinadas a otros usos, ya sea que las zonas recuperadas están vacías o desprovistas de funciones. El éxito de reinsertar estas áreas depende de su valor agregado y a través del relanzamiento del waterfront se redefinen el rol y la imagen de la ciudad.

Finalmente con las intervenciones de la “recuperación” sobre edificios o sobre el conjunto de estructuras el waterfront ha asumido un ulterior valor porque la selección y la inserción de nuevas actividades en zonas abandonadas o deprimidas, a través de la reestructuración y la restauración de las construcciones existentes, a menudo de gran importancia histórico – arquitectónico, tratándose de testimonios significativos de arqueología industrial ha determinado un “laboratorio de intervención” sobre los existentes (Bruttomesso, 2004).

Las zonas industriales, centrales o de primera periferia, y zonas portuarias, en el waterfront histórico, son por lo tanto los terrenos en los que se ha aplicado principalmente, aunque no exclusivamente, la importante y peculiar acción de renovación urbana que caracteriza a la ciudad post industrial a finales del Siglo XX. El objetivo es ambicioso porque no sólo pretende insertar la recuperación de zonas obsoletas o abandonadas, en posiciones estratégicas, sino también la de transformar a la ciudad portuaria en un laboratorio de "calidad urbana".

Las intervenciones en el waterfront pueden dar vida a interesantes fragmentos de ciudad y por otro lado han producido paisajes planos y monótonos, réplicas de otros sitios que deprimen más que reconvierten. En donde los resultados fueron convenientes es porque han actuado algunos factores, destacándose los siguientes criterios:

- La pluralidad de funciones asignadas al área: en donde se relacionan las de la franja terrestre del waterfront, hasta las zonas más centrales, zonas lejanas y periféricas.
- La multiplicidad de actividades económicas: en las zonas recalificadas se da la combinación funcional de las principales actividades urbanas (económicas – productivas, residencial, de cultura y de tiempo libre, de movilidad), representando a menudo la clave del éxito.
- La coexistencia de lo público y lo privado:
- Las funciones, junto a las actividades de dominio público (museos, oficinas públicas) se reencuentran con las del sector privado (hoteles, comercios).
- Los espacios, en particular los abiertos (plazas, calles, parques, calles peatonales) con los controlados por privados (jardines, clubes, campos de juego).
- Los actores, sujetos gestores de los servicios presentes en el waterfront.

El waterfront se convierte en una búsqueda de mejorar el orden y la habitabilidad de todo el organismo urbano; por ejemplo limitar los efectos negativos del tráfico de automóviles, de intercalar medios innovadores en cuanto a la movilidad de los pasajeros, reconquistar áreas industriales obsoletas, revitalizar áreas residenciales degradadas. Del waterfront se desprenden los intereses de las administraciones públicas y privadas que han reaccionado para organizar, en términos de calidad, éstas áreas urbanas:

-
- Apertura del waterfront al público, a través de un proceso, a veces realizado en fases sucesivas, de expropiaciones, de readquisiciones de las zonas de confín entre la ciudad y el agua (de mar, de río, de lago). Esto es una especie de pre-requisito general para cualquier operación de recalificación del waterfront, ya que muy a menudo la reconquista por parte de la ciudad se siente como una condición necesaria y prioritaria para iniciar una intervención de mejora y atribución de nuevo valor a estas zonas. En muchos casos de recuperación del waterfront, es precisamente la apertura al público de estas zonas, antes inaccesibles, la que determina una demanda de intervenciones atenta y cualificada
 - Desarrollo de la accesibilidad del waterfront, favoreciendo particularmente a la peatonal, especialmente en relación a los recorridos de conexión con el centro de la ciudad y por lo tanto con las zonas limítrofes, con el fin de eliminar obstáculos e impedimentos en la circulación alrededor de la zona recuperada. Se asegura también una buena accesibilidad a los medios de transporte públicos, a fin de que el waterfront sea de fácil acceso para las distintas modalidades de transporte, sea este por tierra o por agua. De todos modos debe destacarse la función esencial de la peatonalidad para el éxito de estas operaciones y estudiarse con atención las posibles intersecciones de los recorridos peatonales con las calles vehiculares: el recurso a puentes, pasos elevados o subterráneos hace más ágil, seguro y agradable el acceso de los peatones al waterfront. En este caso, se puede observar como en Puerto Madero existe una revitalización de esta zona, la cual embellece el área costera.
 - Limitación del tráfico automovilístico: la presencia del tráfico de vehículos privados siempre ha sido objeto de cuidadosos estudios para limitar el acceso, para regular la cantidad y definir bien los recorridos. Esto se manifiesta a favor del desarrollo de transporte público. El puerto de Mar del Plata posee enormes deficiencias con respecto a este tema en particular ya que, los transportes privados que desean transitar por la costa, se ven obligados a ingresar al puerto lo cual genera un colapso de vehículos sobre todo en la época estival.
 - Valorización del transporte sobre el agua. Por un lado “redescubriendo” este sistema de transporte al público, es el relanzamiento de una movilidad urbana que aprovecha plenamente la potencialidad del medio agua para descongestionar las calles ciudadanas como para hacer más agradable el traslado de una parte a otra de la ciudad,
-

sin tener que atravesar obligatoriamente las zonas centrales. Este tipo de estrategia se ha planteado en la ciudad de Bs. As, para aminorar el tránsito desde el partido de Tigre hacia Capital Federal.

◦ Destacar los caracteres ambientales y urbanos del waterfront, para evidenciar la peculiaridad de esta zona urbana, haciéndosela apreciar a los visitantes. Es relevante una correcta sistematización de los bordes, de los recorridos a lo largo de las orillas, de los muelles, de las zonas de descanso; seleccionar los puntos de vista privilegiados para disfrutar el paisaje urbano y elementos recuperados (Puerto Madero), incluso los modestos, que dan testimonio a la realidad pasada y de la actividad hoy extinguida.

◦ Garantizar la calidad del agua en las zonas del waterfront recuperado. Es evidente que esta garantía debe afectar a todos los cuerpos de agua presentes en la ciudad, pero también es claro que la operación de valorización de las zonas terrestres del waterfront están fuertemente penalizadas por una insatisfactoria calidad del espejo del agua frente a las áreas recalificadas. Una buena calidad del elemento hídrico permite en cambio el desarrollo de una multiplicidad de usos, tanto ligados al tiempo libre como a utilidades productivas.

La recuperación del frente costero no solo debe interesar a las grandes ciudades, mejor provistas de recursos económicos, sino también a las medianas y pequeñas ciudades que cuentan con un área de contacto con el agua. Uno de los objetivos principales es recuperar zonas abandonadas o degradadas, obteniendo un nivel cualitativo relevante, sea en los aspectos físicos – funcionales, sea en los que se refiere al ambiente en su conjunto. El waterfront se convierte en un desafío territorial en la búsqueda de mejorar el orden y la habitabilidad de toda ciudad portuaria, limitando los efectos negativos como por ejemplo el tráfico de automóviles o bien minimizando los efectos barrera entre la ciudad y el mar. Por otra parte es una oportunidad para intercalar medios innovadores en cuanto a la movilidad de los pasajeros, como así también reconquistar áreas industriales obsoletas o revitalizar áreas residenciales degradadas.

Conclusiones

Durante el modelo de sustitución de importaciones, caracterizado por la protección de las economías nacionales y el fortalecimiento del mercado interno, los puertos redujeron su

actividad y debilitaron sus contactos. Se debilitó su posición como lugar de enlace internacional, como punto de contacto entre el hinterland y el foreland. Los puertos se convirtieron en una puerta de difícil acceso, en una frontera rígida. Pero con la globalización los puertos se revalorizaron como espacio vinculante e interactivo, principalmente entre el ámbito local y el global. Dentro del modelo de globalización, las transformaciones económicas han alterado las relaciones entre las ciudades y sus puertos.

Las ciudades puerto han adquirido mayor relevancia al constituir nodos de articulación de redes. Las características y funciones de las ciudades puertos varían en función a las regulaciones internas de los países que buscan insertarse en un nuevo escenario. De esta manera, se produce un desarrollo de servicios, que se convierten en factores de atracción de las inversiones, así como también el desarrollo de infraestructura intangible, lo cual amplía la capacidad de movilidad y deslocalización de los servicios.

La ciudad de emplazamiento del puerto sufre impactos severos en su ordenación territorial, viéndose afectada, su circulación y sus condiciones ambientales, en la transformación de su litoral y en la inaccesibilidad de sus pobladores a sectores de la costa, entre otros. Se aprecian entonces, aspectos de interés para profundizar en el estudio de modelos de intervención de las infraestructuras portuarias, sobre el entramado urbano y el soporte físico de su emplazamiento. Dentro de estos modelos de intervención presentes en las transformaciones urbano-portuarias, resultan de gran importancia las que implican recuperar el frente costero de las ciudades portuarias para los usos urbanos típicos como el residencial o el comercial. El frente costero se convierte en una búsqueda constante de calidad urbana entendida como uno de los principales retos de la construcción de la imagen de la ciudad posmoderna. Esta búsqueda se dirige a mejorar el ordenamiento y la habitabilidad de todo el organismo urbano: la armonía de los espacios construidos y el bienestar de sus ciudadanos.

Citas bibliográficas

Barragán Muñoz, J., 1994. "Las infraestructuras portuarias en la ordenación, planificación y gestión del espacio litoral". *Boletín de la A.G.E. N° 19* – págs. 5-16

Bruttomesso, R., 2004. "Complejidad en la relación ciudad-puerto". *Revista Ingeniería y Territorio. Frentes Marítimos. Barcelona*, N° 67: 22 – 31 –ISSN 1695-9647

Domínguez Roca, L., 2006. "Contenedores y turistas: reflexiones sobre la relación entre ciudad y puerto a inicios del Siglo XXI" *Revista Geografía, Espacio y Sociedad* - ISSN: 1885-7183 - VOL. 1, n° 1, 18-1-2006. <http://www.gi.ulpgc.es/ges/index.php>

Fernández Pérez, J., 2004. "El litoral en los ambientes urbanos portuarios". *Revista Ingeniería y Territorio. Frentes Marítimos. Barcelona*, N° 67: 4 – 9 –ISSN 1695-9647

Granda, J., 2005. "Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios" *CEPAL-UN, Santiago de Chile*.

Martner Peyrelongue, C., 1999. "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global". *EURE (Santiago)* V. 25, n. 75 pp. 103-120.

http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071611999007500005&lng=en&nrm=iso ISSN 0250-7161.

Tobal, T., 2000. "El terciario portuario como indicador de innovación". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona*, N° 69:66 - ISSN 1138-9788