



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Talesnik, Daniel; Gutiérrez, Alejandro
Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar
EURE, vol. XXVIII, núm. 84, 2, 2002
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Available in: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19608402>

- ▶ How to cite
- ▶ Complete issue
- ▶ More information about this article
- ▶ Journal's homepage in redalyc.org

Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar

Daniel Talesnik ¹ y Alejandro Gutiérrez ²

Abstract

Countless cities throughout the world have renewed their old port areas turning them into new waterfronts. Starting from four selected cases (Baltimore, Sidney, Barcelona and Buenos Aires), this article underlines the fact that many of the new waterfronts have been renewed with standardized forms and programs. There is an analogy between Starbuck's coffeshops, McDonald's fastfood restaurants and Disney theme parks. In different scales the last three cases have the common characteristic of building a new experience, places unlinked to their physical environment. The majority of the chosen study cases are new waterfronts that appear to be strangers to their surroundings. These new places appear to have more in common with a shopping mall than with a public space by the water's edge. However, as time has gone by, these locations have founded a new category of public spaces, they answer to the demand of citizens for new recreational venues and meeting spots and have become landmarks in their cities.

Keywords: *Waterfront, Urban Renovation, Urban Design, Public Space.*

Resumen

Diversas ciudades han transformado sus antiguas zonas portuarias convirtiéndolas en renovados frentes de agua. A partir de cuatro casos seleccionados (Baltimore, Sidney, Barcelona y Buenos Aires), el artículo subraya la estandarización del diseño y de los programas ejecutados en importantes renovaciones de *waterfronts*. Se propone una analogía con la cadena norteamericana de café Starbucks, con la cadena de restaurantes de *fast food* McDonald's y con los parques de entretenimiento Disney. De escalas diferentes, los emprendimientos mencionados se caracterizan por presentarse desligados de los lugares físicos donde se localizan y por construir una nueva experiencia. Se sostiene que en la mayoría de los casos escogidos, el frente de agua renovado es ajeno a su medio y parece tener más que ver con un centro comercial que con un nuevo espacio público en la ciudad. Sin embargo, con el tiempo, gran parte de los ejemplos han fundado una nueva categoría de espacio público, se han convertido en hitos dentro de las ciudades y responden a la necesidad del ciudadano de tener nuevos lugares de recreación y encuentro.

Palabras clave: Frentes de Agua, Renovación Urbana, Diseño Urbano, Espacio Público.

1. Introducción

Si hipotéticamente tomáramos un transatlántico que recalara por algunos puertos del mundo renovados en las últimas décadas, es muy probable que una vez finalizado el viaje nos sintiéramos hastiados, saturados de haber visto intervenciones muy homogéneas, con programas dudosamente parecidos a pesar de lo disímil de las ciudades en que se insertan.

Para las ciudades que cuentan con mar o ríos navegables, los terrenos que se enfrentan al agua, y en particular los puertos, han sido desde hace cientos de años lugares estratégicos. En el pasado, además del intercambio de mercancías, por lo general se trataba de espacios donde se producía un intenso vínculo entre culturas y personas ([Martner, 1999](#)). Con la llegada del periodo post-industrial la situación hegemónica de estas áreas cambió. Muchas zonas de actividades portuarias quedaron obsoletas, entre otras razones, por carecer de infraestructura adecuada. En general, la industria se mudó de los centros de las grandes ciudades, y las otrora gloriosas zonas portuarias se convirtieron en áreas peligrosas y deterioradas. Quizás por causa de su pronunciado deterioro, no fue hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX que diferentes actores se percataron de las posibilidades de desarrollo inmobiliario que los frentes de agua brindaban a las ciudades que los alojaban.

Las primeras experiencias de renovaciones de áreas portuarias y su conversión en zonas turísticas fueron muy exitosas. En poco tiempo, ciudades norteamericanas, europeas y de Oceanía se embarcaron en planes de recuperación de sus zonas portuarias. Hoy son tantos los casos en el mundo que es posible hablar de un fenómeno tan generalizado como transnacional. De tal modo, no es extraño que para las ciudades que rivalizan por un lugar en el mercado mundial, el borde costero renovado se haya vuelto sinónimo de competitividad urbana.

En muchos de los ejemplos de puertos renovados se interviene la ciudad con una lógica similar a la ocupada al abrir una cafetería Starbucks, un McDonald's o un parque Disney, lugares que proponen imágenes predefinidas y experiencias rápidas de asimilar.

La cadena norteamericana de café Starbucks, es el mayor vendedor minorista de café en el mundo. Con más de 3.000 tiendas en Estados Unidos y más de 800 en el resto del mundo, el año 2001 abrió dos nuevas tiendas a la semana sólo en Japón. Mientras su estrategia de marketing está basada en lo que llaman *The Starbucks Experience*, una experiencia "que va más allá que un vaso de café", su éxito se basa principalmente en la promoción de un ambiente. De este modo, lo que se vende es el lugar que acoge al café y no necesariamente el producto.

Con McDonald's ocurre un fenómeno similar al de Starbucks. Uno de sus eslóganes dice: "McDonald's, el lugar más visitado en el mundo, cuarenta y cinco millones de personas al día". De este modo, no es extraño advertir que los interiores de un McDonald's en Rabat, de uno en Bangladesh y de otro en Santiago sean esencialmente iguales. En pocas palabras, se trata de el mismo lugar, con la misma comida y el mismo ambiente, en tres ciudades totalmente distintas.

The Walt Disney Company, por su parte, es una compañía transnacional con intereses que van más allá de lo puramente recreacional, dentro de la que se destacan los parques temáticos. Hay cuatro parques en tres continentes (Florida, California, Tokio y París; próximamente abrirán un quinto parque en Hong Kong). Giandomenico Amendola, sociólogo urbano italiano, sostiene que los parques de entretenimiento Disney son "una tierra de ilusión, parques de diversiones para adultos y niños, vastos como una ciudad" ([Amendola, 2000: 213](#)). Se tiene una experiencia prácticamente exacta en el parque de Tokio, en el de Orlando y en el de París; están los mismos juegos y se hacen simultáneamente, en diferentes continentes, las mismas rutinas. Visitar uno de estos parques es una experiencia absolutamente independiente del lugar físico donde esto suceda: se está en Disney; no en Francia, Japón o Estados Unidos. Desde el punto de vista del inversor, la ventaja de remodelar un *waterfront* interviniendo con formas y programas debidamente probados es que, al estar materializados en muchos lugares del mundo, la inversión fluiría más fácilmente hacia el nuevo proyecto. En principio, la adopción de un diseño consagrado minimizaría el riesgo de la inversión, que sólo se vería amenazado por la presencia de variables locales (tanto de idiosincrasia como geográficas).

Distintas ciudades han enfrentado la renovación de sus antiguos puertos de diferentes maneras. Algunas ciudades copian ejemplos, otras los modifican, otras diseñan algo nuevo y otras simplemente reciclan el antiguo puerto.

Genéricamente, los *waterfronts* proponen crear espacios públicos donde antes no los había. Con todo, se trata de lugares que no responden al tradicional entendimiento de espacio público. Al respecto, es posible sostener que el renovado frente de agua responde a una categoría emergente de espacio público. Con todo, e independiente de las combinaciones programáticas que se pueden encontrar, es posible abordarlo unitariamente con respecto a lo que representa. Richard Sennett, refiriéndose a la neutralidad que afecta a muchas ciudades, sostiene: "Los espacios llenos de personas en la ciudad moderna son o espacios especializados en orquestar cuidadosamente el consumo, como el *shopping mall*, o espacios especializados en orquestar cuidadosamente la experiencia del turismo" ([Sennett, 1990:XII](#)). En nuestro criterio los nuevos *waterfronts* son una combinación de ambos espacios. Es decir, lugares por lo general de propiedad privada que cumplen funciones que antes pertenecían a lugares públicos.

2. Transformaciones de frentes de agua: razones y casos

La mayoría de las ciudades importantes del mundo tiene su área fundacional muy ligada a algún frente de agua navegable. El agua, recurso humano primario, fue muchas veces la principal razón para que la ciudad se estableciera ahí y utilizara el mar o algún curso fluvial para transporte, defensa o recreación.

Tras siglos de notoria relevancia, la centralidad económica que rodeaba la actividad portuaria y las zonas donde se producía, se vio severamente amenazada debido a los cambios en los sistemas de movilización de carga y a la propia modernización del sector portuario. Incluso antes de la revolución que introdujo el *container*, muchas instalaciones portuarias repartidas por todo el mundo y que carecían de la organización, eficiencia, diseño y equipamientos que la nueva industria portuaria demandaba, devinieron en una gran externalidad negativa para las ciudades que las acogían. Pero la combinación de centralidad y accesibilidad hizo que las viejas instalaciones portuarias volvieran a ser atractivas tan pronto existiera una demanda por modificar su

uso para fines turísticos, comerciales o inmobiliarios. Provistas de grandes extensiones de terreno, satisfactoriamente dotadas de infraestructura y con una propiedad del suelo usualmente fiscal, las áreas portuarias permanecían a la espera de un mejor destino.

Ante la posibilidad de su renovación, cabe precisar que las razones para transformar un frente de agua necesariamente involucran un conjunto de factores. Inicialmente es posible identificar argumentos económicos, sociales, medioambientales y de preservación ([Shaw, 2001](#)).

El gran objetivo económico, implícito en la renovación de su borde costero, es el interés por transformar una ciudad a través de la renovación de su frente de mar. Turismo, localización de empresas transnacionales, atracción de capital extranjero, alzas en las plusvalías de los terrenos, expansión del mercado inmobiliario, nuevas zonas de consumo y más empleo son, entre otros, los efectos buscados por un proceso de este tipo.

La oferta cultural "global" busca promover más espacios abiertos con fines recreativos y para el desarrollo de actividades deportivas. La masificación del tiempo libre, del turismo y de la movilidad en el mundo ha permitido el surgimiento de conceptos más específicos, tales como rutas culturales o ciudades turísticas que se han especializado en acoger congresos o convenciones, como Cannes y Nueva Orleans. Estos hechos construyen demanda para instalaciones sofisticadas a lo largo de los bordes costeros, que combinan áreas al aire libre con malecones, en algunos casos parques, tiendas y muchas veces *malls*, así como cafés, restaurantes de comida rápida y exclusivos también. Muchas veces se emplazan construcciones recreativas como acuarios, parques de diversión y marinas de yates. A las deportivas se agregan también edificaciones para fines culturales como teatros, salas de conciertos y cines. Estos establecimientos de frente de agua no sólo apuntan a los residentes locales y a los turistas tradicionales, sino que también a los habitantes de las ciudades de los alrededores y a turistas regionales ([Breen y Rigby, 1996](#)).

Desde un punto de vista ambiental, durante los años setenta se generó un interés en los países desarrollados por limpiar grandes cuerpos de agua. Esta preocupación originalmente se basó en razones higiénico-sanitarias y en gran

medida buscó incentivar la inversión en los frentes de agua. Birmingham en Inglaterra o San Antonio en Texas, son claros ejemplos de ciudades que tuvieron que descontaminar sus canales para atraer la inversión. Hoy las zonas de desarrollo inmobiliario y recreativo emplazadas sobre cursos de agua son las más exclusivas ([Breen y Rigby, 1996](#)).

Adaptar edificios históricos para nuevas funciones ha sido enfatizado en muchas recuperaciones de frentes de agua. El ciudadano se identifica con las antiguas construcciones portuarias, muchas de ellas de gran calidad y tamaño, lo que favorece la aceptación de un proyecto y disminuye el riesgo de la inversión. En Puerto Madero, Buenos Aires, se preservó la forma y se cambió el uso de los antiguos almacenes portuarios. En general, el reciclaje de edificios de características patrimoniales le proporciona identidad al proyecto en el entendido que dichas construcciones se combinan con instalaciones modernas ([Breen y Rigby, 1996](#)).

2.1. Grandes transformaciones: cuatro casos

2.1.1. Inner Harbour, Baltimore

Durante la Segunda Guerra Mundial, el puerto y las empresas de acero de la ciudad de Baltimore se abocaron a la industria bélica. Tras el fin de la guerra la ciudad no supo redireccionar la industria de productos militares, viéndose afectada por una gran crisis económica. Más de un 30% de la población que vivía en la ciudad en 1945 emigró y ésta se convirtió en un satélite industrial de Washington D.C.

En 1956 se formó la Comisión del Gran Baltimore, la cual tenía como propósito remodelar el puerto. Se organizó una coalición con apoyo público, que combinó ayuda federal con financiamiento privado ([Hall, 1996](#)). El gobierno federal aportó 180 millones de dólares, el gobierno de la ciudad 58 y los privados 22. A la luz de las cifras no cabe duda que el apoyo federal en Baltimore fue lo que impulsó la renovación.

Inner Harbour era un puerto abandonado, próximo a un distrito financiero moribundo ([Millspaugh, 2001](#)). Las obras que se hicieron (se emplearon 38 hectáreas en total), tuvieron mucha relación con el Covent Garden de Londres, que estaba siendo renovado en la misma época y cuyo principal propósito era la atracción de turismo ([Hall, 1996](#)). Al transformar su antiguo puerto, Baltimore buscó relanzarse como una ciudad provista de nuevos atractivos. El proyecto arquitectónico-urbanístico data de 1963 y se inauguró como lo conocemos hoy en 1980 ([Shaw, 2001](#)).

Teniendo como eje principal un pequeño malecón de diez metros y medio de ancho, el *waterfront* cuenta con diversas atracciones: un acuario, un hotel grande y otro pequeño, torres de oficinas, un conjunto de negocios, un museo de ciencias, un parque, restaurantes, capacidad para albergar botes de diferentes tamaños, condominios de viviendas y cercanía de un centro de convenciones ([Breen y Rigby, 1996](#)).

El frente de mar renovado es la principal atracción turística de la ciudad; a la vez, es ocupado por la gente que trabaja y vive en el centro financiero adyacente, que fue reacondicionado en paralelo al puerto. Se creó una industria de turismo en una ciudad sin tradición en el rubro, con 3.500 nuevas habitaciones de hoteles. Se adquirieron más de 1.000 propiedades para ser redesarrolladas. La ciudad ganó fama internacional. Sin embargo, desde un punto de vista del diseño urbano tiene problemas bastante serios, como condominios en el frente de agua totalmente desescalados con el puerto. Dentro de los aciertos del proyecto está su buena conexión con la ciudad, lo cual favorece al Inner Harbour como lugar de encuentro entre los ciudadanos de Baltimore.

Baltimore tiene la particularidad de haber sido el primer gran "nuevo puerto" y los resultados económicos parecen avalar la experiencia. Devenido en modelo, Inner Harbour es un caso muy estudiado y admirado, al punto que muchos proyectos de *waterfront* buscan "ser como Baltimore". Darling Harbour en Sydney, por ejemplo, fue conscientemente diseñado con Baltimore como referente. A su vez el proyecto de remodelación del Port Vell de Barcelona también lo toma como inspiración, y Puerto Madero tiene a Barcelona como matriz ([Breen y Rigby, 1996](#)). En la cadena de influencias, todas las referencias se remiten en mayor o menor grado a Baltimore como fuente de inspiración. Esto demuestra el alcance obtenido por el primer *waterfront* renovado de la costa Este norteamericana.

2.1.2. Darling Harbour, Sidney

Darling Harbour es un proyecto de 50 hectáreas construido en terrenos antes ocupados por un terminal de trenes de carga. La estación de trenes fue por más de cien años el principal vínculo entre mar y tierra firme en Sydney. Si bien el transporte ferroviario dejó de funcionar en 1982, la vieja estación se emplazaba en un lugar privilegiado debido a su cercanía con el distrito financiero de la ciudad.

En 1988 Australia celebró su bicentenario y fue a raíz de este evento que la ciudad de Sydney decidió invertir en regenerar el área del Darling Harbour. En 1984 se creó la *Darling Harbour Authority*, entidad independiente que se encargó de programar y ejecutar el proyecto. Se aprobó un desarrollo de uso mixto no residencial, proyectándose una intervención dirigida principalmente al comercio. En paralelo, los barrios de Ultimo y Pyrmont, contiguos al proyecto, se proyectaron como áreas potenciales para suplir la ausencia de viviendas en *Darling Harbour*.

Desde el punto de vista de los elementos contenidos, el proyecto incluía un jardín chino, un museo –el museo marítimo nacional de Australia–, una vieja casa de máquinas convertida en *pub*, una serie de bares y restaurants, un *mall* (el Harbourside Shopping Centre), un acuario, tres hoteles, un complejo de oficinas, un centro de convenciones y un cine Imax. Colindando con el proyecto existe un museo de artes aplicadas y de ciencias ([Breen y Rigby, 1996](#)).

Antes de Darling Harbour, Sydney carecía de espacios de esparcimiento cubiertos. Faltaban lugares de consumo, especialmente restaurantes, y tampoco había un buen centro de convenciones. El variado mix de actividades que ofrecía Darling Harbour a la ciudad y al visitante externo respondió a todas estas carencias. El problema fue que resultó excesivo centralizar toda la nueva oferta en un solo lugar físico. El proyecto debería haber contemplado un desarrollo de viviendas debido a que la integración de residencias hubiera proporcionado un mayor dinamismo al área. Tan sólo en la actualidad se está remodelando una vieja estructura industrial adyacente para suplir las viviendas y oficinas faltantes.

El financiamiento fue estatal y privado. El *Darling Harbour Authority* tenía que responder directamente al ministerio de obras públicas, y no al gobierno de la ciudad. Si bien dicha decisión se pensó con el propósito de hacer más expedita la construcción, finalmente trajo problemas de competencia. Durante todo el periodo de construcción se vivió una situación de conflictos y permanentes negociaciones en la cadena de aprobaciones urbano-administrativas, al punto que el gobierno local no tuvo ninguna injerencia en la forma del proyecto. Esto contribuyó a que la zona de regeneración quedara aislada de la ciudad de

Sydney, ya que no se planificaron bien las formas de conexión entre el proyecto y la ciudad.

En perspectiva es posible sostener que no hubo un esfuerzo real por integrar el proyecto a la ciudad, con la consiguiente interrupción de la grilla de la ciudad y el aislamiento relativo del centro financiero. El resultado fue un lugar encajonado y que tiende a darle la espalda a la ciudad. Existen pocos accesos y el ingreso peatonal desde la ciudad está mediado por una carretera elevada de alta circulación. Se llega al área preferentemente en *ferry*, o por un monorriel que da una vuelta por el centro. El monorriel es muy grande para las pequeñas calles por las que transita.

A pesar de que el proyecto es exitoso económicamente, en Darling Harbour se tomaron decisiones apresuradas que lo desfavorecieron. La forma del proyecto es forzada debido a la negación de la ciudad a sus espaldas. No se aprendió de los errores cometidos en otras ciudades, lo cual es consecuencia de que el proyecto se basó demasiado en ejemplos extranjeros como el Inner Harbour de Baltimore. A nuestro juicio, la obstinación por conseguir un resultado económico sesgó a los desarrolladores, quienes no proyectaron con el rigor que debían la trama que estaban interviniendo.

2.1.3. Muelle de España, Barcelona

En las últimas dos décadas, Barcelona ha hecho un gran esfuerzo urbanístico por dar vuelta la identidad de la ciudad y abrirla hacia el mar. La costa fue por siglos la espalda de la ciudad. Dentro de los esfuerzos que se han hecho se cuenta el Muelle de España, proyecto que se conecta con la ciudad a través de la Rambla del Mar. Esta es teóricamente una "extensión" de Las Ramblas, un tradicional paseo de Barcelona. En la práctica, entre ambas ramblas hay una calle de alta circulación que impide cualquier posibilidad de fluidez peatonal. En el remate de la Rambla del Mar está el muelle, el cual cuenta con un *mall*, un complejo de cines, un cine Imax, un acuario, un terminal de cruceros y una marina de yates ([Boyer, 1996](#)).

Los terrenos del Muelle de España son del puerto autónomo de Barcelona. Este había hecho un acuerdo con la municipalidad de Barcelona para remodelar todos los paseos frente al mar, incluyendo los muelles. El acuerdo contemplaba la demolición de parte del Muelle de España para resaltar la integración visual de La Barceloneta —que se encuentra detrás del muelle— con la ciudad interior. Este acuerdo no se respetó debido a que surgió la posibilidad de un "gran" negocio. A mediados de los '80 una compañía norteamericana, la *Enterprise Development Corporation*, propuso hacer una *fun*

city en el Muelle de España, una suerte de parque temático a la orilla del mar. La idea nunca se concretó.

El frente de agua de la ciudad vivió un auge impresionante para las Olimpiadas, en 1992. Este éxito se debió principalmente a la creación del Puerto Olímpico localizado detrás de La Barceloneta. Considerando este último factor, el puerto autónomo de la ciudad decidió tomar "prestada" la idea de los norteamericanos de hacer una *fun city* y desarrollar el Muelle de España de manera independiente ([Meyer, 1999](#)).

El acuario es un programa que tiene relación con un borde costero, mas el resto del programa (el *mall*, el cine Imax y el complejo de cines) es de características muy interiores. No tiene mucha relación con un frente de mar. Constituye un típico complejo de compras de una periferia urbana. El vínculo del proyecto con el agua es escaso, desaprovechándose, desde nuestra perspectiva, la privilegiada situación geográfica del área.

Con el fin de acentuar la centralidad del Muelle de España se cortaron áreas de conexión con La Barceloneta y se privilegió la Rambla de Mar como único acceso peatonal. Para acentuar aún más la presencia del proyecto se levantó el Muelle, buscando acentuar su visibilidad desde la ciudad, lo cual terminó tapando a La Barceloneta.

En la práctica es un lugar ocupado sólo por el turista. Las construcciones están exclusivamente enfocadas al consumo y al ocio. El centro comercial no ha sido muy exitoso, lo cual se manifiesta en que las ventas de sus locales han estado por debajo de las expectativas, y en el tipo de actividades que se localizan, las cuales están muy por debajo de las expectativas de los desarrolladores.

2.1.4. Puerto Madero, Buenos Aires

Puerto Madero se construyó entre 1886 y 1898. Localizado entre el Río de La Plata y el centro tradicional de la ciudad de Buenos Aires, el ambicioso proyecto que pretendía consagrar a Buenos Aires como el puerto más importante del área constaba de cuatro diques y 16 almacenes. Desde un principio el área fue escenario de grandes polémicas: la lentitud de las obras, las ganancias extraordinarias de los concesionarios ingleses, la corrupción de los legisladores y sobre todo las deficiencias del sistema portuario adoptado —diques paralelos a la costa— fueron motivos para constantes denuncias durante la construcción ([Silvestri y Gorelik, 1990](#)). A mediados de la década de 1910, aproximadamente quince años después de su inauguración, se empieza a construir hacia el norte de Puerto Madero, el actual puerto de Buenos Aires o Puerto Nuevo. Éste pretendía suplir las deficiencias de Madero y contemplaba diques perpendiculares a la costa, corrigiendo uno de los errores de Puerto Madero.

En 1920 se hace el primer proyecto para convertir el área de Puerto Madero en un parque público. Las ideas para remodelar el área fueron muchas, en los casi cien años que duró el abandono. Por ejemplo, Le Corbusier, en una visita a Buenos Aires en 1929 plantea convertir el puerto en un equipamiento colectivo. El proyecto se conoce como *cité des affaires*, el cual se pulió en el llamado Plan Director de 1937-38. En la década de los ochenta se crearon nuevas propuestas, pero no fue hasta 1989 que se empezaron a tomar medidas concretas. Precisamente ese año, a través de un convenio entre el gobierno federal y la ciudad de Buenos Aires, se constituyó la "Corporación Antiguo Puerto Madero". La Corporación es una sociedad anónima, integrada por el gobierno nacional y la municipalidad. En 1990 se hizo un concurso nacional de ideas, que dio como resultado el Plan Maestro para la recuperación del área ([Campos y Zago, 1999](#)).

Puerto Madero ocupa una superficie total de 170 hectáreas. La traza interior que forman sus cuatro diques divide el área en dos sectores. El sector oeste, que está consolidado, se conforma por *docks* construidos con ladrillos rojos traídos de Inglaterra. Esta área ocupa 37 de las 170 hectáreas totales. El sector oeste, cuya recuperación se inició en 1998, ocupa 93 hectáreas. Las 40 hectáreas restantes corresponden a los espejos de agua de los diques ([Campos y Zago, 1999](#)).

El Plan Maestro de 1990 propuso articular Puerto Madero con el área central de la ciudad, aportando nuevas áreas de desarrollo administrativo, comercial y residencial. "El uso del suelo prevé una reserva de grandes espacios verdes, de superficies continuas y abiertas en las que será posible construir edificios emblemáticos, corporativos e institucionales sin afectar la amplitud de los espacios públicos" ([Campos y Zago, 1999](#)).

Parte del éxito de Puerto Madero se debe al hecho de integrarse a un gran paseo público. Puerto Madero se integra peatonalmente a la Costanera Sur y a la reserva ecológica. Sumando las superficies, se trata del mayor espacio verde de la ciudad de Buenos Aires.

Puerto Madero incluye hoy un hotel, un centro de exhibiciones, un área cultural y de recreación, un parque, oficinas, condominios de vivienda, parte de un campus universitario y restaurantes ([Breen y Rigby, 1996](#)). El fin es un mix de

usos. No hay subsidios ni financiamientos gubernamentales involucrados. El proyecto se autofinanció, generando recursos propios con la venta de las tierras y reinvertiendo lo producido en infraestructura. Cada bodega contó con financiamientos independientes y arquitectos diferentes. El área fue declarada patrimonio nacional.

Puerto Madero es hoy una de las zonas de mayor demanda de Buenos Aires. Su cercanía con el centro tradicional y con el barrio de Catalinas Norte ha potenciado el desarrollo del área. La reserva ecológica que se hizo con relleno enfrente del Puerto se suma a los factores que hacen ser a Puerto Madero un enclave privilegiado. En una primera etapa el proyecto tuvo que validarse; se trabajó tomando en cuenta estrictos criterios urbanos que valoraban sobre todo la preservación de los edificios históricos.

Tras el éxito de la primera etapa y la impresionante alza del valor de suelo se tendieron a olvidar los criterios estipulados. Quedaba pendiente remodelar la última etapa del Plan Maestro, los diques al este. Con el fin de liberar terreno para desarrollo inmobiliario de oficinas y edificios corporativos, se demolieron dos grandes patrimonios de la arquitectura bonaerense: los silos Bunge y Born. Estos silos, considerados paradigmas de la arquitectura moderna internacional por arquitectos como Gropius y Le Corbusier, estaban supuestamente protegidos por el Plan Maestro. En la última etapa, la Corporación Puerto Madero se transformó en un proyecto guiado exclusivamente por criterios de rentabilidad; el negocio estuvo por sobre la preservación patrimonial.

3. La globalización y sus relaciones: de Starbucks, McDonald's y los parques Disney, al frente de agua renovado

El consumo se ha globalizado. Hoy podemos encontrar en Londres, Nueva York y Santiago los mismos objetos de las mismas marcas, asistir a la misma película y escuchar la misma música. El mercado apela a darle al consumidor lo que quiere comprar. Refiriéndose a esto, el economista Keniche Ohmae expresó: "La presión de la globalización no es necesariamente conducida por la diversificación o la competencia, como se suele creer, sino que más bien por las necesidades y preferencias del consumidor, y los costos fijos de responder a estas necesidades se han encumbrado. Las necesidades del consumidor son las que se han globalizado" ([Duffy, 1995: 2](#)). No sólo se pueden encontrar los

mismos objetos en muchas ciudades, sino que además, como sucede con los Mc Donald's o con algunos de los nuevos *waterfronts*, es posible encontrar los mismos usos. Se responde con los mismos lugares físicos, en múltiples ciudades, a las necesidades internacionalizadas del consumidor.

Parece ser que cada fracción de la ciudad tiene que convertirse en una "experiencia activa que pueda ser promovida, deseada o adquirida como tal" ([Amendola, 2000](#)). Un Starbucks, un McDonald's, un parque Disney o un frente de agua; "las ciudades mismas se proponen como experiencias globales más que como simples lugares. Hemos llegado al punto de creer que lo que hace grande a un lugar es la capacidad de transformarnos por el hecho de atravesarlo y de producir una experiencia después de la cual ya no somos los mismos (...) ya no se vende un lugar, sino que la experiencia que este proporciona" ([Amendola, 2000: 162](#)). Muchas de las intervenciones portuarias han generado una "experiencia tipo". Se interviene la ciudad con el ánimo de controlar la experiencia urbana, el espacio urbano. La ciudad se levanta como un escenario con una lectura única. En muchos casos, los nuevos puertos responden más bien a una ciudad genérica y a un supuesto usuario global, que va a encontrar lo mismo y en el mismo orden en el Muelle de España de Barcelona y en el Darling Harbour de Sydney.

Disney ha sido un gran laboratorio urbano que ha marcado una pauta para las ciudades, sobre todo en Estados Unidos. Su estrategia se concentra en satisfacer los deseos de la gente, no sus necesidades. Comprimiendo los lugares y las experiencias, los visitantes pasan rápida e instantáneamente de un lugar a otro haciendo un "zapping experiencial", lo que los transforma en actores ([Amendola, 2000: 213](#)). En la dirección marcada por los parques Disney, la distinción entre sueño y realidad tiende a disminuir; muchos esfuerzos en las ciudades apuntan hoy a esto.

Los parques Disney son un ejemplo de cómo las responsabilidades cívicas de generar espacios públicos son delegadas a los privados. Los parques Disney son parte de la tendencia mundial de usar espacios comerciales privados como si fueran públicos. Espacios comerciales tematizados (categoría en la cual caen los *waterfronts*) y *shopping malls* son preferidos por la gente, antes que

las plazas y calles al aire libre para el desarrollo de actividades públicas ([Chung, 2001](#)).

Algunos de los aspectos que asemejan a muchos de los nuevos puertos con los parques Disney son: experiencias homogéneas en diferentes ciudades; programas estándares; espacio público controlado con guardias y cámaras de video; pocos y muy controlados accesos; administración unitaria; segregación generada por la capacidad de pago de los usuarios en los programas propuestos; lo poco espontáneo de las experiencias que se suscitan en ambos lugares. Todas estas características no son propias de la ciudad. En la ciudad, el lugar de la diversidad, no existe una cadena de eventos que se sucedan controladamente en el tiempo y en el espacio, como el tipo de experiencias que se pueden (ob)tener en un *waterfront* y en un parque temático. El problema es que a diferencia de los parques Disney, un *waterfront* es indefectiblemente una parte de la ciudad, un espacio de gran centralidad e importancia, no un negocio carente de contexto.

4. Una oportunidad para Valparaíso o aprendiendo de la experiencia internacional

En Valparaíso se van a remodelar 9,1 hectáreas en el Muelle Barón. Provoca preocupación pensar qué pasaría si se hace un proyecto en la línea de los espacios Disney, es decir, un diseño donde la ciudad pasa de ser pública a privada. Un proyecto similar a los ejemplos comentados en Baltimore, Barcelona, o Sydney convertirían al antiguo puerto en un lugar artificial; un caso de una idea fuera de lugar. Si bien es aventurado pensar que esto pueda pasar en Chile por causa de la limitación de los recursos, no es irreal sospechar que la forma y el programa de lo que se construya, por aspirar a satisfacer estándares e imágenes internacionales, termine aislando al puerto de la ciudad. Otra situación compleja sería que se generaran expectativas de proyectos que por el tamaño del mercado regional sean inviables.

En nuestro criterio, Valparaíso tiene que conservar y potenciar la ventaja comparativa que ya tiene como ciudad con respecto a otras: su vida y forma urbana intensa manifestada en sus tipologías edificatorias, sus espacios públicos y sus usos mixtos y superpuestos. Un nuevo puerto con grandes cines

al borde del mar o grandes torres en la línea costera sólo la haría más parecida a Santiago y a otros puertos renovados.

Valparaíso, a través de su proyecto de regeneración de frente marítimo, tiene la oportunidad de revertir tres aspectos, respecto de muchos de los ejemplos del escenario mundial. Primero, puede generar un nuevo impulso de inversiones que ayuden a revitalizar el ya deteriorado tejido urbano existente. En la zona contigua al actual polígono del Muelle Barón (Barrio del Mercado) existen 8,3 hectáreas de suelo subutilizadas, ya sea por obsolescencia funcional y tecnológica o por usos de bodegaje, estacionamiento y eriazo. Se podría localizar parte de los programas propuestos en estos terrenos y no solamente intervenir el área hoy designada como área de renovación. Esta "estrategia alternativa" tiene como ventaja el hecho de que el tamaño de cada uno de los negocios inmobiliarios estaría escalado con los tamaños de inversión que hoy se hacen en Chile y en la Región de Valparaíso, generando la consecuente disminución de la percepción de riesgo por parte de los desarrolladores y los inversionistas.

En segundo lugar, la incorporación de usos mixtos y estratos diversos se hace plausible por dispersión de estos en la trama existente. Y esto se percibe, desde nuestra perspectiva, como un criterio que da sustentabilidad social y económica a la propuesta. Finalmente, existe la oportunidad de establecer un tipo de relación funcional y espacial entre el frente marítimo y la ciudad que sea continua y transparente, más que una relación de opuestos entre nuevo y viejo, moderno y antiguo, seguro e inseguro, deteriorado y bien mantenido.

Repetir la forma y contenido de las intervenciones de frente de agua sería entendido en economía como "difusión de buena práctica", pero su extrapolación a la forma urbana es contraproducente. Se analizaron frentes costeros que aspiran a una homogeneidad y control de la experiencia, lo que los convierte en *waterfronts* estándares. El riesgo de seguir con este patrón de intervención es que si lo único que se pretende es generar un buen negocio al remodelar un frente de agua, si el único objetivo es lograr competitividad sin preocuparse de las características culturales de la ciudad, el efecto que se puede producir si el proyecto fracasa es la pérdida de una gran inversión en un terreno sumamente estratégico y valioso. Un turista no va a querer visitar un

lugar similar a otro que ya ha visto en varias otras ciudades, y el habitante de la ciudad va a preferir otros lugares de recreación, de consumo, de trabajo o de habitación por sobre el puerto, si es que este se levanta como un lugar impuesto artificialmente. Un proyecto de ciudad debería nacer exclusivamente de la ciudad en sí. El barcelonés no frecuenta el Muelle de España, y el turista cada vez menos. Si Barcelona deja de recibir las hordas de turistas que recibe hoy, ¿quién va a comprar en el *mall*? ¿Quién va a visitar las discotecas de noche? ¿Quién va a pasear por el muelle?

5. Referencias bibliográficas

- Amendola, G. (2000). *La Ciudad Postmoderna*. Madrid: Celeste Ediciones.
- Boyer, C. (1996). "Public Spaces and Building in Moll d'Espagna, Barcelona". *Domus* 784: 26-35.
- Breen, A. y D. Rigby (1996). *The New Waterfront (A Worldwide Success Story)*. London: Thames and Hudson British Library.
- Campos, J. L. y M. Zago (1999). *Buenos Aires desde el Cielo*. Buenos Aires: Manrique Zago Ediciones.
- Chung, C. (2001). "Disney Space". Chung, C. Inaba, J; Koolhaas, R. y L. Sze Tsung, (ed.) *Harvard Design School Guide to Shopping*. Koln: Taschen: 271-303.
- Duffy, H. (1995). *Competitive Cities (Succeeding in the global economy)*. London: E & FN Spon.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del Mañana*. Barcelona: Serbal.
- Martner, C. (1999). "El Puerto y la vinculación entre lo Local y lo Global". *Eure* 25, 75: 103-120.
- Meyer, H. (1999). *City and Port, Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Utrecht: International Books.
- Millspaugh, M. (2001). "Waterfronts as Catalysts for City Renewal". Marshall, R. (ed.), *Waterfronts in Postindustrial Cities*. London: Spon Press: 74-85.
- Sennett, R. (1990). *The Conscience of the Eye*. New York: W.W. Norton & Company.
- Shaw, B. (2001). "History at Water's Edge". Marshall, R. ed., *Waterfronts in Postindustrial Cities*. London: Spon Press.

Silvestri, G. y A. Gorelik (1990). "Réquiem para el puerto". *Punto de Vista* 39: 17-25.

¹ Estudiante de Arquitectura, PUCCh, Chile. tatalesnik@yahoo.com

² Arquitecto PUCCh, MSc City Design and Social Science, London School of Economics. ARUP Associates, Londres. 37 Fitzroy Square, London W1T 6EY. alejandro.gutierrez@arup.com