

Estrategia integral urbana para las reconversiones portuarias y el hacer ciudad; plan-proyecto y diseño-ejecución.

Rolando BIERE ARENAS,¹⁵⁶

Pilar GARCIA ALMIRALL¹⁵⁶

Palabras Clave: áreas portuarias, regeneración urbana, estrategia de gestión.

Resumen

Esta ponencia, se desarrolla en el contexto de los resultados y conclusiones de la tesis doctoral en etapa final de desarrollo, *Los procesos de Transformación de suelos portuarios en suelos urbanos, una gestión para la regeneración de la ciudad, el caso del nuevo uso de suelo portuario en Valparaíso*, desarrollada por el autor y dirigida por la co-autora. Se pretende presentar de manera sintética los aspectos finales de la tesis, que desarrollan una estructura de gestión para los procesos de reconversión portuaria, desde una perspectiva integral, que considere desde la planificación-ordenación (plan-proyecto) hasta la ejecución-gestión de las zonas portuarias obsoletas convertidas en zonas urbanas. Entendiendo que este proceso debe abarcar un periodo temporal de largo recorrido, desde la identificación de las zonas a reconvertir hasta la posible gestión económica de las zonas transformadas. Asimismo el proceso debe incorporar la participación obligada en la planificación, de la administración local (e incluso la sectorial involucrada), así como al privado y la sociedad, entendida esta última como agente de control del procesos, pero también como posibilitador, en tanto se han descubierto mecanismos viables de aportación monetaria por parte de la ciudadanía, situación que los involucra directamente en los procesos y los valida más como agentes de control.

En una primera parte se presentará la importancia de las zonas portuarias “en y para” las ciudades y desde una perspectiva histórica breve se plantearán los desafíos de éstas. “*La contribución de los puertos marítimos al desarrollo de las ciudades es un hecho que se ha venido observando a lo largo de la historia. Las instalaciones portuarias han promovido desde siempre el comercio, la pesca, la técnica, las relaciones con otras culturas...*” (ALEMANY, 2003)

En una segunda parte se presentarán de manera muy breve algunos de los aspectos básicos de la investigación que han conducido al desarrollo de la propuesta de estructura de gestión, desde una perspectiva teóricas, considerando algunos de los conceptos involucrados, como waterfront, marketing urbano, skylines e imagen de ciudad, entre otros. Para continuar con los procesos y las incidencias que las administraciones han tenido y deben en tener en la toma de decisiones referidas a estas transformaciones. “*En la temática del Waterfront Redevelopment incide la innovación tecnológica y logística y el cambio de la percepción de la posición pública.*” (HAYUT, 1994)

Finalmente en una tercera parte se presenta el modelo o estrategia integral, en base a los aspectos previos, relacionándolos con el conjunto de experiencias analizadas, desde las que se extraen los elementos esenciales de una estrategia y presentando un esquema conceptual y

¹⁵⁶ Centro de Política de Suelo y Valoraciones, CPSV, Universidad Politécnica de Cataluña, UPC. Av. Diagonal 649, 4ª Planta. 08034. Barcelona, España - +34-934016396 - rolando.biere@upc.edu, pilar.garcia-almirall@upc.edu .

operativo de una estructura integral. De esta última se extraen unas conclusiones a modo de síntesis del proceso.

1. Las zonas portuarias en la historia

La necesidad de estudiar un ámbito urbano específico como es el portuario, entendiéndolo que su actividad se realiza en el contexto de una 'ciudad',¹⁵⁷ que su ubicación depende de una serie de condicionantes funcionales y que su relación con el centro urbano es relevante, exige conocer en detalle sus características determinantes, el contexto en el que se ha desarrollado y las relaciones que ha establecido en el tiempo con su entorno próximo. Por ello se estima necesario entender el papel del puerto en una ciudad, en tanto esta última es el ámbito natural de las actividades de intercambio de las actividades humanas. Si se acepta, según indica Castells que las características para determinar que un colectivo humano habita en una ciudad, son su evolución técnica y una estructura organizada en base a clases sociales, con un sistema político, un sistema productivo y un sistema de intercambio con el exterior, también se debe aceptar, respecto de asentamientos costeros, que es fundamental una zona portuaria organizada, en tanto elemento esencial de intercambio.

El consenso generalizado respecto del origen de la 'vida urbana' lo sitúa tras la última glaciación, entre el 7.000 y el 3.000 antes de Cristo. Sin perjuicio de esto, Mumford plantea que el verdadero surgimiento de la ciudad es contemporáneo a los procesos de perfeccionamiento en la navegación, que permitieron pasar de los sistemas primitivos y poco elaborados, a embarcaciones movidas por remos y velas.¹⁵⁸

Desde sus orígenes, las ciudades puerto, se han desarrollado en función de sus actividades portuarias y de las actividades económicas surgidas del intercambio y del comercio marítimo. Es así que su desarrollo y expansión han estado ligados a los procesos económicos derivados de la actividad portuaria, evolucionando así una relación biunívoca, puerto - ciudad, cuya problemática, no es ajena a ningún puerto urbano del planeta y que en España, tiene una especial importancia y trascendencia, por la secular relación de convivencia que han mantenido y mantienen puertos y ciudades. (Fernández-Alonso, 2003)

Los primeros asentamientos estables de la edad Antigua, normalmente se localizaban a la orilla de un río o de una fuente de agua con la finalidad de albergar a los pueblos nómades, convertidos en sedentarios y se fueron constituyendo progresivamente en pequeños centros poblados en los que se produjo una especialización y división del trabajo, siendo el germen de las ciudades de las primeras civilizaciones. Generalmente las actividades del grupo humano se desarrollaban dentro de zonas amuralladas o en espacios con defensas naturales en los que también se construían las viviendas.

Muchas de las grandes ciudades de la antigüedad alcanzaron relevancia por el hecho de ser ciudades portuarias, lo que les permitía estar en contacto permanente con otras tierras mediante el transporte de sus mercancías. La historia del transporte marítimo y el desarrollo de los puertos se remontan más allá de 3.500 años antes de Jesucristo. (Estrada Llaquet, 2003) En este contexto se produce el surgimiento de las primeras ciudades portuarias, indiscutiblemente ligado a la génesis misma de estas primeras ciudades, desde los orígenes de

¹⁵⁷ El concepto de ciudad ha evolucionado en el tiempo, sin embargo hay algunos consensos, entre los que destaca su definición como ente dinámico en transformación permanente, cuyos elementos indispensables son el grupo humano identificado y un entorno construido, en base a una forma y una función. Castells (1974).

¹⁵⁸ En 1966, en su libro *"La ciudad en la historia de sus orígenes, transformaciones y perspectivas"*, Lewis Mumford establece la existencia de una relación entre el origen del concepto de ciudad, considerada ésta como una estructura de funcionamiento complejo, con los diversos procesos de transformación asociados al transporte marítimo.

la vida sedentaria con una organización social. Se desarrolla la primera civilización mesopotámica,¹⁵⁹ a partir de la Edad de Bronce, entre el 3.700 y el 3.000 a.C. aprox., cuando los asentamientos neolíticos de la zona comenzaron a convertirse en ciudades-estado, algunas de ellas con una clara vocación de poder, entre las que destacó Ur.¹⁶⁰ Al interior de su muralla, (Fig.1) con una superficie de unas 89 hectáreas se estructuraban tres zonas definidas; el témenos,¹⁶¹ el área residencial y el puerto, cada una de ellas con funciones específicas.

No se profundizará aquí en la influencia de la cultura griega en el desarrollo de Europa y de la cultura occidental, pero si se realizará una mención a la relevante aportación de Hipódamo de Mileto, responsable del trazado de El Pireo, uno de puertos los más destacados de la época clásica de la Grecia Antigua, entre otras muchas ciudades como por ejemplo Mileto,¹⁶² su ciudad natal. Se le considera el 'padre' del planeamiento urbanístico, dando nombre al 'plan hipodámico', en retícula. Su trabajo se llevó a cabo durante el siglo V a.C. y sus planes, aunque complejos, se desarrollan en base a los elementos básicos de las ciudades griegas planificadas; *“la acrópolis, la muralla que rodea la ciudad, el ágora, los barrios residenciales, una o más áreas destinadas a fines recreativos, un recinto religioso (en caso de estar separado de la acrópolis), el puerto y los muelles y posiblemente un barrio industrial.”*¹⁶³

Mileto fue una antigua ciudad helena de la costa occidental de Anatolia (en la actual Turquía) y su emplazamiento estuvo habitado desde la Edad del Bronce, pero fue durante el siglo VI a.C., cuando se enfrentó a grandes vicisitudes, como la conquista de la costa de Jonia por el Imperio Aqueménida,¹⁶⁴ en el 546 a.C., en la que en todo caso se liberó de la invasión, siendo casi la única ciudad helena que entró en contacto directo con el pensamiento oriental. En este contexto de guerras, invasiones y destrucciones sucesiones, la ciudad fue más tarde tomada, saqueada y destruida por los persas en el 494 a.C., y como consecuencia de ello hacia el 479 a.C., se encargó a Hipódamo el plan director de reconstrucción, desarrollando el trazado urbano, que quizás sea uno de los más estudiados hasta la actualidad. Una de sus características estructurales más relevantes es la organización de sus principales actividades en torno a la centralidad del Ágora, en este caso tres de ellas (Fig.2); norte (1A), sur (1B) y oeste (1C), todas relacionadas con los barrios residenciales circundantes, pero sobre todo destacaremos la localización de sus dos puertos; comercial (2) y militar (3), situados ambos en bahías naturales, protegidos y provistos cada uno, inmediatamente delante, de zonas abiertas para sus actividades en tierra, en directa relación con alguna de las ágoras.

Otro caso relevante de destacar es el de El Pireo, ciudad puerto de la Antigua Atenas situada a unos ocho kilómetros del centro de ésta y con unas extraordinarias condiciones para la navegación y que sin lugar a dudas fue una de las principales puertas de difusión de la cultura griega al mundo, previo a su época de esplendor tiene una historia de muchos siglos. Hay dos aspectos que destacan en este caso, (Fig.3) el primero es que inicialmente era una isla separada del continente por unas marismas, posteriormente unida a este de forma artificial (como en el caso de Faros), hasta llegar a situación actual como Península de Akte (A) y el segundo, su considerable distancia respecto de Atenas, pero sobre todo la manera para asegurar su vinculación ininterrumpida con la ciudad, mediante la construcción de las murallas defensivas denominadas muros largos.

159 Que debe el nombre a su localización entre los ríos Tigris y Éufrates (del griego: Μεσσοποταμία, 'entre ríos'), coincidiendo con parte del actual Irak y el noreste de Siria.

160 Cuya fundación data del 4.000 a.C. se situaba a orillas del Éufrates, actualmente Irak.

161 En el caso de las ciudades-estado caldeas, área destinada a la clase hegemónica que ostentaba el poder, generalmente de carácter religioso.

162 Cuya retícula y estructura, son consideradas el origen del diseño de las ciudades romanas.

163 MORRIS, A .E. J. (1979) *“Historia de la Forma Urbana. Desde sus orígenes hasta la revolución industrial.”* BERNET, Reinald. tr. Editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona. 2004. ISBN: 84-252-1181-6; 978-84-252-1181-2 p.41.

164 Denominación con que se conoce el primer y más extenso Imperio Persa, que se extendió por los actuales territorios de Irán, Irak, Turkmenistán, Afganistán, Uzbekistán, Turquía, Chipre, Siria, Líbano, Israel, Palestina y Egipto.

Aunque no fue el primer puerto de Atenas,¹⁶⁵ su utilización como tal comenzó en el siglo V. a.C. Su fortificación comenzó durante el arcontado¹⁶⁶ de Temístocles, en el 493 a.C., convencido de la importancia de tener un puerto fuerte para el desarrollo de la ciudad, tanto así que según consta en diversas referencias, mencionó la sentencia 'quien domina el mar, domina todas las cosas.'

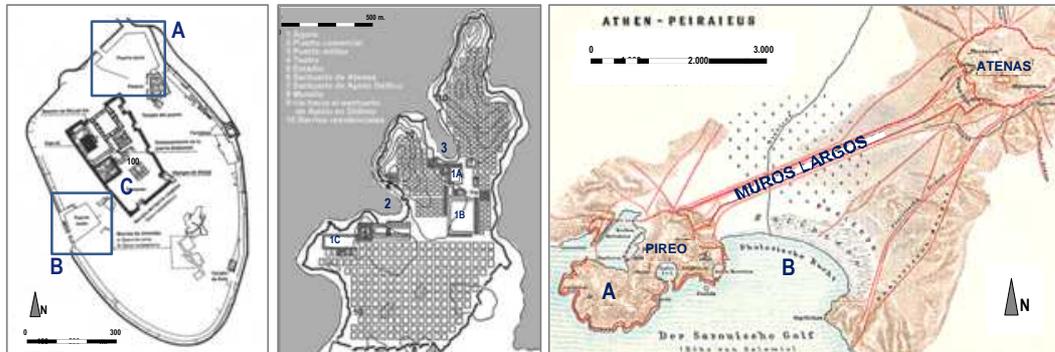


Fig.1: Plano general de la ciudad amurallada de Ur. Fuente: BIRLIBIRLOKE (2001) Trabajada por autor. Disponible en <http://www.birlibirloke2001.blogspot.com.es> Fecha de consulta: 16 de julio de 2012. Fig.2: Plano general de la ciudad de Mileto. Fuente: Arqueolugares. Trabajada por el autor. Disponible en <http://arqueolugares.blogspot.com.es> Fecha de consulta: 24 de mayo de 2011. Fig.3: El Pireo unido a Atenas por sus muros largos. Fuente: Wikimedia Commons. Disponible: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lange_Mauern.png Fecha de consulta: 30 de agosto de 2013

Tanto en Mileto, como en El Pireo, el hecho que los muelles estén en relación directa con las actividades de la ciudad y que el Ágora esté en relación con el puerto, son reflejo de una característica propia de las ciudades portuarias griegas planificadas, *“debida a la posición del ágora como espacio urbano fundamental: mientras en las ciudades interiores ésta se localizaba normalmente en una posición central, en las ciudades costeras se ubicaba junto al puerto, estableciendo un lugar público, desde el cual la ciudad reconoce el ámbito marítimo como parte fundamental del territorio.”*¹⁶⁷

Con el imperio romano se alcanzaría la cima en la tecnología utilizada para la construcción de puertos del mundo antiguo y durante más de 1.500 años nadie lograría superar sus obras. Las exigencias de las guerras y del control de todo el imperio llevaron a Roma a la necesidad de abrirse al mar, aglutinando todas las técnicas empleadas por otras civilizaciones durante casi 3.000 años. (Amil, 2004) Desarrollaron ampliamente la ingeniería portuaria y muchas de sus técnicas, perduraron en el tiempo, utilizándose incluso hasta el siglo XVIII. Además muchas de sus colosales obras han dejado restos conservados hasta hoy. *“Bajo la dominación romana se alcanza el máximo nivel de expansión territorial (Sg. II d.C.), con un control absoluto sobre el Mediterráneo, éste se convierte en el medio de sostenimiento de una unidad política y económica que pretende y alcanza toda la cuenca mediterránea. Por tanto, además de las comunicaciones por carretera la navegación pasa a ser una de las formas básicas de*

¹⁶⁵ Como ya se ha indicado, El Pireo está a una distancia considerable de Atenas, por lo que inicialmente utilizaba como Puerto la ensenada de Falero, visible desde la ciudad (condición que se repite como característica en las ciudades antiguas), sin embargo su bahía era arenosa, por lo que generaba múltiples problemas funcionales, por ello en el siglo V a.C., Temístocles impulsa el uso de los las condiciones naturales de El Pireo para su uso como puerto.

¹⁶⁶ Mandato, proveniente de arconte, que en griego significa 'mando' o 'dirigencia', utilizado con frecuencia como el título de un determinado cargo público de un gobierno.

¹⁶⁷ CASARIEGO, Joaquín et al. (1999) *op.cit.* p.39.

*'movilidad' sobre un medio como el marítimo y un lugar geográfico en torno al cual van a girar los intereses y los principales acontecimientos durante un largo periodo de la Historia.*¹⁶⁸

Al hundirse el imperio romano decayeron el comercio y la navegación; el imperio bizantino se dedicó a seguir la tradición romana en un rincón del Mediterráneo y por su lado el Islam no creó ninguna flota de guerra ni desarrolló una conciencia de pueblo mariner. Los reinos que van surgiendo dedican sus esfuerzos a la guerra terrestre sin prestar atención a la construcción de puertos que eran muy costosos. Con el surgimiento de las técnicas generadas a partir de la era industrial se produjo una explosión de los procesos y una especialización de las maquinarias usadas en las actividades portuarias que implicó, a su vez, la creación de extensas zonas destinadas a dichas tareas. Esto último implicó la extensión de las instalaciones necesarias para el funcionamiento portuario sobre el frente marítimo, comenzando en este momento la aparición de 'barreras' entre la ciudad y su zona portuaria y lo que es peor aún, un distanciamiento entre el habitante y su frente marítimo. (BIERE, 2007)

Desde los cambios posteriores a la época industrial, los procesos portuarios se han flexibilizado y esto significó que las infraestructuras portuarias han experimentado una transformación muy significativa, en tanto las grandes superficies utilizadas en los puertos industriales se reducen como consecuencia de la modernización y tecnificación de las tareas de transporte de mercancías, embarque y desembarque, etc. Frente a ello surge el interés económico que en gran medida se contrapone al interés ciudadano por recobrar esa parte perdida de la ciudad.

2. Las reconversiones portuarias y el concepto de puerto-ciudad

El concepto de puerto-ciudad se desarrolló en un primer momento de manera más bien intuitiva, sin embargo en la actualidad se pueden reconocer en algunos de estos sectores, ciertos patrones de proyecto y de estructura urbana que responden a este concepto, que determina estos sectores de suelo que acogen programas urbanos que vinculan la actividad portuaria con áreas de evidente vocación urbana y pública.

A partir de la segunda mitad del siglo XX, se ha hecho cada vez más común un proceso de transformación en las ciudades portuarias, que consiste en la liberación de sus fachadas marítimas, tradicionalmente de actividades portuarias. Estos procesos definidos como reconversiones portuarias (BRUTTOMESSO, 1999), han generado una apertura de las ciudades al mar, construyendo nuevas áreas de centralidad urbana que apartan la actividad industrial portuaria y dan cabida a nuevas actividades de ocio, comerciales, terciarias, turísticas y culturales.

Tradicionalmente un objetivo de estas transformaciones, ha sido la apertura la mar, dando libre acceso a los ciudadanos, con la exigencia de una mejora en la imagen de zonas que previamente estaban en desuso, lo que a su vez comporta una activación económica que otorga nuevas oportunidades (FAGENCE, 1995).



Fig.4: Opera de Sydney.

Fig. 5: Acuario de Baltimore.

Fig.6: Palenque en Puerto Viejo de Génova.

Fuente:

<http://www.plataformaarquitectura.cl> Fecha consulta, septiembre 2004.

168 CASARIEGO, Joaquín et al. (1999) op.cit. p.34.

Este tipo de actuaciones, tradicionalmente se han llevado a cabo como iniciativas públicas, con participación de privados, que se hacen parte de los beneficios económicos que en estas nuevas zonas se generan, fundamentalmente debido a que se generan presiones económicas de todo tipo, sobre áreas que previamente no tenían un potencial de uso urbano.

3. Comentarios finales

A pesar de existir métodos comunes de trabajo y programas urbanos similares, la implementación de las tipologías de reconversión nace del estudio de necesidades y características específicas de cada ciudad o región. Además, éstas no sólo se limitan a reconvertir zonas portuarias obsoletas, sino al aprovechamiento de áreas urbanas costeras para ser renovadas, rehabilitadas, revitalizadas e integradas a un mismo proyecto.

Naturalmente una investigación respecto de un modelo específico de gestión para la transformación del suelo portuario, es posible que no aborde todos los aspectos que ya se han trabajado en experiencias realizadas en diversas latitudes.

Sin embargo desde el análisis de Valparaíso (como caso central del análisis) y de los otros casos estudiados se ha tratado de resumir las variables consideradas en cada uno y del estudio de esas experiencias se ha pretendido generar algunas ideas que, contribuyan a clarificar algunos de los aspectos que se deben considerar en una gestión para un proceso de transformación de este tipo de suelo de borde costero.

Cualquier transformación de este tipo debe gestionarse desde la perspectiva de la construcción del espacio público, donde estos “nuevos” suelos serán puestos en el circuito de producción, demostrando su rentabilidad social para la comunidad y comercial para los privados; entendiendo el espacio público como un “negocio” en sentido positivo para los habitantes y para el propio desarrollo de la ciudad.

El sector público debe construir el marco normativo con figuras que permitan abrir espacios a la iniciativa privada, tales como compensaciones de beneficios entre áreas, transacción de éstos entre quienes actúan en el ámbito de transformación, subsidios, liberación de pagos de permisos de construcción, descuentos a empresas, concesiones de beneficios, devoluciones impositivas, etc.

La Implantación de un modelo de gestión específico para una zona portuaria no puede ser una copia de otros sistemas utilizados, sin embargo puede asumir algunas de las alternativas como propias, siempre que considere la diversidad de variables y las particularidades del caso específico. Es imprescindible que la línea básica de trabajo sea, en todas las escalas de actuación definidas, el generar un territorio donde la calidad del espacio público sea el valor agregado.

El desarrollo de escenarios de viabilidad económica y comercial es fundamental en estas intervenciones, de manera que el proceso de atracción de inversionistas esté precedido y avalado por los resultados de estos escenarios de futuro.

Otro aspecto fundamental es la opinión pública, en la medida que el borde aún cuando hasta el momento no ha sido parte de la vida cotidiana de las ciudades puerto, es una exigencia de los habitantes que se hace más fuerte y profunda cuando se generan las expectativas de ocupación, por lo que se debe considerar la opinión general al momento de definir el programa o mix estratégico de usos.

La vivienda en primera línea de mar será en cualquier caso una gran presión, pero ésta no se debe ubicar como el único programa, sobretodo en casos de superficies pequeñas como la de Valparaíso. Debe estar dentro de un contexto que incluya otros programas de interés general, turístico y comercial, que considere un conjunto armónico de edificios y espacios públicos que permitan, por una parte, la utilización del suelo a la colectividad y, por otra, el beneficio económico privado.

Es importante la consideración de los suelos a entregar a la ciudad dentro de un contexto normativo específico, como los sectores de urbanización prioritaria o las enterprise zones, para dinamitar un proceso de reciclaje de suelo.

El aspecto de la distribución de tareas y determinación de competencias entre lo público y lo privado es un elemento que se debe determinar previamente a la generación de las acciones, como un marco conocido por todos y con incentivos claros para la acción privada, preservando a su vez el valor potencial de ocupación como espacio abierto y de uso público del nuevo suelo para la ciudad, que sin duda es de gran interés privado por las plusvalías que en él se producirán, sumadas a las disputas por el territorio de borde entre las actividades comerciales y recreativas.

El financiamiento de las intervenciones urbanas en suelos portuarios y en bordes costeros, que generan intereses y expectativas comerciales, puede ser asumido por el sector privado en acuerdo con el sector público, en la medida que estas intervenciones le devuelven valor social al suelo, pero sobretodo porque este hecho genera beneficios comerciales para el inversor porque será un suelo de alto valor de uso para los habitantes de la ciudad.

La superposición de jurisdicciones entre actores, con distinto grado de tuición sobre el suelo, que defienden sus propios intereses, exige clarificar el papel de cada uno y la creación de una instancia administrativa adecuada, "Gerencia", para hacerse cargo de un proceso de transformación del suelo portuario y definir hasta donde llegarán sus atribuciones y deberes.

Definir en un primer momento la extensión que mantendrán las actividades portuarias y aquellas relacionadas, así como el mix de usos propuestos para el suelo de transformación, es otro elemento fundamental. Finalmente el papel que debe desempeñar el sector público se encamina a la generación de mecanismos de participación del inversor privado también como financista y ejecutor de la infraestructura y del proceso de transformación del suelo, en un sitio que será de alto valor social y económico.

A pesar de lo positiva que aparece la idea de una entidad cuyo único fin sea la transformación del suelo portuario, cabe preguntar por una parte si puede una Empresa Portuaria hacerse cargo por sí sola del proceso y al mismo tiempo participar de los beneficios, y por otra, y sin consideración de las restricciones legales, si puede una instancia de este tipo generar el marco de participación privada en el proceso de urbanización del suelo portuario.

Parece importante desarrollar algunas precisiones concretas respecto de algunos de los temas específicos que se han desarrollado en el transcurso de la tesis, como por ejemplo la relación puerto ciudad, los nuevos waterfronts, el marketing de las ciudades y los procesos de regeneración urbana, entre otros. Los procesos de adopción de la política reestructuradora del espacio urbano articulan por un lado una valorización del consumo y por otro la desvalorización de la política, cultura y de la sociedad. Se identifica una imposición cada vez mayor de la idea de fatalidad de las prácticas económicas liberales y de la necesidad de actuación (en la esfera del planeamiento) basada en el pragmatismo por sobre de las ideologías.

Los lineamientos de la globalización parecen irreversibles pero seguir convergiendo plurales en singular significaría la esterilización de la propia mundialización que necesita ser diferente y contradictoria para incluso existir. Uno de los puntos más relevantes es la importancia de una nueva estrategia de resultados (colaborativa y públicamente debatida) que efectivamente interconecte con las expectativas de usuarios, inversores y administración pública. Los procesos que tengan la capacidad de conciliar los objetivos de esos tres sectores básicos de la población (comunidad, empresarios y gobierno) tienden a cumplir de manera digna con los desafíos de una sociedad.

A través de la dualidad suelo público e inversión privada es fácil creer en la posibilidad de alcanzar intereses colectivos para una sociedad, y por lo tanto para una ciudad, sin embargo nada garantiza que ante la ausencia de un Plan organizado y una normativa en que la capacidad de decisión de aquello que se hace recaiga sobre la administración pública, puedan llegar a definirse nuevas zonas urbanas o procesos que se alejen del todo de las aspiraciones ciudadanas, por ello la necesidad de una estrategia integral que considere todos los aspectos en juego: la escala territorial, la multiplicidad de actores, las normas jurídicas e intereses superpuestos, así como, la atomización de los poderes, la incertidumbre en la gestión urbana (debido a los largos e inciertos periodos de ejecución de algunos proyectos), la inadaptación de los mecanismos financieros y económicos tradicionales a las nuevas condiciones que produce la desregulación y la privatización, entre otros.



Fig.7: Esquema de mínimos para el desarrollo de una estrategia integral de reconversión portuaria; plan-proyecto y diseño-ejecución. Fuente: Elaboración propia.

Bibliografía

- Bruttomesso, Rinio.** (1999) The Heritage of Water-Related Work. En: Bruttomesso, Rinio. (Ed.) Water and Industrial Heritage. Marsilio Editori. Venice, p.8-9.
- Fagence, M.** (1995) City Waterfront Redevelopment for Leisure, Recreation and Tourism: Some Common Themes, En Craig-Smith, S.J and Fagence, M. (Eds.), Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment, Praeger, Wesport, Connecticut, London.
- Fernández-Alonso, Macario.** (2003) La Transformación de la Fachada Portuaria de Santander. En: Primer Encuentro Internacional sobre relaciones puerto-ciudad. Santander 15-19 de Septiembre.
- Estrada Laquet, José Luis.** (2003) Principios generales de planificación y explotación portuaria. En: Primer Encuentro Internacional sobre relaciones puerto-ciudad. Santander 15-19 de Septiembre.

Biere, Rolando. (2007) Procesos de reconversión portuaria, estrategias de desarrollo urbano. En: IV Congreso Internacional Ciudad y Territorio Virtual. Repensar la ciudad. Guadalajara, México, 1-3 de Octubre.

Mitchell, R.C. y Carson, R.T. (1989), Using Surveys to Value Public Goods: The Contingent Valuation Method, Resources for the Future, Washington, D.C, 1989.