

«Fue trazada en el antiguo sitio de los Remolares una pequeña plaza muy regular, en el inicio de la bella Rua do Alecrim, limitado sobre el Tajo por el referido muelle. La arquitectura de los edificios quedó subordinada al plan de Eugénio dos Santos. En diciembre de 1849 el Ayuntamiento deliberó proceder al revestimiento del pavimento de la plaza con calzada a la portuguesa, tan pronto se hubiera concluido la del Rossio. Se adoptó, con toda la seguridad, el sistema de las calzadas-mosaico (...). La obra fue realizada “con un diseño tan bello y elegante – dice el ingeniero Miguel País en un curioso boletín publicado en el Diário de Notícias –, que era realmente notable, al punto de ser reproducida en gran número de libros y periódicos extranjeros de la especialidad”. Los nuevos usos seguían imponiendo nuevas necesidades, y la solicitud de los concejales acudía con desvelo tanto a uno como a otro punto de la ribera, conforme a las exigencias y comodidades del público y de la civilización moderna».

INTRODUCCIÓN

Independiente de los efectos específicos del tiempo, la descripción que *Júlio de Castilho* hace del tramo acotado de la ribera de Lisboa a mitad del siglo XIX podría tratarse también de una descripción actual, de hoy en día.

En este corto párrafo de su importante obra dedicada a la Ribera de Lisboa, el autor describe la ejemplar transformación de un espacio público preexistente, la *Praça dos Remulares*, que fue objeto de una intervención de calificación recurriendo a las más modernas tecnologías del momento.

Años más tarde conocería la sustitución del reloj de sol que marcaba el centro de la plaza por una escultura del *Duque de Terceira*¹, esta era la ribera donde las funciones portuarias se desarrollaban en el arreglado muelle fronterero, uno de los más centrales de la ciudad, y que tenían lugar al lado de una plaza de representación donde se localizaban los mejores hoteles de Lisboa – convivencia que generaba sus conflictos de uso.

Plaza donde, como describe *Júlio de Castilho*, los capitanes mercantes, contra maestres, barqueros y marineros se cruzaban con comerciantes frente al *Hotel Central* – configurando uno de los espacios de integración puerto/ciudad del tiempo.

Pero esto sucedía en un tiempo que contemplaba la aparición del acelerado ritmo de cambio de los hábitos de utilización de la ribera por parte de los ciudadanos – en este caso refiriéndose a situaciones específicas como la necesidad de no tirar los caballos muertos al río o a la prohibición de algunas funciones más sucias en los espacios nobles.

Como recalca la pequeña cita, esta era una ribera que se adaptaba al cambio de los tiempos, exigiendo una inversión pública para ajustarse a las nuevas funciones de la «civilización moderna» y a las «exigencias y comodidades del público».

Era una ribera dinámica, una ribera en transformación que empezaba a dar señales de un periodo que contemplaría un gran impacto territorial: la industrialización.

En efecto, tras el inicio de la segunda mitad del siglo, una primera intervención respondió a la necesidad de ajustar los espacios de frente-río a las necesidades de los tiempos; la construcción del terraplén de la *Boavista*, seguida por la *Rua 24 de Julho*, inició una dinámica de crecimiento sobre el río que, aunque no fuese nueva – ver el terraplén de *Alcântara* ya en el siglo XVIII, llenando la ensenada del antiguo molino de mareas – anunció los grandes terraplenes portuarios del final del siglo XIX.

El efecto territorial del periodo industrial en el puerto, delante de la ciudad, no fue regular en el tiempo; al contrario, se concentró en dos importantes iniciativas de planificación portuaria, la primera ejecutada en la transición al siglo XX, en coordinación con la implementación de los trazados del nuevo ferrocarril, y la segunda en la mitad de este siglo.

Otros hechos marcarán también la evolución de la Ribera de Lisboa en el periodo industrial; (1) la opción de la ciudad, al final de la década de los treinta, de concentrar la actividad industrial en la ribera naciente y en valorizar el frente-río poniente como espacio de representación – opción que justificó, por ejemplo, la realización en Belém de la Exposición del Mundo Portugués de 1940–, o (2) la emergencia del sector de la petroquímica en el extremo naciente del municipio, que supuso una ocupación territorial de otra escala, fueron dos de estos momentos.

Pero ni siquiera de los procesos de planificación se consiguió crear una nueva ribera, continuando su desarrollo en el frente-río de la ciudad.

¹ De autoría de *José Simões de Almeida* y *António Gaspar* (1860), fue instalada en la plaza en 1875

² El autor refiere una tradición de albergaría en los *Remulares* desde antes del terremoto y la anterior denominación del hotel, en 1845 el *hotel de Madame Júlia* y en 1849 el *hotel de Madame Lenglet*

En particular en el lado oriental, el crecimiento no reglado de los vacíos comprendidos entre los varios aglomerados suburbanos preindustriales, de *Xabregas* a *Sacavém*, aprovechando el trazado paralelo del antiguo eje ribereño de salida de la ciudad y del nuevo ferrocarril, transformó el espacio bucólico de antiguas quintas periféricas en la manifestación, en Lisboa, de aquella ribera gris, de las clases trabajadoras, que caracterizó muchas ciudades en este periodo – y que *Abel Botelho* ilustra tan bien, al final del siglo XIX, en su novela *Amanhã*³.

Volvamos a *Júlio de Castilho*. La cita inicial referente a la ribera de Lisboa a mitad del siglo XIX podría tratarse de una descripción actual porque, con las transformaciones estructurales de la sociedad contemporánea, de nuevo se exige una inversión pública para ajustar la ribera a las nuevas funciones de la «civilización moderna» y a las «exigencias y comodidades del público».

De nuevo se produce la transformación de espacios del frente-río con formación anterior, también se ensayan nuevas tecnologías constructivas y, de igual modo, estas intervenciones se divulgan en un «gran número de libros y periódicos extranjeros de la especialidad».

En particular en la ribera de Lisboa, puede observarse, en una mirada inicial, un despliegue amplio de intervenciones de transformación recientes: de la ampliamente divulgada operación de renovación urbana de la *Expo'98* a las propuestas del *Puerto de Lisboa*; de la construcción del *Centro Cultural de Belém* a los varios proyectos urbanos actualmente en curso, por ejemplo en *Alcântara*, en la *Boavista* y en *Braço de Prata*.

Es, pues, a esa ribera, que siguió formándose a lo largo del periodo industrial y que conoció transformaciones estructurales con la evolución de la economía y de la sociedad en el periodo post-industrial, a la que se dedica la presente investigación.

Tomando Lisboa como caso de estudio, se recorrerán las varias manifestaciones de la formación y de la transformación de su ribera en el periodo industrial.

En «la ribera entre proyectos» se analizarán en el terreno los varios proyectos que, en su conjunto, determinan la formación y la transformación de una ribera dinámica que fue marcada por su condición industrial.

Pero este no es un viaje sin destino.

El recorrido que parte de la ribera de Lisboa no se refiere a una dinámica particular de caso; por el contrario, puede encontrar paralelismos en otros casos y, por ello, presentar ocurrencias que tienen lugar en la generalidad de las ciudades portuarias.

En efecto, se plantea que las características tecnológicas y económicas de los diferentes momentos del periodo industrial y de la actualidad pueden conducir a la ocurrencia de procesos que se traduzcan en aspectos territoriales comunes a los distintos casos.

Se plantea, centrándonos en las ciudades portuarias de río, que podemos estar en presencia de dinámicas similares cuando nos referimos a situaciones concretas como, por ejemplo:

- (1) La asunción del *Boompjes*, en Róterdam, después de destruidas las empalizadas, en la mitad del siglo XIX, como el momento que mejor ilustra una ribera de integración puerto/ciudad que se adaptaba a las nuevas exigencias del periodo industrial; (2) la apertura, simultánea en el tiempo, del muelle longitudinal del *Jonashafen*, en la ribera poniente de la orilla norte del *Elba*, frente a *St.Pauli*, en Hamburgo, o; (3) la modernización de los muelles frente a la ciudad en la ribera de Amberes, en el inicio del mismo siglo, creando una estructura continua conectada por varios puentes con la ciudad.
- (4) La formación de un frente portuario frente a la ciudad de Ámsterdam al final del siglo XIX, en el que también se trazó el

³ ABEL BOTELHO; *Amanhã (patologia social)*; Lello & Irmão Editores, Porto, 1982

- corredor del nuevo ferrocarril – permitiendo localizar la estación central en el corazón de la ciudad – generando un corredor longitudinal de infraestructura que separó la ciudad del *IJ* y de la orilla norte, o; (5) la construcción del terraplén portuario frente a la ciudad de Lisboa, al final del siglo XIX, aprovechado también para lanzar el trazado del nuevo ferrocarril y alejando los tejidos urbanos preexistentes del río.
- (6) La progresiva segregación funcional y espacial que se produjo en Róterdam, a partir de la expansión portuaria de *Kop van Zuid*, en el último cuarto del siglo XIX; (7) el progresivo crecimiento del puerto frente a *Ruhrort* (Duisburgo), desde el *Alterhafen* (1825) hasta las dársenas A, B y C (1908), o (8) la construcción de la dársena *Victoria's*, en Melbourne, a finales del siglo XIX, paralela a la consolidación de la terminal de ferrocarril, alejando la ciudad central del río.
 - (9) La expansión de los distintos portuarios y la llegada del ferrocarril a la ciudad de Amberes, a finales del siglo XIX, incidiendo sobre los terrenos ribereños inmediatamente vecinos a la ciudad, en la misma orilla, tanto al norte como al sur – con mayor manifestación en el norte, dando continuidad a la ocupación de las dársenas *Bonaparte* y *Willen*, con las nuevas dársenas *Amerika*, *Afrika*, *Royers* y *Alberts*, y sustituyendo, al sur, la ocupación de la antigua ciudadela –, o; (10) La dinámica similar que se produjo en Frankfurt, en la misma orilla de la ciudad, primero con el puerto poniente, en el último cuarto del siglo XIX, y después con el puerto naciente, al inicio del siglo XX, ambos vecinos de importantes infraestructuras de ferrocarril.
 - (11) La creación de los sucesivos nuevos distritos portuarios autónomos de Róterdam, con las grandes áreas de *Botlek*, *Europoort* o *Maasvlakte*, o; (12) la ocupación del lado poniente de los terrenos llanos de las islas centrales del *Elba* por grandes infraestructuras portuarias que, tratándose de una dinámica anterior, se asumió en el plan de desarrollo del Puerto de Hamburgo (1967).
 - (13) La intervención de transformación de grandes edificios industriales como la reconversión de los dos silos de cereales en ladrillo y hormigón, localizados en el ampliado muelle de *Westerdoksdiik*, Ámsterdam, en un programa de vivienda, estudios de artistas y pequeña industria; o (14) la adaptación de las grandes naves industriales del *Deichorthallen*, en Hamburgo, como Centro de Arte Moderno.
 - (15) La intervención de remodelación del espacio público de la ribera del *Johannisbollwerk*, asociado a la construcción de diques contra las inundaciones, que se produjo en la década de los ochenta en la ribera poniente de Hamburgo, en la orilla norte del *Elba*, o; (16) el programa similar que tuvo lugar, a inicios de la década de los noventa, con la intervención en el espacio público de la ribera del *Bund*, en Shanghai.
 - (17) La reconversión, en curso desde la década de los noventa, de todo el corredor longitudinal de los terraplenes del *IJ*, reaproximando la ciudad de Ámsterdam al río y a la orilla norte, o; (18) la reconversión del muelle de 3 kilómetros por 100 metros frontero a la ciudad de Amberes.
 - Las importantes operaciones de renovación urbana de antiguos distritos portuarios: (19) en las varias islas del puerto naciente de Ámsterdam, a partir del plan general de 1989; (20) en el *Innenhafen*, Duisburgo, en un proceso que se inició ya al final de la década de los noventa, o; (21) en la dársena *Victoria's*, en Melbourne, en todos los casos significando también el retorno de las ciudades al río.
- Aunque sin referir casos de ciudades portuarias de mar, podríamos continuar citando muchos más ejemplos de situaciones en que se anticipa la posible existencia de aspectos comunes en la formación y transformación de la ribera portuaria.

Es más, el punto común, en estos u otros ejemplos, no puede ser la forma del puerto o su posición en relación a la ciudad – un río más curvo o más recto, dársenas paralelas o perpendiculares, desarrolladas al norte o a naciente.

Estos son aspectos que resultan, ante todo, de la morfología de cada territorio – aunque se puedan hallar, puntualmente, casos similares.

El *Boompjes* o el *Jonashafen* no tienen paralelo debido a su forma específica o a su posición relativa en la ciudad; el efecto de separación de la ciudad del río por el corredor portuario y de infraestructuras de accesibilidad no presenta aspectos comunes en Ámsterdam o Lisboa debido a su morfología particular; los proyectos de infraestructura hidráulica y de espacio público en el *Johannisbollwerk* o en el *Bund* tampoco son similares debido a la forma del dique creado.

El punto común en todos estos casos es la naturaleza de la dinámica de formación o de transformación en presencia y sus principales características.

De este modo, el recorrido por la formación y la transformación de la ribera industrial de Lisboa tiene como intención identificar la eventual ocurrencia de un conjunto de procesos de características específicas, que permitan reunir los diversos ejemplos localizados que se abordan, en categorías acotadas, a lo largo del trabajo.

Se plantea, de partida, que el conjunto de situaciones concretas reconocidas en Lisboa, sobre el terreno, puede permitir:

- I. Identificar y acotar en el tiempo la ocurrencia de procesos de características particulares en la formación de la ribera industrial;
- II. Identificar la ocurrencia de diferentes procesos en la transformación contemporánea de esa ribera industrial,

comprobando, en cada uno, cuales son las dimensiones urbanísticas que se plantean en la ciudad.

La segunda intuición de partida resulta del entendimiento de que la ribera de Lisboa constituye un caso particularmente rico y diversificado que permite ilustrar bien la variedad de procesos de formación y transformación que tienen lugar en la ribera del periodo industrial.

Con la presente investigación no se pretende, simplemente, recurrir a un caso de ciudad portuaria y estudiar su ribera, proyectando las conclusiones sobre el mismo caso.

Sin descartar este valor, el objetivo es que los resultados obtenidos a partir del estudio de caso puedan tener aplicación en un grupo amplio de ciudades portuarias.

Se intuye, pues, que la heterogeneidad y diversidad de las situaciones analizadas en la formación y transformación de la ribera de Lisboa otorgarán representatividad al conjunto de las conclusiones, garantizando una mayor capacidad de aplicación al estudio de otros casos – justificando así la introducción de un segundo componente de contraste y comprobación de los resultados obtenidos primeramente a partir de Lisboa.

Este es un recorrido por la ribera de un caso de estudio – Lisboa – que, asumiendo un vínculo con la lectura del territorio, ambiciona obtener un conjunto de conclusiones que puedan tener una aplicación más generalizada.

Este es un recorrido por la ribera de Lisboa que, sin salirse de la interpretación de su realidad concreta, está informado por el estudio previo de otras riberas.

El desarrollo de una investigación de esta naturaleza no es un camino sin tropiezos.

Desde luego, el estudio de la formación de la ribera industrial de Lisboa y de su transformación reciente incide sobre un campo de trabajo bastante extenso, obligando, en diversas situaciones, al

recurso de la técnica de recogida de muestras – conllevando el riesgo que acompaña la intencionalidad exigible a la definición de los criterios de selección de las muestras.

En segundo lugar, el estudio de la ribera de Lisboa, conociendo ya diversas investigaciones acotadas, no se encuentra organizado en su conjunto.

En particular por lo que respecta a la transformación de esta ribera en las últimas décadas, el trabajo de investigación tuvo que recurrir a estudiar y organizar diversas fuentes primarias, lo que requirió una significativa inversión en el trabajo de campo – directamente sobre el terreno, en archivos diversos, y con los autores de planes y proyectos.

Finalmente, toda la información localizada no podía, simplemente, organizarse a partir de los territorios comunes en el caso estudiado; hubo que investigar y definir la eventual presencia de procesos comunes capaces de ser abstraídos del caso y reutilizables en otros casos de ciudades portuarias de río.

Hubo pues que trabajar, en simultáneo, con un pie en el territorio ribereño de Lisboa y con el otro en la ribera de otras ciudades portuarias de río.