

CAPÍTULO 5

LA RIBERA POST-INDUSTRIAL, PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN DEL TERRITORIO PORTUARIO: COMPROBACIÓN DE CASOS

Reproduciendo la metodología utilizada en la Parte I, en el capítulo 5 volvemos a recurrir a los casos de trabajo para intentar identificar como se produjo la transformación de su ribera durante el periodo post-industrial, evaluando, de igual modo, la pertinencia y representatividad de los procesos deducidos anteriormente a partir del caso de Lisboa.

Conocidas ya las características particulares de las riberas de Róterdam, Shangai, Duisburgo y Hamburgo, mostrando formas particulares de formación territorial, ahora vamos a verificar cómo en esas ciudades se abordó el escenario de profunda transformación en las actividades industrial y portuaria, con la consecuente liberación de algunas de las zonas de la ribera afectas a estos usos durante el periodo industrial.

Si, como pudimos observar en el capítulo 3, estos trazos distintivos fueron ya significativos, debemos añadir ahora, a cada uno de los cuatro casos, las especificidades resultantes (1) de las dinámicas locales de evolución de las actividades y respectiva liberación de terrenos, (2) de la historia de cada ciudad, (3) de la competencia administrativa sobre los espacios de ribera, en particular la tutela de la autoridad portuaria, y (4) de la propia morfología de las varias partes de la ribera industrial y de su relación con los sistemas y tejidos urbanos de la ciudad.

En este momento de la investigación, retomar los cuatro casos de trabajo supone señalar una clara intención, orientada ahora a ensayar la aplicación de los resultados del capítulo 4, obtenidos a partir del caso de Lisboa, confiriendo así una mayor consistencia y amplitud a estas conclusiones.

En el capítulo 5 vamos a volver a analizar los cuatro casos a partir de Lisboa, intentando ahora reconocer los procesos de transformación de su ribera post-industrial en estas distintas realidades – evaluando así su capacidad de aplicación en situaciones diferenciadas.

De igual modo a lo sucedido en la primera parte, a pesar de que en los cuatro casos se haya podido acceder a algunas fuentes primarias – la insustituible lectura local del territorio y la consulta directa de parte de los principales planes urbanísticos de las intervenciones más importantes de la transformación de la ribera –este capítulo recurre, en gran medida, a las fuentes secundarias disponibles.

Así, en una parte significativa de los datos se recurre a algunos autores de referencia o a textos de entidades oficiales; del mismo modo, el recurso a citas directas de otros trabajos es también frecuente, intentando, cuando es posible, apoyar las lecturas que se han ido realizando en la perspectiva de estos autores.

A lo largo del capítulo intento realizar una interpretación de la transformación de la ribera post-industrial en estas cuatro ciudades encuadrada en la perspectiva en que se desarrolla la investigación, sin tratarse de una simple presentación de información sin tratamiento intencional.

En comparación a la realización del mismo ejercicio en el capítulo 4, este recorrido es, naturalmente, menos completo, pudiendo darse el caso de dejar algunas zonas abiertas, correspondientes a sectores de la ribera menos documentados – al ser su función distinta en la investigación, puesto que aquí se pretende, simplemente, evaluar los resultados anteriormente deducidos.

Al contrario del caso de Lisboa, no es posible realizar un recorrido sistemático por toda la ribera con igual nivel de información, con resultados que reflejen la mayor o menor atención dedicada a las varias partes en la bibliografía sobre el caso, y por ello debemos

atenuar cualquier intención de conferir valores absolutos al estudio ahora realizado.

A pesar de ello, como veremos, la suma de las conclusiones obtenidas en este capítulo permite constatar que los seis procesos de transformación de la ribera post-industrial deducidos a partir de Lisboa no presentan igual representatividad cuando se amplía el ámbito de estudio a los cuatros casos de trabajo.

Los resultados del capítulo que ahora se inicia son suficientemente importantes para que, a partir de su desarrollo, emerja la posibilidad de transferencia a estos casos, de los padrones comunes planteados en el caso de Lisboa.

Como explicaremos, de la lectura de los cuatro casos de trabajo emerge una importancia menor del proceso de transformación (C) «*de la ribera de jurisdicción portuaria*», que parece constituir un aspecto específico del caso de Lisboa sin manifestación en los otros casos.

Al contrario, la transformación (B2) «*del tejido/espacio industrial*» mereció un mayor desarrollo, del que resultó la autonomía relativa, dentro de (B) «*la escala del proyecto urbanístico*», de los tres tipos de intervención que, como comprobaremos, se ha ido identificando como: (B2a) «*el proyecto de los grandes equipamientos*» de la ribera, (B2b) la transformación de «*el espacio industrial como nuevo tejido urbano*», y (B2c) el «*proyecto del espacio público*» de frente-rio.

Veamos, pues, los resultados del capítulo en cada uno de los seis procesos de transformación deducidos en el caso de Lisboa:

(A) La transformación «*a la escala del proyecto de arquitectura*» se presenta como un proceso natural en la ribera post-industrial, que aparece de forma generalizada y que corresponde, por parte de la ciudad, a la gestión urbanística habitual de las parcelas industriales de la antigua ribera que pasarán a integrar tejidos urbanos más o menos

consolidados – correspondiendo hoy a zonas alejadas del frente de ribera en la mayor parte de los ejemplos.

A pesar de que en tres de los casos no se haya podido ilustrar mejor esta realidad (Róterdam, Duisburgo y Hamburgo), debido al hecho de la destrucción masiva durante la Segunda Guerra Mundial – que alcanzó, en particular, a las zonas de la ribera donde este proceso debería de ocurrir – se mantiene la relevancia de este proceso.

El estudio realizado permitirá también confirmar que el proceso de transformación (A) «*a la escala del proyecto de arquitectura*», tiende a constituir un proceso silencioso de transformación de la ribera, sin el protagonismo público o la visibilidad mostrada por otros procesos.

Poco referenciado en muchas de las publicaciones existentes sobre la transformación de la ribera post-industrial, esta es, en parte, la ribera industrial olvidada, eventualmente alejada del actual frente ribereño, cuya conservación o transformación depende más del trabajo silencioso y persistente de los varios profesionales que integran los servicios técnicos de las ciudades.

A pesar de la contingencia referida en tres de los casos, a lo largo del capítulo 5 observaremos ejemplos de este proceso de transformación (1) en Shangai, en la década de los noventa, con las intervenciones en restauración asociada a una nueva ocupación en los edificios coloniales del *Bund*, y (2) en Hamburgo, con los edificios del *Kreuzfahrtzentrum*, antigua estación marítima de la *DFDS Scandinavian Seaways* integrada en una ocupación mixta de oficinas y hostelería, y del conjunto de oficinas del *Elbkaihaus*, ambos localizados en la ribera de *Altona*.

(B1) La transformación, a la escala del proyecto urbanístico, de «*la compañía industrial*» aparece como un proceso que se

manifiesta localizadamente y que incide, de forma privilegiada, sobre los territorios formados a partir (4) «*del proyecto de la compañía industrial*», sobre todo en las situaciones en que la transformación, de iniciativa pública o privada, incide mayoritariamente sobre la parcela industrial.

A lo largo del capítulo 5 observaremos algunas referencias a este proceso de transformación, (1) en Shangai, admitiendo su posible verificación (no comprobada) en las primeras transformaciones en la ribera del *Suzhou*, y (2) en Duisburgo, con la transformación, concretada entre 1989 y 1999, de la antigua unidad industrial metalúrgica de la *Thyssen* en el *Parque de Paisaje del Norte de Duisburgo*.

(B2) La transformación «*del tejido/espacio industrial*» se confirmó, en todos los casos, como un proceso relevante lo que permite justificar la segregación relativa de los tres diferentes tipos de intervención que, en Lisboa, habíamos reunido bajo el mismo concepto⁷⁹⁷.

Como veremos, el estudio realizado en el capítulo 5 evidenció la especificidad de los tres tipos de intervención, llegando a presentar algunas dimensiones urbanísticas particulares, como son:

(B2a) «*El proyecto de los grandes equipamientos*» de la ribera, en que la transformación de ámbito urbanístico se da a partir del proyecto de un edificio (o complejo de edificios), justificando un programa único de equipamiento público, pudiendo tratarse de obra

nueva o de un proyecto de adaptación de un edificio del periodo industrial.

Como podremos ver en el capítulo 5.4.2, en el caso de Hamburgo, particularmente en las intervenciones de adaptación de edificios industriales preexistentes, plantean también un conjunto de dimensiones urbanísticas relativas a la transformación (A) «*a la escala del proyecto de arquitectura*»⁷⁹⁸.

De este modo, el proceso de transformación a partir (B2a) «*del proyecto de los grandes equipamientos*» de la ribera, sin dejar de merecer un apartado en el grupo de procesos a la escala del proyecto urbanístico – como resultado del impacto del programa del equipamiento en el entorno (edificado y espacio público) –, tendrá que contemplar también dimensiones urbanísticas referentes a la transformación (A) «*a la escala del proyecto de arquitectura*», característica resultante del hecho de la que la intervención ocurra de forma predominante a partir del proyecto de un edificio.

A lo largo del capítulo 5 observaremos algunos ejemplos de este proceso de transformación, en concreto, (1) en Róterdam, la referencia a equipamientos como el *Teatro Imax* y el *Museo Marítimo*, realizados a partir del plan de 1986 para el *Waterstad*, (2) en Duisburgo, la adaptación de edificios industriales preexistentes a nuevos equipamientos culturales, como pasó con el *Museo de la Cultura e Historia de Duisburgo*, en el *Innenhafen*, y con el *Museo Alemán de la Navegación Fluvial*, en *Ruhrort*, y (3) en Hamburgo, asumiendo un programa

⁷⁹⁷ En el caso de Lisboa, estudiado con mayor rigor, apenas se realizó la distinción entre el proyecto de los grandes equipamientos de la ribera (capítulo 4.2.2) y la transformación del tejido/ espacio industrial, resultando en la creación de nuevos tejidos urbanos (capítulos 4.2.1 y 4.2.3, identificando los dos momentos distintos en la ribera occidental, y capítulo 4.3.1, con referencias al planeamiento de estructuración en la ribera oriental).

En lo que respecta a la transformación del espacio público de frente-río, este tipo específico de intervención no tuvo particular relevancia en el caso de Lisboa (el único ejemplo identificado fue el *Terreiro do Paço*), hecho justificable por la transformación del territorio donde podría ocurrir correspondiera (C) a «*la ribera de jurisdicción portuaria*»

⁷⁹⁸ Especialmente (1) el valor patrimonial de los edificios preexistentes, (2) la inserción dentro o junto a tejidos urbanos históricos, y (3) la vocación tipológica y constructiva de los edificios industriales existentes para las nuevas actividades a desarrollar

similar para la adaptación de edificios industriales a equipamientos culturales, la transformación del *Fischauktionshalle* en espacio multifuncional, la adaptación de las naves del antiguo *Deichorthallen* como *Centro de Arte Moderno*, y el *Museo Aduanero Alemán*, así como el nuevo equipamiento público, el edificio del *Teatro del Rey León*.

(B2b) La transformación «*del espacio industrial como nuevo tejido urbano*», en que, incidiendo sobre antiguos tejidos o espacios industriales, predomina la creación de nuevas partes de ciudad a partir de un importante programa de edificación.

El tipo de intervención que, en el caso de Lisboa, predominaba en la definición del proceso de transformación (B2) «*del tejido/espacio industrial*», tiende a corresponder a los ejemplos de transformación de la ribera de los proyectos urbanísticos promovidos por la ciudad.

A lo largo del capítulo 5 observaremos ejemplos de este proceso de transformación, especialmente, (1) en Róterdam, con intervenciones dispersas de vivienda en antiguas zonas portuarias durante la segunda mitad de la década de los setenta y primera de los ochenta, (2) en Duisburgo, con el conjunto residencial localizado sobre el trozo existente de la antigua muralla, desarrollado a partir de una primera propuesta de transformación de la zona de contacto entre el *Innenhafen* y la ciudad (1987), y (3) en Hamburgo, con el complejo edificado de terciario del grupo mediático *Gruner & Jahr*, realizado entre 1983 y 1990, con el proyecto urbano del *Hanseatic Trade Centre*, localizado en el extremo poniente del *Sandtorhafen*, con el desarrollo del concepto del *Perlenkette* (collar de perlas) en la ribera norte del

Elbe, y con el más reciente proyecto del complejo de uso mixto de los *cinco edificios gemelos*, localizado en *Augustinum*, en la ribera de *Altona*.

(B2c) El «*proyecto del espacio público*» de frente-río, en que, incidiendo sobre espacios de frente-río industriales, predomina un programa de creación o remodelación del espacio público.

Aunque residualmente, puede integrar también algún componente de nueva edificación —, a este tipo de transformación de la ribera mediante proyectos urbanos con un fuerte componente de espacio público ribereño se les otorga una mayor importancia a las dimensiones urbanísticas relativas al proyecto del espacio público⁷⁹⁹ y un valor menor a los relativos a la nueva edificación y su programa.

A lo largo del capítulo 5 observaremos algunos ejemplos de este proceso de transformación, especialmente, (1) en Róterdam, la referencia a la reorganización del *Boompjes*, en 1992, por el arquitecto *Kees Christiaanse*, (2) en Shangai, la transformación del espacio público ribereño del *Bund*, realizado a principios de la década de los noventa a propósito de la construcción de un nuevo dique de contención contra las inundaciones, (3) en Duisburgo, la intervención de calificación en un trozo acotado del espacio público del frente-río, con la construcción de un paseo en la ribera sur del *Innenhafen*, y (4) en Hamburgo, contraponiendo la relación establecida con el plano de agua en la estructura de dique de la *Baumwall* con la realizada en la más reciente estructura fluctuante de *Landungsbrücken*.

⁷⁹⁹ Especialmente (1) los aspectos referentes al diseño urbano del espacio público y a la relación establecida con el plano de agua, y (2) el efecto de memoria de la antigua ocupación industrial mediante un programa de arte público

Es importante señalar que, a lo largo del capítulo 5, estos tres tipos de intervención se siguen presentando como integrantes del proceso de transformación (B2) «*del tejido/ espacio industrial*», siendo su autonomía un cambio introducido al final del capítulo y asumido en las conclusiones de la Parte II de la investigación.

- (C) La transformación de «*la ribera de jurisdicción portuaria*» se evaluó como un proceso poco significativo en los cuatro casos de trabajo, apuntando a la posibilidad de constituir una conclusión residual, significativa, exclusivamente, en el caso de Lisboa, sin corresponder a una tendencia generalizada.

Al tratarse de una tipología particular de la ribera de Lisboa – tendencia identificada en este capítulo que deberá esperar su confirmación en el estudio de otros casos – debe, como consecuencia, asumir un destaque menor en el cuadro teórico final, justificando, en contrapartida, una atenta reflexión en el contexto político y profesional de Lisboa.

- (D1) La transformación de ámbito metropolitano, del «*proyecto especial*» aparece como un proceso dominante en las grandes intervenciones recientes en la ribera, pero que no tiene una aplicación clara en el caso de trabajo de Shangai – donde el proceso de transformación contemporáneo de la ribera post-industrial es, como podremos observar en el capítulo 5.2.2, a todas luces excepcional.

Habiendo confirmado, en su generalidad, las dimensiones urbanísticas identificadas en el caso de Lisboa (en el ámbito metropolitano y local), aparece, también, la manifestación frecuente de regímenes de excepción al nivel (1) de la planificación y de los proyectos (edificado y espacio público), (2) del modelo de implementación y gestión urbanística, y (3) de la inversión pública excepcional – no

repetible de forma generalizada en el territorio –, justificando así la denominación “especial” que le fue atribuido.

A lo largo del capítulo 5 observaremos ejemplos de este proceso de transformación (1) en Róterdam, en la operación de renovación urbana de *Kop van Zuid*, (2) en Duisburgo, con la operación de transformación del *Innenhafen* que es una de las acciones motoras del programa *Duisburgo 2000*, así como, en la transformación de las antiguas instalaciones de la *Krupps*, en el lado poniente del *Rin*, en la nueva ciudad logística del *Logport*, y (3) en Hamburgo, con la operación donde predomina la renovación urbana en curso de la *HafenCity*.

- (D2) La transformación «*del proyecto de metrópolis*», generó alguna sorpresa⁸⁰⁰, que corresponde a un proceso emergente en la actualidad, preludivando en un futuro próximo su significativa aparición en la ribera.

La posibilidad de verificación de este proceso en los casos (1) de Róterdam, con la intervención recientemente iniciada en la zona de las dársenas de *Merwehaven*, *Waalhaven* y *Eemhaven*, y (2) de Hamburgo, con la asunción de la directiva de desarrollo urbano del *Salto sobre el Elbe*.

Como podremos comprobar en el capítulo 5.2.2, este es el proceso de transformación de la ribera dominante en la actualidad en el caso de Shangai⁸⁰¹, aunque, debe señalarse que la extensión de la transformación urbanística en curso en la actualidad en Shangai es absolutamente excepcional y por cierto sin paralelo en otras ciudades portuarias de río.

⁸⁰⁰ Como resultado de la relativa indefinición con que el concepto había nacido en el caso de Lisboa, al corresponder a una intención no concretada y poco conocida

⁸⁰¹ Pudiendo ser referenciadas las significativas transformaciones en curso en *LuJiaZui*, en la ribera del *Huagpo* y en preparación en la ribera del *Suzhou*, todas formando parte del proyecto mayor que es la transformación de la ciudad en el motor chino de la economía post-industrial

Por lo que respecta a eventuales relaciones más directas entre los procesos de formación y de transformación de la ribera industrial (un presupuesto de partida de la investigación), el recorrido por el capítulo 5 permitió aislar dos situaciones.

Por un lado, hay que identificar los casos en que existe una relación directa entre los procesos de formación y de transformación de la ribera industrial, concretamente:

(B1) La transformación «*de la compañía industrial*», cuya tendencia es incidir directamente sobre los territorios formados a partir (4) «*del proyecto de la compañía industrial*».

En este caso, la propia naturaleza de la definición del concepto apuntaba ya esta posibilidad, aunque debe recalarse que los conjuntos industriales así formados pueden también conocer otros procesos de transformación, bastando para ello que se integren en intervenciones con incidencia en territorios más amplios.

(C) Verificada en Lisboa y a pesar de no aparecer en los cuatro casos de trabajo, la relación directa entre la transformación «*de la ribera de jurisdicción portuaria*» y la formación a partir «*del plan general del puerto delante de la ciudad*», correspondiendo a los distintos momentos de afectación de un suelo, conquistado al río y fronterizo con la ciudad central, que sigue bajo jurisdicción portuaria.

Por otro lado, hay que identificar los casos en los que no puede establecerse fácilmente ninguna relación directa entre los dos procesos, especialmente:

(A) La transformación «*a la escala del proyecto de arquitectura*» que, ya en el caso de Lisboa, había incidido sobre territorios formados a partir de tres procesos distintos.

(B2) La transformación «*del tejido/ espacio industrial*», que en Lisboa tenía relación con cuatro procesos de formación,

siendo importante comprobar si la separación de los tres tipos de intervención supone la existencia de alguna relación directa.

(D1) La transformación «*del tejido/ espacio industrial*», que en Lisboa verificaba también una relación con los otros cuatro procesos de formación.

En una situación intermedia, debe referirse si existe alguna tendencia a la relación directa que no pueda confirmarse en todos los casos:

(D2) La transformación «*del proyecto de metrópolis*», que en Róterdam confirmó la relación directa con la ribera periférica de la ciudad, formada a partir (7) de «*los grandes complejos industriales autónomos*».

En el caso de Hamburgo, donde la verificación «*del proyecto de metrópolis*» no corresponde, por ahora, sino a una posibilidad futura, las zonas portuarias que, entre territorios de ribera con otros usos (urbano, agrícola, etc.), forman el concepto del *Salto sobre el Elba*, y que conocieron, en un primer momento, una formación a partir (4) del «*proyecto de la compañía industrial*»⁸⁰², para comprobarse, por su mayor extensión, una formación a partir (7) de «*los grandes complejos industriales autónomos*»⁸⁰³.

La situación donde esta correspondencia no aparece sucede en el caso de Shanghai, donde el (D2) «*proyecto de metrópolis*» incide sobre toda la ribera central de la ciudad – las grandes extensiones de la ribera del *Huangpu* y del *Suzhou*, con excepción de la zona del frente-río consolidado del *Bund* – cuya formación tuvo lugar, como pudimos ver en el capítulo 3.2, a partir de los procesos espontáneos (3) «*del*

⁸⁰² Vide la primera ocupación industrial en los terrenos centrales del *Elba* por compañías industriales, a partir de la mitad del siglo XIX

⁸⁰³ Vide el inicio de la formación del gran complejo portuario de las islas centrales del *Elba* iniciado a finales del siglo XIX a partir de la construcción de las dársenas de *Kleiner Grasbrook*

crecimiento sobre el viario y (4) del «*proyecto de la compañía industrial*».

Tratándose en sí mismo de un caso de trabajo excepcional, la presencia del (D2) «*proyecto de metrópolis*» en Shangai tiene lugar a lo largo de los frentes ribereños centrales de la ciudad y no en territorios periféricos y autónomos, como había sucedido en los casos de Lisboa, Róterdam y anticipa lo que puede llegar a pasar, con mayor extensión territorial, en Hamburgo.

Centrándonos, en particular, en la autonomía dada a los tres tipos de intervención que, hasta el estudio que desarrollaremos en el capítulo 5, integramos en el proceso de transformación (B2) «*del tejido/espacio industrial*», es importante evaluar la posibilidad de existencia de alguna relación directa entre los procesos de formación y transformación de la ribera industrial.

Así, tanto por lo que respecta al (B2a) «*proyecto de los grandes equipamientos*» de la ribera, como en la transformación (B2b) «*del espacio industrial como nuevo tejido urbano*», en el conjunto de los cinco casos podemos comprobar que los ejemplos escogidos inciden sobre territorios formados al menos a partir de tres procesos distintos⁸⁰⁴ – y por este motivo no se justifica la identificación con ninguna correspondencia particular.

⁸⁰⁴ Específicamente:

- a. Para el proceso de transformación a partir (B2a) del «*proyecto de los grandes equipamientos*» de la ribera:
 - (2) «*La estructura de muelle, calle y almacén*», en los ejemplos del *Teatro Imax* (Róterdam) y del *Museo de la Cultura e Historia de Duisburgo* (Duisburgo);
 - (4) «*El proyecto de la compañía industrial*», en el ejemplo del *Teatro del Rey León* (Hamburgo), y;
 - (5) «*El plan general del puerto delante de la ciudad*», en los ejemplos del *Museo Alemán de la Navegación Fluvial*, en *Ruhrort* (Duisburgo) y, parcialmente, de la FERIA de Industrias de Lisboa
- b. Para el proceso de transformación (B2b) «*del espacio industrial como nuevo tejido urbano*»:
 - (1) «*Edificio a edificio*», con los ejemplos del conjunto residencial localizado sobre el trozo existente de la antigua muralla (Duisburgo) y del desarrollo del concepto del *Perlenkette* (collar de perlas) en la ribera norte del *Elba*, entre Hamburgo y *Altona*;
 - (2) La «*estructura de muelle, calle y almacén*», en los ejemplos de las intervenciones en el terraplén de la *Boavista* (Lisboa), y, en las

Relativamente al (B2c) «*proyecto del espacio público*» de frente-río, se verifica una tendencia a incidir sobre territorios formados a partir de (2) «*estructuras de muelle, calle y almacén*»⁸⁰⁵, aunque no deben excluirse otras situaciones.

Como vimos antes, para este proceso de transformación el caso de Lisboa no es relevante, ya que el territorio ribereño donde podría tener lugar se transformó como (C) «*ribera de jurisdicción portuaria*».

Además, en la hipotética situación de los trozos de la ribera central y occidental que no están afectos a la actividad portuaria operativa pasen a la jurisdicción de la ciudad, manteniendo su programa predominante de espacio público, una eventual transformación del (B2c) «*proyecto del espacio público*» de frente-río presentaría una correspondencia con el proceso de formación a partir (5) «*del plan general del puerto delante de la ciudad*».

En efecto, la correspondencia aquí evidenciada en los casos de trabajo resulta de una formación a partir de (2) «*estructuras de muelle, calle y almacén*» en las zonas de la ribera donde, de modo preferencial, tiene lugar el proceso de transformación del (B2c) «*proyecto del espacio público*» de frente-río – que es el frente ribereño actual, con una localización central, frontera con el casco “histórico” de las ciudades (en la misma orilla).

Por ese motivo, podrá también ser admisible que, en otros casos fuera del ámbito de esta investigación, este frente ribereño central resulte de una formación a partir (5) «*del plan general del*

intervenciones de vivienda de la segunda mitad de la década de los setenta y primera de los ochenta en el *Waterstadt* (Róterdam), y; (5) «*El plan general del puerto delante la ciudad*» en los ejemplos del proyecto urbano del *Hanseatic Trade Centre*, localizado en el extremo poniente del *Sandtorhafen* (Hamburgo) y, parcialmente, en el proyecto urbano de Alcántara XXI (Lisboa)

⁸⁰⁵ Especialmente: (1) en Róterdam, la referencia a la reorganización del *Boompjes*, en 1992, por el arquitecto *Kees Christiaanse*, (2) en Shangai, la transformación del espacio público ribereño del *Bund*, realizado en el inicio de la década de los noventa, (3) en Duisburgo, la intervención de calificación en un trozo acotado del espacio público del frente-río, con la construcción de un paseo en la margen sur del *Innenhafen*, y (4) en Hamburgo, la estructura de dique de la *Baumwall* o la más reciente estructura fluctuante de *Landungsbrücken*

puerto delante de la ciudad» – como, en la hipotética situación, sería en el caso de Lisboa –, esto es, que se produzca en un terraplén portuario delante del casco antiguo.

En conclusión, para el (B2c) «*proyecto del espacio público*» de frente-río, se asume una tendencia de incidencia sobre territorios formados a partir de (2) «*estructuras de muelle, calle y almacén*», sin excluir su posible relación con riberas resultantes (5) «*del plan general del puerto delante de la ciudad*».

Sin dejar de reflejar las características específicas de los varios ejemplos que van ilustrando cada uno de los casos de trabajo, las dimensiones urbanísticas presentes en los varios procesos de transformación de la ribera merecen también distinciones variadas.

Aunque muchas de estas dimensiones resulten exactamente de las características particulares de cada territorio, la lectura del capítulo 5 permitirá confirmar que, en los diferentes procesos de transformación, muchas de las dimensiones urbanísticas identificadas a partir de los ejemplos de Lisboa van repitiéndose, y merecen, por ello, ser elegidas para caracterizar mejor los padrones comunes.

Finalmente, a lo largo del recorrido por cada uno de los casos de trabajo, es importante estar atento a la presencia, a las diversas observaciones relativas a los procesos de transformación de la ribera post-industrial que merecerán, al final, alguna aportación a las conclusiones.

Me refiero, en particular, a constataciones como (1) el carácter de proyecto colectivo que, en un número significativo de ejemplos, asume la transformación de la ribera, con los diversos estudios, planes y proyectos anteriores no realizados influyendo en las propuestas finales, (2) a la dinámica contemporánea de recuperación de las propuestas de integración puerto/ ciudad, visibles en varios casos, más de cien años después del inicio de un proceso de especialización y autonomía de la actividad

portuaria en relación a la ciudad, (3) a la forma en cómo los proyectos donde predomina la intervención en el espacio público de frente-río – no exclusivamente en el proceso de transformación del (B2c) «*proyecto del espacio público*» –, enfrentan la relación de la ciudad y de la vivencia de la ribera con el plano de agua, en muchos casos teniendo que trabajar, también, con la presencia de infraestructuras, más o menos visibles, de protección contra inundaciones, (4) a las dinámicas (e intenciones “oficiales”) comunes que aparecen en la mayor parte de los casos de reestructuración, la centralidad principal en la ciudad post-industrial, pasando de la zona de la ciudad histórica al río, aprovechando a tal efecto la transformación de la ribera portuaria⁸⁰⁶, y (5) al estímulo creativo que el aprovechamiento de elementos del periodo industrial (trazados, edificios, equipamientos y componentes de equipamientos o infraestructuras) introduce en la ribera transformada, cuya relevancia en los varios procesos merece ser destacada.

Muchos de estos aspectos particulares, que se van referenciando a lo largo del capítulo, así como algunos conceptos que aparecen en determinadas propuestas para trozos de ribera – siendo seguramente el más prometedor el de *Perlenkette* (collar de perlas), en la orilla norte del *Elba* –, podrán constituir temas de investigación a desarrollar con mayor atención que en el trabajo ahora producido.

⁸⁰⁶ Dinámica que constituyó el tema central de la investigación propuesta en el proyecto de tesis, posteriormente no desarrollada en ese sentido, aunque la designación entonces utilizada de «ciudad dual» no fuese la más apropiada

5.1 TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA POST-INDUSTRIAL DE RÓTTERDAM: PUERTO/CIUDAD, DE LA DICOTOMÍA AL REENCUENTRO

«La relación entre la ciudad y el puerto está cambiando. El puerto se está transformando en una entidad autónoma, específicamente ligada a las redes internacionales del comercio y transporte, en las que la nueva tecnología y sus dominios relacionados tienen un papel importante. Al mismo tiempo, cualquier conexión con el entorno directo debe ser con la región de Rijnmond y menos exclusivamente con la ciudad de Róterdam. (...)

Parece que en el caso del puerto y de la ciudad de Róterdam – de igual modo a otros puertos internacionales como Amberes o Hamburgo –, no hay ningún problema para la ciudad en perder las funciones y localizaciones portuarias. La expansión del puerto de Róterdam es, al mismo tiempo, (1) el (re)desarrollo de las áreas de frente de agua de la ciudad central para navegación fluvial o transporte marítimo y (2) un nuevo esquema de desarrollo en las nuevas áreas portuarias de Botlek, Europoort, y la localización en el mar: el Maasvlakte. (...)

Además, en las estrategias del puerto y de la ciudad de Róterdam se registró la falta de un elemento relacionado con el nudo del puerto y de la ciudad.

No se previó la necesidad de locales para la economía “spin-off” relacionada con el “transshipment”, con una localización preferencial cerca de las áreas portuarias. (...). En la actualidad, la Autoridad Portuaria de Róterdam está corrigiendo el Port Plan 2010 en relación a las actividades económicas dentro y cerca de las áreas portuarias fronterizas con la ciudad. Los esquemas para Waalhaven y Eemhaven contienen ya localizaciones para esa economía “spin-off”»

KREUKELS, Anton (2001): *Rotterdam, Ports and Port Cities in the Netherlands* in: HAUPTMANN, Deborah (ed.): *Cities in Transition*, 010 Publishers: Rotterdam, pp.63/64

Al retomar el caso de Róterdam, para intentar comprobar ahora, en su aplicación a otros casos, la relevancia de los procesos de transformación de la ribera identificados a partir de Lisboa, es

importante empezar por reafirmar el carácter bastante particular de este caso de trabajo.

Tal como ya vimos al estudiar su formación territorial, donde no ocurrieron los procesos de naturaleza espontánea, también en sus procesos de transformación la ribera de Róterdam presentó características específicas, en particular resultantes de una dinámica centralizadora – al nivel de la planificación urbanística y ambiental y de su financiación – justificada por los términos de la generación de suelo y por el valor atribuido.

Como afirma Kreukels, «Holanda es vista por muchos como uno de los países líderes en lo que respecta a la poderosa planificación nacional del uso del suelo. En la planificación física holandesa, ésta implica la programación nacional de las localizaciones y necesidades espaciales, en particular de las áreas de expansión y crecimiento, a partir de la base de una agregación de pronósticos para cada región. Esta deja poco espacio para la responsabilidad y riesgo en los niveles regional y local»⁸⁰⁷; como observaremos, es por este motivo que, por ejemplo, la intervención de renovación urbana de *Kop van Zuid* tuvo un componente de desarrollo urbano de nivel nacional.

Esta es, pues, una primera contingencia del caso de trabajo: el proceso de conquista del suelo al río, obligando a la inversión pública para hacer utilizables terrenos pantanosos o incluso de río, no sólo aportó un valor adicional al suelo sino que también tuvo efectos en la propiedad pública de la ribera industrial.

Esta característica particular de la ribera industrial de Róterdam tiene implicaciones en los procesos de transformación deducidos a partir de Lisboa, al no darse, en (B) «la escala del proyecto urbanístico», para la transformación de la ribera a partir de (B2) «la compañía industrial».

⁸⁰⁷ KREUKELS, Anton (2001): *Rotterdam, Ports and Port Cities in the Netherlands* in: HAUPTMANN, Deborah (ed.): *Cities in Transition*, 010 Publishers: Rotterdam, pp.51

En efecto, como pudimos observar en el capítulo 3.1, la formación de la ribera industrial de Róterdam según el (4) «*proyecto de la compañía industrial*» no se produjo, ya que las varias unidades portuarias e industriales de la ribera se instalaron dentro del territorio portuario, público, no habiéndose producido de forma autónoma, fuera del marco del puerto.

De este modo, la transformación de la ribera a partir de (B2) «*la compañía industrial*», que corresponde en lo esencial a la transformación de los territorios formados según el (4) «*proyecto de la compañía industrial*», no aparece en los ejemplos observados en Róterdam. Sucede, también, que en el fuerte contexto de planificación del uso del suelo, no hubo lugar para las iniciativas aisladas de transformación de territorios acotados de compañías, por iniciativa propia y en anticipación a una planificación territorial más amplia, incidiendo simplemente sobre su parcela y dejando aparte el entorno más general.

Como se deriva del trabajo de *Han Meyer*⁸⁰⁸ y como podremos observar en los ejemplos estudiados, si algunas características específicas aparecen en la transformación de la ribera de Róterdam, estas son la propiedad pública de la ribera industrial y el encuadramiento de su transformación en el proceso de planificación de la ciudad – en el espacio y en el tiempo –, no quedando espacio para iniciativas espontáneas por simple iniciativa de unidades industriales, incidiendo únicamente en su recinto.

La segunda característica particular del caso de Róterdam surge de la relación administrativa establecida entre el puerto y la ciudad, no apareciendo una autonomía similar a la estudiada en el caso de Lisboa.

Como podremos comprobar, en Róterdam, la transformación de la ribera portuaria es también la expansión de la ciudad, en un proceso coordinado de planificación, no existiendo espacio para

la transformación de la ribera de jurisdicción portuaria de forma autónoma a la planificación de la ciudad como sucedió en Lisboa – realidad que justificó la definición de un proceso de transformación para encuadrar esa realidad que fue (C) «*la ribera de jurisdicción portuaria*».

En Róterdam, el puerto no gestiona los territorios de la ribera que se asume como innecesaria para las operaciones portuarias; al contrario, cuando las áreas pierden su función portuaria, la transformación es promovida por la ciudad, como podremos observar en los ejemplos del *Waterstad* (en la reconstrucción de la ciudad), de *Kop van Zuid*, o del desarrollo planteado para *Merwehaven, Waalhaven y Eemhaven*.

En particular el proceso de transformación de la ribera industrial definido como (C) «*la ribera de jurisdicción portuaria*» no tiene sentido en la realidad de Róterdam; diría incluso que si fuera Róterdam el caso de estudio utilizado en la investigación, este proceso no se habría podido llegar a definir.

Si estas dos características no fuesen ya suficientes para hacer de Róterdam un caso muy particular en esta investigación, un tercer factor marcó la historia de la ciudad y tuvo consecuencias directas en la aplicación de los procesos de transformación de la ribera portuaria deducidos a partir de Lisboa: la destrucción durante la Segunda Guerra.

Para lo que interesa en esta investigación, esta tercera contingencia, con la destrucción masiva de la ciudad y en particular del *Waterstad*, seguida por el proceso de reconstrucción, tuvo como resultado el que dejara de existir toda la ribera industrial “histórica”, hasta la construcción del ferrocarril norte-sur y la realización de *Kop van Zuid*, en el último tercio del siglo XIX.

En este caso, la premisa del trabajo, que es la formación de una ribera industrial que, cuando pierde sus funciones operacionales, va siendo transformada en nueva ciudad, se enfrentó a un

⁸⁰⁸ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam

“accidente” que fue la destrucción total de parte de esa ribera, motivada por la Segunda Guerra Mundial; no tuvo lugar la transformación de esta primera ribera industrial – la ribera fronteriza al casco antiguo consolidado –, ya que antes se produjo la reconstrucción integral de la ciudad, a partir de terrenos nuevamente libres, sin vinculaciones con la ocupación anterior sino apenas en el trazado del frente de agua – incluso también alterado en el proceso de reconstrucción.

Volviendo a los procesos de transformación de la ribera industrial deducidos a partir de Lisboa, la inexistencia de esa ribera industrial del siglo XIX en Róterdam justifica que no haya sido posible encontrar ejemplos del proceso de transformación (A) a «la escala del proyecto de arquitectura», que, como pudimos observar en el caso de Lisboa, encontraría en esta primera ribera su territorio por excelencia.

En efecto, este proceso – que tiene lugar en la ribera de integración puerto-ciudad del XIX y que resulta de la transformación parcela a parcela, a partir de un parcelario “histórico” estabilizado – debería haber tenido su territorio específico en la transformación del *Waterstad* y del *Boompjes* si estas áreas no hubiesen sido destruidas en la Segunda Guerra, justificándose así que no aparezca referenciado en el caso de Róterdam.

En este contexto específico, pasaremos enseguida a comprobar como, en Róterdam, se produjeron los restantes procesos de transformación:

- La transformación (B2) del «tejido industrial», de ámbito urbanístico, con manifestación en las dispersas intervenciones de vivienda en antiguas zonas portuarias durante la segunda mitad de la década de los setenta y primera de los ochenta, donde están presentes algunas de las dimensiones urbanísticas

identificadas para este proceso en Lisboa⁸⁰⁹, incidiendo en particular en territorios formados a partir de (2) «estructuras de muelle, calle y almacén» y (5) del «plan general del puerto delante de la ciudad».

- El (D1) «proyecto especial», a escala metropolitana, con manifestación en la operación de renovación urbana de *Kop van Zuid*, verificando las principales dimensiones metropolitanas y locales identificadas para este proceso en el caso de Lisboa, e incidiendo en particular en territorios formados a partir del (5) «plan general del puerto delante de la ciudad».
- El (D2) «proyecto de “metrópolis”», con manifestación en la intervención recientemente iniciada en la zona de las dársenas de *Merwehaven*, *Waalhaven* y *Eemhaven*, comprobándose, también, las principales dimensiones metropolitanas y locales identificadas para este proceso en el caso de Lisboa, e incidiendo específicamente en los territorios especializados formados como (7) «grandes complejos industriales».

5.1.1 Róterdam, el proceso de transformación de la ribera industrial de ámbito urbanístico: el programa de vivienda de los setenta en antiguas áreas portuarias como transformación en el tejido/espacio industrial

Dejando de lado el proceso de reconstrucción de la ciudad a partir del *Plan Básico* de 1946⁸¹⁰, en la década de los setenta

⁸⁰⁹ Manifestado principalmente en intervenciones de la segunda mitad de la década de los setenta y primera de los ochenta (no teniendo una expresión similar a la comprobada en Lisboa en la década de los noventa), en la transformación del «tejido industrial» de Róterdam, de forma general, no aparecen las dimensiones urbanísticas relativas a la inserción en el entorno industrial – como pudimos observar en Lisboa, claramente un tema extraño a las intervenciones entonces designadas por “modernistas” en los setenta e inicio de los ochenta

⁸¹⁰ En las imágenes 205 y 206 pudimos ya observar la importancia de las antiguas estructuras portuarias del *Waterstad*, que fueron inutilizadas para el trazado del nuevo sistema viario principal de la ciudad reconstruida. Para obtener



imágenes 625 a 629

(625) Antiguas áreas portuarias elegidas para vivienda en el informe gubernamental y en el plan «*Within the Ruit*», 1997, según *Han Meyer*; (626) vista del complejo residencial de *Peperklip*, en el interior del *Binnenhaven*, del arquitecto *Carel Weber*, 1981; (627) diseños del plan de pormenor para la zona de los diques de *Delfshaven*, 1980; (628) vista actual parcial de *Leuvehaven*, con el conjunto edificado residencial, y; (5) vista del *Oudehaven* en 1990

algunas dársenas seguían como uno de los territorios no construidos de este plan, manteniendo una infraocupación.

En este periodo *Han Meyer* señala (1) el informe gubernamental con el título «*Reorganization of Old Harbours*» y (2) el plan estructural «*Within the Ruit*», de 1977, como dos documentos donde se asumió la estrategia de reconversión de algunas de esas antiguas dársenas portuarias en barrios de vivienda⁸¹¹, correspondiendo a formas de implementación de la prioridad de la renovación urbana de los setenta el «*construir para el barrio*»⁸¹².

Este conjunto de proyectos, realizados entre finales de la década de los setenta y primera mitad de la década de los ochenta, se

manifestó de forma dispersa en la ribera, conduciendo «*en primera instancia, a un alto grado de "introversión" y a la completa falta de coherencia espacial y funcional al nivel de la ciudad como un todo*»⁸¹³.

El conjunto de intervenciones planteadas fue heterogéneo, con las decisiones «*frecuentemente, dejadas al criterio de las organizaciones de vecinos, de los arquitectos y de las corporaciones de vivienda*»⁸¹⁴, teniendo manifestación en ambos márgenes del *Maas* – (1) al sur, con proyectos como, entre otros, las primeras ocupaciones de *Kop van Zuid*, en el interior del *Binnenhaven*, en *Feijenord*, o en *Kattendrecht*, y (2) al norte, en áreas como la zona de diques de *Delfshaven*, o las dársenas de *Leuvehaven* y de *Oudehaven/Haringvliet*, en el antiguo *Waterstad*.

información más detallada en inglés sobre el proceso de reconstrucción de Róterdam, sobre el plan de la ciudad central de 1985 y su implementación hasta 200, pueden ser consultados: (1) *Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam / Reconstruction 1940-1990* (1997); Rotterdam City Development Corporation; Róterdam; (2) *Rotterdam, een Binnenstad met Buitenkans / The 1993-200 Inner City Plan: Halfway there* (1996); Rotterdam City Development Corporation; Róterdam

⁸¹¹ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.330/335

⁸¹² OOSTERMAN, Jan (2001); *Planning in a Complex Environment: the Spatial Plan Rotterdam 2010*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.99

⁸¹³ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.334

⁸¹⁴ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.334

Esta «primera fase del fenómeno de la renovación urbana en los setenta fue posible debido a la re-localización de compañías»⁸¹⁵ que seguían operando en estos espacios, asociándose algunos de estos proyectos, a «una primera generación de planes para las antiguas áreas portuarias» – planes de pormenor⁸¹⁶.

Este variado conjunto de intervenciones en la ribera portuaria de Róterdam configuró una sucesión de intervenciones promovidas por la ciudad de ámbito urbanístico, que en el caso de Lisboa denominamos la transformación en (B2) «el tejido industrial» – aunque en algunos de estos casos correspondiendo a áreas localizadas entorno a las dársenas preexistentes.

En efecto, sus características de intervenciones urbanísticas promovidas por el municipio, incidiendo en territorios localizados y sin obedecer a una idea de conjunto de ciudad, confieren a estas distintas intervenciones esta categoría de proceso de transformación de la ribera industrial, aunque, como observamos, los temas de la multi-propiedad presentes en Lisboa no aparezcan en Róterdam.

También las opciones de proyecto están influidas por el distinto momento temporal de las intervenciones (los 90 y la actualidad en Lisboa, los setenta y los ochenta en Róterdam), aunque las dimensiones urbanísticas presentes adopten aspectos en común – las opciones, esas sí, estuvieron más marcadas por el momento temporal.

Podemos comprobar que algunas de las dimensiones urbanísticas identificadas para este proceso en Lisboa, están presentes en estos ejemplos, concretamente: (1) la evaluación de la vocación urbanística de los terrenos en la ciudad y su entorno, aquí con la prioridad conferida al programa residencial, por oposición a la práctica anterior; (2) la supresión de las carencias del entorno

(urbano), aquí esencialmente residenciales y culturales, y; (3) la preocupación de la ciudad por la calidad de la arquitectura, siendo los planes de pormenor el procedimiento mediante el que «aumentar la influencia del municipio en la apariencia arquitectónica del conjunto urbano»⁸¹⁷.

De forma general, en estos ejemplos ya no aparecen las dimensiones urbanísticas relativas a la inserción en el entorno industrial – en la mayor parte de estas intervenciones no fue este el caso y, como testimonió *Han Meyer*, la integración no fue el objetivo principal en estas intervenciones con «alto grado de “introversión”» –, especialmente (1) la inducción de desarrollo en este entorno, (2) las cargas en las infraestructuras preexistentes⁸¹⁸, (3) los temas patrimoniales, y (4) los temas de diseño urbano relativos a la integración en este entorno.

En cuanto a la relación con el proceso de formación de la ribera industrial, salvaguardados los cambios introducidos con el proceso de reconstrucción, la transformación urbanística del (B2) «tejido industrial» de Róterdam se produjo en territorios resultantes de (2) «estructuras de muelle, calle y almacén» y de (5) del «plan general del puerto delante de la ciudad».

5.1.2 Róterdam, la transformación de la ribera industrial de *Kop van Zuid* como proyecto especial

Caracterizada por la ausencia de una ribera industrial “histórica” y por una primera experiencia de renovación urbana de antiguos territorios portuarios (B) «de ámbito urbanístico», según un proceso de transformación (B2) «del tejido industrial», la transformación más significativa de la ribera industrial de Róterdam apareció (D) «como proyecto metropolitano», primero con la operación de *Kop van Zuid* y más recientemente con el inicio del proceso de *Merwehaven, Waalhaven y Eemhaven*.

⁸¹⁵ BRUIJN, Henk (2001); *The Port of Rotterdam: Sintesis between Rotterdam City and Main Port*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.73

⁸¹⁶ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.335

⁸¹⁷ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.335

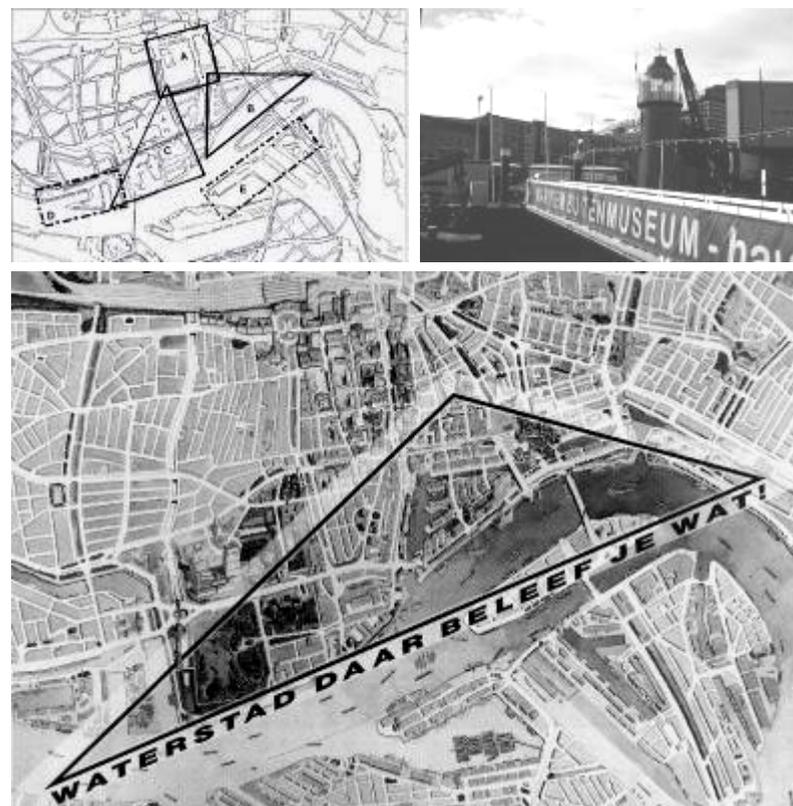
⁸¹⁸ En general redimensionadas en el proceso de reconstrucción

Centrándonos en el primero, *Kop van Zuid* era un territorio portuario en decadencia y los barrios del entorno de *Feijenoord* y *Afrikaanderbuurt*, menos afectados por la guerra, mantuvieron su carácter de vivienda, en contrapunto a la orilla norte, con una actividad portuaria e industrial mucho más reducida (localizada apenas en las zonas más a poniente y con menor dimensión), con un desarrollo del terciario más fuerte (llevado a cabo a partir del proceso de reconstrucción) y donde, incluso cambiando de localización, continuó ubicado el centro de la ciudad.

Como vimos, la llegada de la década de los setenta marcó, en Róterdam, un cambio en el desarrollo urbano; la ciudad funcional de la posguerra, que daba prioridad al desarrollo económico y renegaba de sus tejidos históricos, se reemplazó por una preocupación por el programa residencial, elevando los intereses sociales y culturales al nivel de los económicos.

«Después de un cuarto de siglo de planes para demoler y dismantelar los barrios antiguos, a partir de 1974 la renovación urbana fue considerada la 'prioridad política número uno'; y después de un cuarto de siglo enfatizando el centro de la ciudad como un 'Central Business District', a partir de 1974 el enfoque cambió para la vivienda y el ocio en la ciudad central.

(...) En la década de 1970 e inicio de la de los ochenta, tres temas determinaron el debate político en Róterdam: el ideal de una ciudad con vitalidad cultural, el ideal de una ciudad socialmente equilibrada y el ideal de una ciudad económicamente saludable»; el primer ideal, en reacción al modernismo de la reconstrucción de la posguerra, no pasó de realizaciones puntuales y sin estructuración; el segundo, produciendo la primera generación de planes de vivienda para antiguas zonas portuarias que acabamos de ver, que con el paso del tiempo generarán una crítica sobre la falta de una base de planificación urbana coherente y clara para esa transformación de espacios dispersos; el tercero, asociado a la transformación del puerto de tránsito a puerto logístico, transmitiéndose la idea



imágenes 630 a 632

La planificación urbana de la Róterdam central a mitad de la década de los ochenta como punto de partida para la intervención en *Kop van Zuid*: (630) áreas específicas del *Binnenstadsplan*, 1985: A – el cuadrante de la ciudad; B – el *Waterstad*; C – el triángulo de los parques; D – *Mullerpiers* y el *Schiehaven* como área de expansión urbana; E – *Kop van Zuid* como área de expansión urbana; (631) vista actual del *Museo Marítimo* a partir del río; (632) Material promocional para el *Waterstad*, 1986, con el eslogan: «*Waterstad, donde está la acción*»

de que también la ciudad tendría que tener un papel activo en este cambio»⁸¹⁹.

El plan para el centro de la ciudad de Róterdam (*Binnenstadsplan*), presentado en 1985, definiendo tres zonas de centralidad especializadas (el centro económico, el *Waterstad* como área de expansión de este centro orientada hacia el ocio y el triángulo cultural de los parques en la expansión poniente), además de buscar un sentido para las realizaciones aisladas llevadas a cabo en los años anteriores, lanzó también la discusión

⁸¹⁹ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.330/336

sobre el sentido del próximo desarrollo de la ciudad, proponiendo dos territorios portuarios: el *Mullerpiet*⁸²⁰ y *Kop van Zuid* – imagen 630.

Empezaba aquí una importante reflexión sobre la renovación urbana de las zonas portuarias de Róterdam y su papel en la planificación de la ciudad, que tuvo como resultado la operación de *Kop van Zuid*.

«El Plan del *Waterstad* pareció proveer una buena base para la nueva colaboración entre el Ayuntamiento y los principales intereses comerciales representados por el “*Rotterdam Tomorrow*”. Este grupo imaginaba un área portuaria parecida al renovado “*Inner Harbour*” de Baltimore», cuyo interés «se basaba primero en el papel que las infraestructuras turísticas y culturales del “*Inner Harbour*” habían tenido en la economía local y en el empleo de la ciudad»⁸²¹.

Aunque en 1986 la mayor parte de su territorio estuviese ya desarrollado, se presentó un nuevo plan para el *Waterstad* siguiendo estos principios, procurando implementar espacios de ocio y reintroduciendo la vivienda y servicios en un nuevo “*skyline*” para el antiguo *Boompjes*.

No siendo una zona de expansión de la ciudad, el plan para el *Waterstad* permitió además, la realización de algunos equipamientos en las zonas límite de su territorio, concretamente el *Museo Marítimo* y el *Teatro Imax*, ambos consustanciando en Róterdam la intervención en la ribera como equipamientos públicos.

Otra de las expresiones de este plan fue el refuerzo de la dinámica de recuperación de antiguos espacios de la ribera industrial para el uso urbano, habiendo también encuadrado la realización de algunas intervenciones en el espacio público, de



imagen 633

La intervención en el espacio público de Róterdam como un tipo particular de la transformación (B2) del «tejido/espacio industrial»: vista del *Boompjes* en 1994, después de concluida la intervención del arquitecto *Kees Christiaanse* (1992)

las que la más visible fue la reorganización del *Boompjes*, en 1992, por el arquitecto *Kees Christiaanse* – imagen 633.

La transformación de puntos localizados de la ribera a partir de este plan – generando una nueva intervención (B) «de ámbito urbanístico», según un proceso de transformación (B2) «del tejido industrial» – no sustituyó la progresiva asunción de la ribera industrial del final del XIX, en la orilla sur, como zona privilegiada de expansión de Róterdam, como testimoniaron, por ejemplo, (1) los eventos organizados entre 1979 y 1982 por el «*AIR – Architecture Internacional Rotterdam*», concluidos con un concurso internacional por invitación para diseñar *Kop van Zuid*, de donde salió la propuesta de *Aldo Rossi* que *Han Meyer* consideró «el plan que mejor respondió a los temas propuestos»⁸²², o (2) la realización en *Kop van Zuid*, atrás

⁸²⁰ Planeado por *De Jong* a finales del siglo XIX y localizado a naciente de *Delfshaven*, entre las dársenas de *Parkhaven* y *St. Jobshaven* – vide imagen 196

⁸²¹ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.337

⁸²² Especialmente en la relación entre el diseño y la historia de la producción arquitectónica en ciudades con frentes de agua, en su relación con otras ciudades portuarias como Venecia y Nueva York (por ejemplo, la «*Manhattan en e Maas*»), o en el significado de la intervención en *Kop van Zuid* para la



imágenes 634 a 638

La planificación de la operación de renovación urbana de *Kop van Zuid*: (634) Extracto del trabajo de Aldo Rossi para *Kop van Zuid*, 1982; (635) zonificación de la intervención de *Kop van Zuid* en base a la maqueta; (636) plan general, arquitecto Teun Koolhaas, 1986; (637) perspectiva de la propuesta, 1996, y; (638) maqueta de la propuesta, 1987

referenciada, del complejo residencial de *Peperklip*, en el interior del *Binnenhaven*, del arquitecto *Carel Weber* (1981, imagen 626), aunque en un contexto de protesta por parte de los vecinos de los barrios de *Feijenord* y de *Afrikaanderbuurt*, que obligó al abandono de otros proyectos residenciales⁸²³.

«En 1985 la dirección del desarrollo urbano de Róterdam cambió de nuevo. Con el eslogan “The New Rotterdam”, empezó un periodo de proyectos metropolitanos, donde el corazón de la ciudad fue requisado para los principales proyectos urbanos y el río fue redescubierto como un vehículo potencial para el desarrollo urbano»⁸²⁴.

Fue en este contexto cuando, en 1987, se hizo público el nuevo plan para *Kop van Zuid* – desarrollado por *Teun Koolhaas* desde

1986, fecha en la que *Riek Bakker* había tomado la dirección del *Departamento de Desarrollo Urbano de Róterdam*⁸²⁵ –, asumiendo definitivamente este territorio como el prioritario como alternativa al *Delfshaven Buitendijks*, localizado en la orilla norte⁸²⁶ – que en la década de los noventa fue asumido como territorio de transformación urbanística.

Aprobado sucesivamente en 1991 (Ayuntamiento), 1993 (gobierno provincial) y 1994 (corona) y descrito en varios documentos⁸²⁷, el estudio para la renovación del territorio “cabeza del sur” de Róterdam propuso, para un territorio de 125

ciudad como un todo, debido a su localización estratégica. MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.345

⁸²³ *Kop Van Zuid, City of Tomorrow* (1998); Kop van Zuid Information Centre; Róterdam, pp.6

⁸²⁴ OOSTERMAN, Jan (2001); *Planning in a Complex Environment: the Spatial Plan Rotterdam 2010*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.103

⁸²⁵ Según Kreukels, fue «el jefe del departamento de planificación de Róterdam, el iniciador de este esquema, defendiendo el escoger esta localización con una referencia a las flojas conexiones entre las orillas norte y sur del New Maas. El argumento de que la parte sur de Róterdam había fallado en comparación a la generalidad de las otras partes de la ciudad, además de su relativo aislamiento, tuvo también un papel importante». in: KREUKELS, Anton (2001); *Rotterdam, Ports and Port Cities in the Netherlands*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.57

⁸²⁶ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.352

⁸²⁷ Vide, en particular: *Kop Van Zuid, City of Tomorrow* (1998); Kop van Zuid Information Centre; Róterdam. La información principal y los varios protagonistas de la intervención están también disponibles en el local, en el *Kop van Zuid Information Centre: Stieltjesstraat 21, 3071 JV Rotterdam South*

hectáreas, de forma muy sintética, la creación de 5.300 nuevos hogares, 400.000 m² de espacios de oficinas, 35.000 m² de «espacios empresariales», 30.000 m² de equipamientos para educación y otros 30.000 m² de equipamientos recreativos.

«La esencia del plan para Kop van Zuid es la creación de una ciudad no dividida, con su centro en ambas márgenes del Maas», que pasaría a ser «el centro de la ciudad en alternativa al papel de línea de división entre el norte y el sur»⁸²⁸, cambio señalado con el carácter escultórico del nuevo puente⁸²⁹ que conectó el Waterstad con Kop van Zuid.

El carácter de la intervención como una oportunidad de la ciudad para promover su imagen y realizar un “up-grade” arquitectónico, en el ámbito internacional – oportunidad ya señalada por Aldo Rossi –, fue plenamente asumido en la propuesta, creándose a tal efecto un equipo de calidad.

«Para garantizar el deseado Standard profesional, se creó un grupo internacional de urbanistas y arquitectos, incluyendo Joan Busquets (...). La resistencia inicial a este plan, que emergió en la ciudad como resultado del miedo en relación a las consecuencias negativas para los habitantes del área, fue neutralizado cuando el Ayuntamiento garantizó un desarrollo del empleo y de oportunidades de vivienda a favor de la población residente. Esta área, en conjunto con el nuevo perfil arquitectónico de la orilla norte del New Maas, se supone que conferirá a Róterdam un perfil más metropolitano»⁸³⁰.

La propuesta consideró también un desarrollo por fases, según siete secciones diferentes⁸³¹ – imagen 635 –, asumiendo la

negociación con el sector privado en el proceso de implementación del plan.

Róterdam, ciudad que había sufrido una evolución desde el periodo industrial centrada en un antagonismo entre la orilla norte, urbana, y la orilla sur, industrial y de vivienda trabajadora, asumió, intencionalmente, la renovación urbana de Kop van Zuid como parte de una idea de reequilibrio de la ciudad: «Rotterdam, a city in balance».

Para ello, además del programa implementado y de la concepción de la propuesta en el ámbito de la ciudad, fue también importante la opción de consolidación de las redes de infraestructura de accesibilidad, fenómeno asociado a la formación del Randstad como entidad metropolitana donde se integra Róterdam como parte del anillo sur, permitiendo, por ejemplo, el establecimiento de relaciones vivienda-empleo o de cultura y ocio entre Róterdam y su puerto con ciudades vecinas en todo este territorio metropolitano.

La dimensión metropolitana y el carácter especial del proyecto es acentuada por varios autores y tuvo diferentes formas; por ejemplo, según Kreukels, «las fuertes relaciones entre el puerto y la región más amplia no implican que la ciudad de Róterdam ella misma no haya tenido que adaptarse como centro urbano de acuerdo con el futuro del puerto. En particular, la nueva mezcla de logística, distribución y producción en el Port Plan 2010, requiere en simultáneo la expansión regional y la reestructuración de la ciudad. Como en muchas ciudades en nuestros días, en Róterdam el plan general ya no es más el vehículo decisivo de planificación urbana. En contraste con el pasado, con el famoso

⁸²⁸ *Kop Van Zuid, City of Tomorrow* (1998); Kop van Zuid Information Centre; Róterdam, pp.3

⁸²⁹ La Puente Erasmus, de autoría de Ben van Berkel, proyectado en 1991 y terminado en 1996

⁸³⁰ KREUKELS, Anton (2001); *Rotterdam. Ports and Port Cities in the Netherlands*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.58

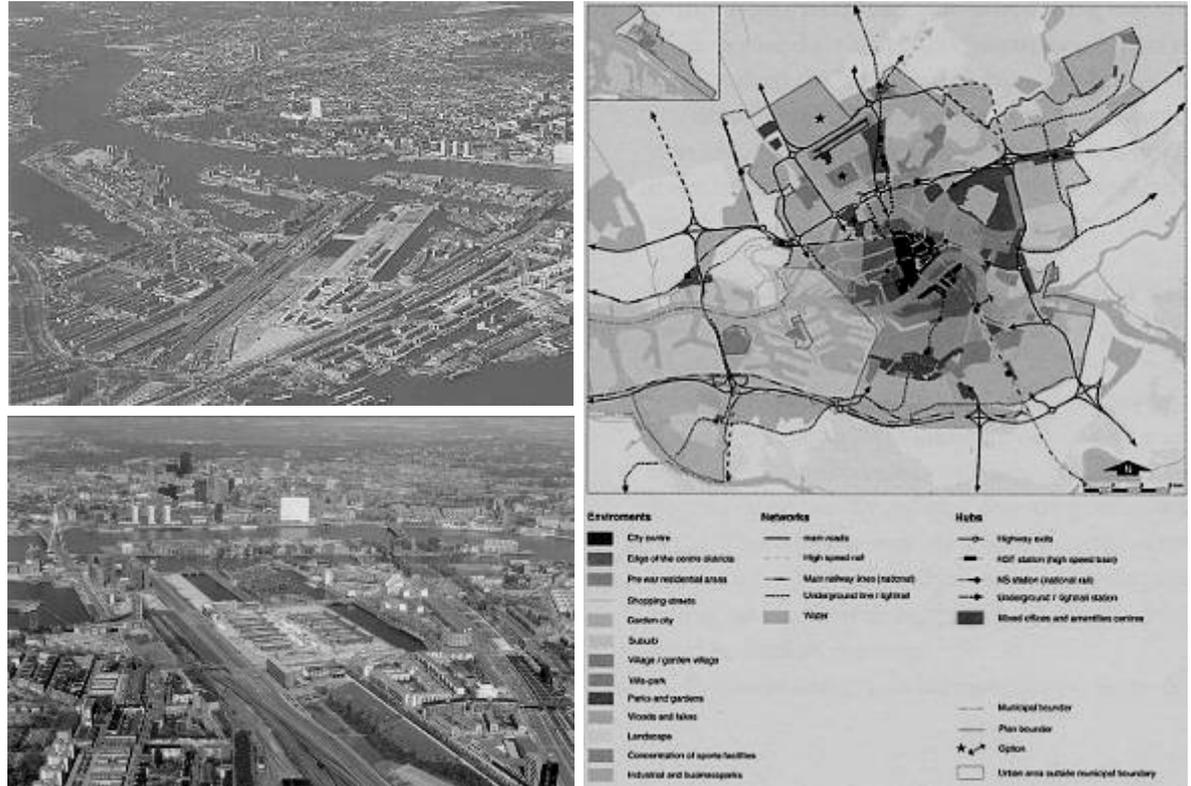
⁸³¹ Especialmente: (1) el *Wilhelmina Pier*, integrando 183.000 m² de oficinas, 1.200 hogares de «vivienda intensiva» en torres, torres corporativas, un hotel en la antigua sede del *Holland-America Line* y el *Teatro Luxor*; (2) *Zuikade*, integrando 148.000 m² de oficinas, vivienda para tercera edad, equipamientos comunitarios,

patios y la *Ichthus Hogeschool*; (3) la *Entrepot Area*, integrando vivienda de alquiler y venta, el *Festival Market*, una marina, un centro comercial y equipamientos; (4) *Landtong*, integrando vivienda para familias, pisos de lujo, equipamientos urbanos y un centro deportivo; (5) *Stadstuinen*, integrando una área diseñada en la perspectiva de los niños, zonas comerciales, un *Eco Corner*, equipamientos escolares, sociales y de salud; (6) *Vuurplaat*, integrando el eje viario principal de conexión de *Kop van Zuid* con el entorno, un supermercado, un *Eco Corner*, equipamientos escolares y zonas comerciales, y; (7) *Parkzicht*, integrando la zona residencial de las décadas de los setenta y de los ochenta, incorporando también zonas comerciales y un equipamiento escolar

ejemplo del plan general de posguerra de Van Traa para Róterdam, el desarrollo de la ciudad está ahora guiado por proyectos estratégicos y planes para áreas con localizaciones particulares»⁸³².

La intervención de renovación urbana de *Kop van Zuid* y la planificación del futuro del puerto fueron, según el autor, procesos paralelos e indisolubles, acotados en el espacio pero con una componente de estrategia metropolitana, relación que se extendió también a la ciudad; *Kop van Zuid* forma parte en el eje a lo largo del *Puente Erasmus*, sobre el *New Maas*, cruzando el centro de Róterdam con sus secciones valorizadas al norte⁸³³ – para no referir la asunción del centro en las dos orillas y sus implicaciones en el *Plan Espacial Róterdam 2010*⁸³⁴.

«En relación a este eje conceptual, estamos obligados a concluir que el desarrollo de Kop van Zuid es parte de un plan general (aunque implícito) para la ciudad de Róterdam, con la opción estratégica de conectar las dos orillas, sur y norte, del New Maas. Esta opción táctica resulta en un énfasis en la revitalización de la línea de frente de agua en el centro de Róterdam.



imágenes 639 a 641

(639) y (640) Vistas aéreas de *Kop van Zuid* en 1986 y su estadio intermedio de realización, en 1999; (641)plano de *Estructura Espacial para Róterdam 2010* en el *Plano Espacial Róterdam 2010, 2000*

(...) La revitalización urbana de Róterdam en la segunda mitad de la década de los ochenta intentó recolocar la ciudad en una posición central dentro de la región. Esta fue una contra-reacción a la política de renovación urbana de los setenta e inicio de los ochenta, cuando se incidió exclusivamente en las áreas urbanas de vivienda, siendo así negligente con la calidad del centro y con las funciones económicas de la ciudad»⁸³⁵, que por su parte serían ya una reacción a las prioridades de la infraestructura y del puerto en la reconstrucción de los cincuenta y sesenta.

Según Dolf Broekhuizen, «este proyecto ambiguo cambió el concepto de “ventana sobre el río” del Plan Estructural de 1946 (Van Traa) por el “salto sobre el río” (...). La determinación y

⁸³² KREUKELS, Anton (2001); *Rotterdam. Ports and Port Cities in the Netherlands*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.57

⁸³³ La sección naciente (*Weena*) con su terciario y la sección poniente (el barrio del Museo) concentrando instituciones culturales como el *Kunsth (Rem Koolhaas)* y el Instituto de *Arquitectura Holandés (NAI, Jo Coenen)*

⁸³⁴ Vide: *A Cohesive Spatial Plan for Rotterdam* (2000); dS+V City of Rotterdam, Department of Urban Planning and Housing; Róterdam

⁸³⁵ KREUKELS, Anton (2001); *Rotterdam. Ports and Port Cities in the Netherlands*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.59

esfuerzo de Riek Bakker, entonces directora del Departamento de Desarrollo Urbano, garantizó que el esquema de planificación dibujado por Teun Koolhaas para *Kop van Zuid* (1987), fuese una realidad a partir de la década de los noventa»⁸³⁶.

Como testimoniaron algunos de los autores citados, *Kop van Zuid* presentó una importante dimensión metropolitana, expresada, desde luego, por (1) la relación directa contrastada entre la liberación de los terrenos portuarios más antiguos y la evolución de la actividad portuaria en dirección al mar; la modernización del puerto de Róterdam tuvo como contrapunto la progresiva liberación de sus territorios más antiguos e interiores, simultáneamente los más próximos a la ciudad, en una dinámica que tiene continuidad en la actualidad en los espacios portuarios a poniente.

Pero *Kop van Zuid* significó también (2) la re-localización del centro de Róterdam en el río, en un concepto de ámbito regional asimilado, por ejemplo, en el *Plan Espacial Róterdam 2010*; entre varios aspectos, (2.1) el programa adoptado – y no solo el terciario –, (2.2) los objetivos de la ciudad presentes en la toma de decisiones de su desarrollo, como alternativa a otras localizaciones propuestas, (2.3) la asunción de la calidad y de un “*up-grade*” arquitectónico de la ciudad en el ámbito internacional, o (2.4) la asunción de una nueva estructura urbana/regional – «*Rotterdam, a city in balance*» –, representarán los aspectos del ámbito metropolitano de la intervención.

Retomando las dimensiones metropolitanas deducidas a partir del caso de Lisboa – y para confirmar la pertinencia de su clasificación según la definición entonces propuesta de (D1) «*proyecto especial*» –, las principales características de esta categoría estuvieron presentes en *Kop van Zuid*;

- La dimensión del área de intervención (125 hectáreas), más relevante al tratarse de terrenos centrales fronterizos con el *Waterstad*;
- La asociación a la transferencia y modernización de la actividad portuaria, que evolucionaba en dirección al mar;
- Los criterios urbanísticos más amplios que, intencionales como vimos, justificaron su realización, buscando la implementación de un nuevo modelo de organización espacial de la ciudad/región;
- La articulación con las grandes infraestructuras metropolitanas y de la ciudad, en particular con el eje viario central norte-sur, justificando así la asunción del *Puente Erasmus* como pieza simbólica de la ciudad, y el prolongamiento de la línea de metro hacia el sur;
- La definición de un programa a la medida de la ciudad/región, previendo incluso la incorporación de edificios públicos como los servicios del puerto, y la comprensión de la capacidad de la intervención para generar un nuevo desarrollo económico – afirmación de Róterdam como centro de terciario;
- La introducción de nuevas dinámicas de organización espacial metropolitana y la reformulación de las centralidades de la ciudad;
- El cuidado con la nueva imagen internacional de la ciudad, manifestado en la asunción de criterios de calidad en el diseño urbano y arquitectónico y la divulgación de la intervención, justificando también la creación de un centro de informaciones sobre el proyecto.

De igual modo, se pudieron identificar en *Kop van Zuid* las principales dimensiones locales comprobadas en este proceso de transformación de la ribera industrial a partir del caso de Lisboa, especialmente:

⁸³⁶ BROEKHUIZEN; Dolf (2003); *Visionary Plans* in: MEURS, Paul; VERHEIJEN, Marc; *In Transit. Mobility, City Culture and Urban Development in Rotterdam*; NAI Publishers, dS+V City of Rotterdam; Róterdam, pp.36

- La reconversión de "brown fields" abandonados;
- La inducción de desarrollo en el entorno poco calificado de los barrios populares de *Feijenord* y de *Afrikaanderbuurt*, que perdieron su relativo aislamiento y se beneficiaron de las accesibilidades creadas y del nuevo empleo de proximidad;
- La recuperación de algún patrimonio industrial, como el *Hotel Nueva York* o el conjunto de almacenes del extremo naciente del muelle de *Wilhelmina* – imagen 644;
- El cuidado observado con la integración en el entorno y aprovechar la operación para suprimir carencias de equipamientos y servicios en estos barrios;
- En parte, la apuesta en la creación de una estructura verde urbana, aunque no se haya creado ningún parque urbano de mayor dimensión;
- La inversión pública "no-normal" en el diseño urbano, arquitectónico y del espacio público, con la misión de convertirse en ejemplo.



imágenes 642 a 645

Vistas actuales de *Kop van Zuid*: (642) la Torre diseñada por el arquitecto *Norman Foster*, en el extremo del muelle *Wilhelmina*, el corazón económico de la intervención; (643) el entorno de residencias de operarios, con el extremo norte del *Afrikaanderbuurt*; (644) la integración entre el nuevo edificado y las piezas de patrimonio industrial mantenidas, en el muelle *Wilhelmina*, y; (645) el espacio público de la dársena de *Binnenhaven*

Si en Lisboa una de las más importantes dimensiones locales identificadas era el de la superación del efecto de barrera del corredor longitudinal de infraestructuras, en *Kop van Zuid*, esta dimensión no está presente ya que esta característica urbana de la formación de la ribera ocurrió antes en la orilla norte, en el viario ribereño del *Boompjes*.

La propuesta en avanzado estado de realización de *Kop van Zuid*, cuyo diseño fue interpretado por *Han Meyer* como una «collage city»⁸³⁷, que Joan Busquets calificó como proyecto

urbano, «entre el plan general y la arquitectura»⁸³⁸, y que *Kreukels* definió como un proyecto estratégico en un área localizada, presentó también un componente de proyecto especial.

En *Kop van Zuid*, esa dimensión "especial" no fue tan acentuada, puesto que, por ejemplo, no se necesitó implementar un régimen de planificación y gestión fuera del marco normal de la ciudad; a pesar de ello, algunos aspectos particulares presentes en la operación desbordaron los límites de una intervención urbanística normal, en particular (1) su dimensión, (2) los objetivos espaciales amplios que incorporó y, en particular, (3) la inversión pública excepcional en la calidad del diseño urbano, del espacio

⁸³⁷ Fundiendo los paradigmas de *Nueva York*, como ciudad vital y de éxito económico, asociado al sector privado, y la ciudad jardín, representando el progreso social y la ciudad armónica. MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.361

⁸³⁸ BUSQUETS; Joan (1998); *Rotterdam's Kop van Zuid: Rethinking the Plan in Progress Through Urban Projects*; Harvard Graduate School of Design; Cambridge, Massachusetts

público, de la arquitectura y de las infraestructuras, con una función de ejemplo local y de "up-grade" internacional de la ciudad.

Por lo que respecta a una eventual relación establecida entre los procesos de formación y de transformación de la ribera industrial, la intervención de ámbito metropolitano de *Kop van Zuid*, designada en Lisboa por (D1) «proyecto especial», tuvo una correspondencia directa con el proceso de formación territorial a partir del (5) «plan general del puerto delante de la ciudad».

5.1.3 Róterdam, la transformación de *Merwehaven*, *Waalhaven* y *Femhaven* como proyecto de metrópolis

El debate sobre la intervención en las dársenas portuarias a poniente de *Kop van Zuid* remonta, según *Han Meyer*, al menos a la década de los ochenta, cuando la independiente *Eo Wijers Foundation*, «organizó un concurso en 1985 que incluyó todas las tierras bajas de Holanda. Algunas de las propuestas para la zona de *Rijnmond* desarrollaron el concepto de que muchas zonas portuarias son deseables para funciones urbanas, como el ocio y la vivienda. Algunas de las propuestas contenidas en estos planes pueden hallarse en el *Masterplan Wereldhaven*, (...) 1989, que presenta la zona portuaria como un "desafío para el turismo y el ocio". El corazón de este plan fue la instalación de equipamientos de congresos y oficinas, así como de funciones turísticas y de ocio. Este centro sería el ímpetu inicial para introducir funciones urbanas en el tejido del área portuaria.

Aunque el plan no haya llegado a concretarse, fue capaz de atraer la atención para el importante cambio en la forma como se pensaba la relación entre ciudad y puerto»⁸³⁹, contrariando la visión de la incompatibilidad entre ambos, que dominaba en el cuadro de la especialización de los (7) «grandes complejos



imagen 646

Primeras propuestas de re-integración entre las funciones urbana y portuaria: propuesta para el *World Port Centre* en *Maasvlakte*, arquitecto *Jean Nouvel*, 1989

industriales», intensificada por el progresivo alejamiento del puerto en dirección al mar.

El autor refiere también las propuestas de 1995 del arquitecto *Rem Koolhaas* y del arquitecto de paisaje *Roel Bakker*, ambos «indicando la capacidad de realización de nuevos desarrollos espaciales y programáticos que cambiarían la mirada sobre la relación entre ciudad y puerto mucho más hacia occidente, en la dirección del puerto operativo moderno»⁸⁴⁰.

En otro texto⁸⁴¹, asume la oposición a la perspectiva opuesta de separación entre puerto y ciudad, entonces refiriéndose a la «visión de la firma de arquitectura holandesa *OMA*», para la que la «ciudad y puerto han (literalmente) crecido separados, y tienen poco o nada más que ver el uno con el otro. De este modo, necesitan desesperadamente ser separados uno del otro (...). En conjunto con el instituto de investigación holandés *Nijenrode (NYFER)*, *OMA* ha producido la "visión racional" de una Róterdam más rica, que incluyó la construcción de una segunda

⁸³⁹ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.371

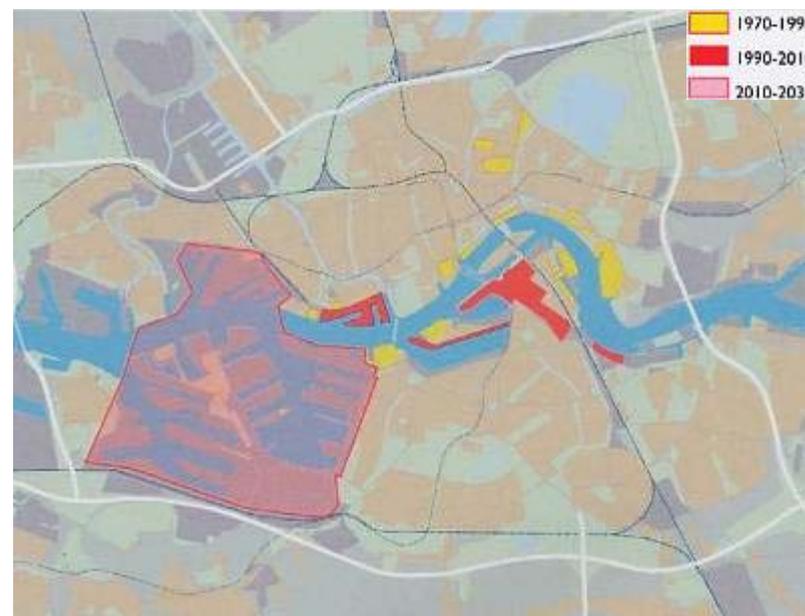
⁸⁴⁰ MEYER, Han (1999); *City and Port*; International Books; Róterdam, pp.372

⁸⁴¹ MEYER, HAN (2001); *The Port as a Public Domain*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.163

Maasvlakte. (...) La cuestión es cuan grande necesita ser la segunda Maasvlakte. Esto va a depender del tipo de "transshipment" e industria»⁸⁴².

«Según la propuesta del equipo del OMA (1997), que se refirió al caso de la transformación de la ribera portuaria de Singapur, el segundo Maasvlakte⁸⁴³ va a incorporar las antiguas actividades portuarias. Si el puerto se aleja por completo de su antiguo territorio, Róterdam será la primera ciudad en Holanda a empezar a nadar en sus excedentes de espacio»⁸⁴⁴, en particular con la liberación de los 540 hectáreas de los grandes *Waalhaven* y *Eemhaven*.

Apoiado en algunos informes⁸⁴⁵, *Graafland* refiere también la baja productividad y el declive económico de la más antigua actividad portuaria que tiene lugar en esas dársenas – algunas de esas actividades para ahí transferidas desde *Kop van Zuid* en el ámbito de su reconversión⁸⁴⁶ – como un factor que debe ser enfrentado por Róterdam, tanto más que «si algunos segmentos del sector de los contenedores salieron simplemente de *Waal/Eemhaven* y buscaron una nueva localización en las áreas portuarias occidentales, donde pueden funcionar de forma apropiada (...), muchas de las actividades de carga general cambiaron para el puerto concurrente de Amberes»⁸⁴⁷.



imágenes 647 a 649

La transformación de *Merwehaven*, *Waalhaven* y *Eemhaven* como (D2) «proyecto de metropolis»: (647) Plano de las tres fases de la transformación de la ribera industrial, según la *CityPorts Rotterdam*, 2006, siendo visible el salto de escala presente en la intervención en la zona de las dársenas de *Merwehaven*, al norte, *Waalhaven*, al sur-naciente y *Eemhaven*, al sur-poniente; (648) primera zonificación de la intervención, señalando en amarillo las 3 áreas distintas mixtas y de vivienda, en gris la zona industrial a reconvertir y en violeta la zona de la nueva economía; (649) vista actual de las zonas portuarias de contenedores de *Eemhaven*, que después de transferidas para *Maasvlakte 2* permitirán el desarrollo de las zonas mixtas y de vivienda

Podemos añadir a esta situación los escenarios de transformación de la actividad portuaria e industrial de *Waalhaven* y *Eemhaven* en los próximos años (2030), avanzados por *Henk Bruijn*, y que pasan por el abandono de las grandes compañías y por una transformación de las compañías de pequeña escala; el

⁸⁴² GRAAFLAND, Arie (2001); *Introduction: Cities in Transition*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.30/32

⁸⁴³ *Maasvlakte 2*, cuyo desarrollo empezó muy recientemente, es una zona industrial ultra-moderna de 2.000 hectáreas, accesible a partir de las grandes embarcaciones marítimas, de os cuales 10% correspondiendo a área de re-localización de actividades, permitiendo a la ciudad ganar nuevos espacios necesarios para reestructurar la ciudad. BRUIJN, Henk (2001); *The Port of Rotterdam: Sintesis between Rotterdam City and Main Port*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.76/77

⁸⁴⁴ GRAAFLAND, Arie (2001); *Introduction: Cities in Transition*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.32

⁸⁴⁵ En particular in: DREWE, JANSSEN (1995); *What port for the future*; Port of Róterdam; Róterdam

⁸⁴⁶ MEYER, HAN (2001); *The Port as a Public Domain*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.162

⁸⁴⁷ GRAAFLAND, Arie (2001); *Introduction: Cities in Transition*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.34

desarrollo económico, aquí, debería tener como base las nuevas pequeñas compañías "high-tech", flexibles, «el "Brainport of the Mainport"», capaces de integrar los nuevos tejidos urbanos MILU (Multifunctional Intensive Land Use) en conjunto con vivienda, servicios y turismo relacionado con la gran extensión del plano de agua. A partir de Waalhaven/Eemhaven «no existirán más fronteras entre la ciudad y el puerto, y las dos caras de Róterdam se fundirán en una. La nueva economía va a conducir al puerto en dirección a la ciudad y viceversa. El conocimiento habrá pasado a ser el factor más importante y productivo»⁸⁴⁸

El resurgir de áreas de integración puerto-ciudad, después de décadas de progresiva especialización y alejamiento, es uno de los nuevos conceptos que preside la intervención iniciada en este gran territorio portuario.

Para conducir esa operación se creó, en enero de 2004, la CityPorts Rotterdam, sociedad mixta, una mitad del puerto y otra mitad de la ciudad; «va a haber una alteración del modo de funcionamiento, con el objetivo de promover la gestión dinámica del proyecto; intentando mantener la calidad existente, utilizar nuevas oportunidades y aumentar el rendimiento con el aprovechamiento del territorio del entorno (...).

Recientemente se realizó un estudio relativo a las actividades económicas en la ciudad portuaria, en el que se refiere que, en esta área, la mayoría de las oportunidades son para los servicios comerciales marítimos, para la tecnología portuaria y para la distribución internacional; estos tres puntos están ya presentes en el área de la ciudad portuaria.

Está previsto que los sectores de ocio y de la economía creativa sean bastante lucrativos en el futuro (...). En cuanto al sector inmobiliario en la ciudad portuaria de Róterdam, el hecho más relevante a retener es que no hay necesidad de construcción de

nueva vivienda hasta el 2015, ni de carácter social, y cuando esto suceda será para un tipo de mercado más caro (...).

La organización CityPort empezó apenas en el día 1 de enero de 2004, pero ya estamos trabajando en la estrategia de desarrollo de la ciudad portuaria de Róterdam. Nuestra filosofía es acompañar a las compañías de mayor dimensión en el área; intentamos también combinar en el mismo espacio funciones portuarias y urbanas; reforzar la relación entre la ciudad, el puerto y el río para proporcionar una idea general (...). Nuestra estrategia de desarrollo va a realizarse en dos fases: en una primera fase, vamos a intentar reforzar la situación económica de la zona sur (...), y, en los próximos 10 a 15 años, cuando parte de las terminales de contenedores haya desaparecido, vamos a intentar desarrollar la zona en amarillo para áreas residenciales y de oficinas»⁸⁴⁹.

La intervención de transformación de Merwehaven, Waalhaven y Eemhaven iniciada ahora, tiene una relación directa con la creación del Maasvlakte 2⁸⁵⁰, cuyos contornos merecieron, en Junio de 2004, el acuerdo entre el puerto, la ciudad y el gobierno, dependiendo, en particular, de la liberación de espacio resultante de la transferencia de las grandes terminales de contenedores a la futura zona portuaria marítima.

En esta operación, estamos en presencia de un proyecto de una escala totalmente distinta de la comprobada en Kop van Zuid; de forma similar a lo ocurrido en el ejemplo de la Bahía del Tejo, en Lisboa, características como (1) la dimensión de los terrenos, cuatro veces mayor, (2) la integración de tres áreas portuarias distintas, en ambas orillas del río, (3) la relación de implicación directa establecida con la creación de la gran infraestructura portuaria del futuro, marítima, de Maasvlakte 2 (4) la asunción de

⁸⁴⁸ BRUIJN, Henk (2001); *The Port of Rotterdam: Sintesis between Rotterdam City and Main Port*; in: HAUPTMANN, Deborah (ed.); *Cities in Transition*; 010 Publishers; Rotterdam, pp.79/80

⁸⁴⁹ ASH, Cor van; BOOMSLUITER, Perry (2004); *A cidade e o Porto de Roterão - Gerir um Futuro em Comum*; in: *Discursos e Comunicações. Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias*; 9ª Conferência Internacional Cidades e Portos, AIVP y Área Metropolitana de Lisboa; Lisboa, pp.57

⁸⁵⁰ Los trabajos en el terreno estaban previstos que se iniciaran en 2006 y estarían concluidas en 2010, ya con 1.000 hectáreas disponibles

una dimensión metropolitana en el desarrollo urbano, no incidiendo más sobre las zonas centrales de Róterdam, sino valorizando la zona de *Rijnmond*, y (5) la posibilidad de gestión del tipo de programa y de la edificabilidad entre las distintas zonas integradas, configuran un proceso de transformación de la ribera industrial que, en la realidad de Lisboa, mereció la designación de «*proyecto de la "metrópolis"*».

De igual modo a lo comprobado en el ejemplo de la *Bahía del Tejo*, este proceso de transformación incide sobre más de un territorio, de los que se formaron como (7) «*grandes complejos industriales*».

5.2 TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA POST-INDUSTRIAL DE SHANGAI COMO PARTE DE UN PROYECTO DE METRÓPOLIS

MARSHALL, Richard (2004); *Shanghai's Waterfront – presenting a new face to the world*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai. Architectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.160/162

«Shangai, que significa “en el mar”, es una ciudad que hoy está repensando su territorio y frente de agua. (...) Desde la apertura de China y la transición a la economía de mercado socialista, Shangai ha explotado. Es, como señaló Deng Xiaoping, la “cabeza de dragón” de las ambiciones de modernización y desarrollo (...). Esto es, por cierto, evidente en los tremendos cambios que se produjeron en Shangai, donde, hace diez años, en otras realidades, el distrito financiero de LuJiaZui no existía. A un lado del Río Huangpo estaba el Bund majestuoso y colonial, y, en la otra orilla, estaba un universo de unidades industriales, vivienda de trabajadores y territorio agrícola. Hoy, este mismo territorio recibe una deslumbrante exhibición de torres de acero y vidrio, símbolos de la nueva China. Esta es la Nueva Área de Pudong, el punto focal de la estrategia de desarrollo económico chino para los próximos cincuenta años.

(...) El frente de agua de Shangai es también un punto focal de este esfuerzo de desarrollo. Después de más de cinco años de desarrollo, fue realizado un nuevo plan para el frente de agua que modelará el futuro de esta ribera. Con el nuevo plan, las antiguas áreas industriales a lo largo del frente de agua de la ciudad serán reconvertidas en modernas zonas de oficinas, vivienda y recreo. El plan incluye 2.260 hectáreas en los distritos de Pudong, Luwan, Huangpo, Hongkou y Yangpu. Estas áreas están actualmente ocupadas por almacenes e infraestructuras portuarias, excepto el famoso Bund.

(...) Como parte de estas consideraciones, se iniciaron dos nuevos desarrollos principales en el frente de agua de Shangai. La ciudad invirtió ya recursos en repensar y direccionar las áreas a lo largo del Río Suzhou. La reconversión del Río Suzhou es un gran proyecto de rehabilitación de infraestructuras industriales localizadas a lo largo del río y de restauración de zonas verdes en las orillas. El plan del frente de agua del Huangpo consiste en un redesarrollo extensivo de las propiedades del puerto a lo largo del río»

Con el recurso a Shangai como caso de trabajo, intentaré demostrar como, incluso en casos de riberas industriales tan distintas – por ejemplo, en términos geográficos, culturales y de procedimientos urbanísticos; en las dimensiones político-financiera y física, de las características de la propiedad del suelo y de la naturaleza de la intervención pública, etc. –, pueden aplicarse algunos de los procesos de transformación deducidos a partir del caso de estudio de Lisboa, demostrando así su capacidad de extrapolación a otras realidades y, por ello, mereciendo el poderlos considerar como padrones comunes.

Como pudimos observar en el capítulo 3.2, el caso de Shangai no es particular únicamente por ser una ciudad al otro lado del mundo (en comparación a los restantes casos utilizados, europeos todos ellos) y por suponer una experiencia urbana en una cultura distinta. No olvidando estos factores cabe destacar en su ribera industrial: (1) la heterogeneidad del proceso de formación verificado, con una fuerte presencia de los procesos espontáneos; (2) la dimensión física de esa ribera, a lo largo de los ríos *Suzhou*, *Huangpo* y *Yangtze*, asociada también al fenómeno de la vivienda obrera construida extensamente; (3) el contexto de frecuente inestabilidad política en toda la historia de la ciudad, con los importantes cambios de 1949 y de la década de los ochenta en los momentos más recientes, y (4) la dinámica de transformación absolutamente extraordinaria que la ribera conoce, en el cuadro de un proyecto nacional de extensa transformación de la ciudad.

Sin considerar las primeras décadas de la implementación del régimen comunista en Shangai – en particular la Revolución Cultural que tuvo lugar entre 1966 y 1976, correspondiendo a un periodo de estagnación en la actividad industrial y en el

desarrollo de la ribera⁸⁵¹ –, es importante centrar el análisis en la transformación post-industrial de la ciudad que se inició a finales de la década de los setenta⁸⁵², con una primera apertura a la inversión internacional, que adquirió una mayor dinámica a mitad de la década de los ochenta⁸⁵³, y que conoció el momento más significativo en 1989, con la apertura de la economía china y la asunción de Shangai como principal nudo financiero, comercial e industrial del país⁸⁵⁴.

La referencia de *Vicente Verdú* a una tasa de urbanización del 30% entre 1978 y 1998, en comparación a la del 13% de los veinte años anteriores⁸⁵⁵ puede apuntarse como uno de los varios síntomas de este cambio, justificando que *Saskia Sassen* la clasifique como una ciudad global emergente.

«Aunque Shangai todavía no se acerque, ni de lejos, a Hong Kong como nudo estratégico en la nueva geografía de la centralidad, ha sido objeto de numerosos proyectos de desarrollo y ha experimentado un rápido crecimiento de la inversión extranjera. Un punto clave en esta estrategia es la reurbanización masiva de la ciudad central para habilitarla de cara a los intereses de los sectores líderes del capital global. El objeto de la política china es convertir Shangai en uno de los centros de control del desarrollo económico de China en toda la región asiática. (...)»

Durante la década de 1990 ha crecido espectacularmente la inversión extranjera directa en Shangai. (...) Estamos hablando ya de un nivel sumamente alto y se espera que crezca rápidamente, hasta alcanzar, posiblemente, la mitad de toda la inversión para el año 2000. (...)

⁸⁵¹ YATSKO, Pamela (2001); *New Shanghai*; John Wiley & Sons; Singapur, pp.14/20

⁸⁵² YUSUF, Shahid; WEIPING, Wu (1997); *The dynamics of urban growth in three chinese Cities*; Oxford University Press; Washington, pp.74

⁸⁵³ YUSUF, Shahid; WEIPING, Wu (1997); *The dynamics of urban growth in three chinese Cities*; Oxford University Press; Washington, pp.44/45

⁸⁵⁴ YATSKO, Pamela (2001); *New Shanghai*; John Wiley & Sons; Singapur, pp.5

⁸⁵⁵ VERDÚ, Vicente (1999); *El Castillo Chino*; in: *Instant China – Notes on Urban Transformation*, revista 2G n.º10; Editorial Gustavo Gili; Barcelona, pp.8

Casi la mitad de toda la inversión extranjera en Shangai a mediados de la década de 1990 correspondía al sector inmobiliario. (...)

Así, estamos presenciando una dinámica, en parte planificada y en parte guiada por las leyes del mercado, tendente a convertir Shangai en un importante centro corporativo y bancario para China y para las firmas extranjeras que operan en este país. Parte de este proyecto está relacionado con la edificación y la rehabilitación de una vasta zona central, con edificios inteligentes y urbanizaciones residenciales de categoría, en manos principalmente de compañías extranjeras y de sus empleados. Estos son los usuarios de la nueva ciudad de Shangai»⁸⁵⁶.

Habiéndose beneficiado, entre otros factores, (1) de una progresiva y mayor inversión pública a partir de la mitad de la década de los ochenta⁸⁵⁷, y (2) de la introducción de pago por el uso del suelo y de la creación del mercado inmobiliario – la «transferencia de derechos», donde antes el uso del suelo era gratuito –⁸⁵⁸, Shangai ha conocido una explosión constructora con reflejos en la transformación de la ribera industrial, de la que es indicador el aumento en siete veces – comparando los cinco años siguientes a 1992 con toda la década de los ochenta⁸⁵⁹ – del montante de inversión pública en infraestructuras

En este cuadro de cambio radical, en los últimos quince años, la ribera industrial de Shangai ha conocido un profundo proceso de transformación que vamos a caracterizar según una mirada

⁸⁵⁶ SASSEN, Saskia (1999); *Hong Kong-Shanghai: su evolución en un mundo global*; in: *Instant China – Notes on Urban Transformation*, revista 2G n.º 10; Editorial Gustavo Gili; Barcelona, pp.110/111

⁸⁵⁷ YUSUF, Shahid; WEIPING, Wu (1997); *The dynamics of urban growth in three chinese Cities*; Oxford University Press; Washington, pp.78

⁸⁵⁸ Peter Rowe hace referencia a recurrir al modelo de Hong Kong y a la experiencia de Censen como la base para la creación de un modelo en que «la fórmula normal de alquiler es de 70 años para la propiedad residencial, 50 años para oficinas y comercio, y 40 años para equipamientos de recreo y hoteles. A lo largo del tiempo, estos derechos de uso pueden ser transferidos y rápidamente dieron origen a un floreciente, aunque imperfecto, mercado inmobiliario». ROWE, Peter (2004); *Privation to Prominente: Shanghai's recent rapid resurgence*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai, Architectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.60

⁸⁵⁹ YATSKO, Pamela (2001); *New Shanghai*; John Wiley & Sons; Singapur, pp.26

apoyada en los procesos de transformación deducidos a partir de Lisboa.

Como podremos observar, la extensa transformación de la ribera de los ríos *Suzhou* y *Huangpo*, todavía en curso, no constituye un acto aislado en la planificación de la ciudad, siendo los varios proyectos una acción integrada que forma parte del proceso de transformación de toda la metrópolis – en algunos casos, como había sucedido con el centro financiero de *LuJiaZui*, llegando a asumir un papel clave en toda esa dinámica.

Iniciado a principios de la década de los noventa, el proceso de renovación urbana de *LuJiaZui* – con sus más de 5 millones de m² de construcción, predominando el terciario, en las 170 hectáreas del nuevo centro financiero chino – no fue, simplemente, un (D1) «proyecto especial» como otros que ya hemos visto, sino más bien una de las intervenciones clave de toda la reestructuración planeada para la metrópolis, que pasó, entre varias medidas concretas, por la duplicación de su perímetro con la expansión a la *Nueva Área de Pudong*, correspondiente a todo el territorio naciente del *Huangpo*.

De igual modo, los procesos más recientes de transformación de grandes extensiones de frente-río en el *Huangpo* y en el *Suzhou*, encuadrados en operaciones de planificación de la ciudad, el primero incidiendo sobre 20 kilómetros de frente río – aún en elaboración después de su presentación en el 2000, de tres propuestas internacionales, siguiendo un procedimiento similar al de *LuJiaZui* – y el segundo sobre una extensión de ribera de 13,2 kilómetros, forman parte en este acto integrado de redesarrollo de la metrópolis mediante planes y proyectos coordinados a varias escalas.

En Shanghai, la transformación de la ribera industrial por proyectos de gran escala forma parte de un proyecto mayor como es la reestructuración de toda la metrópolis y su adaptación al objetivo

de ámbito nacional de llegar a una posición de líder económico y financiero entre las ciudades chinas y asiáticas.

La mayor extensión de la ribera industrial, de formación espontánea, es ahora objeto de actos de planificación coordinados y simultáneos, que así constituyen (D2) «proyectos de “metrópolis”».

En estos proyectos – *LuJiaZui*, ribera del *Huangpo* y ribera del *Suzhou* –, no sólo pueden identificarse dimensiones urbanísticas similares a las comprobadas en otros casos similares, como (1) la coordinación con el programa de las grandes infraestructuras metropolitanas de accesibilidad y transporte, (2) la creación coordinada de nuevas centralidades metropolitanas, (3) la gestión coordinada de la inducción de desarrollo en sus entornos, caso de las varias zonas de vivienda obrera de *Pudong*, (4) la gran dimensión de los territorios a transformar, (5) la relación con la transferencia y modernización del tejido productivo de la ciudad, o (6) la creación de una nueva imagen y dinámica urbana, sino que los propios proyectos, lo que aún es más importante, constituyen acciones operativas localizadas de concreción de esta nueva metrópolis intencionalmente planeada.

Encontrar una intervención de transformación de la ribera que salga fuera de este proyecto marco es, pues, bastante difícil, y, quizás, sólo una interpretación más lata podrá justificar la existencia de “simples” (D1) «proyectos especiales»; me refiero al ejemplo, todavía en fase de preparación, de la zona de ribera de la *Expo 2010 Shanghai*, donde el hecho de que la intervención de transformación surja asociada a un gran evento internacional, siendo por ello organizada en dos momentos y mereciendo un tratamiento con alguna autonomía puede justificar su eventual distinción.

Como podremos comprobar, esta dinámica coordinada del (D2) «proyecto de metrópolis», todavía en curso, constituye un proceso

de transformación que se inició en 1993, con la definición del plan definitivo para la operación de renovación urbana de *LuJiaZui*, incidiendo, en su mayor extensión, en territorios cuya formación se produjo como (3) «*crecimiento espontáneo sobre infraestructura*», en el interior del *Suzhou* y en *Yangtzepoo*, y (4) según el «*proyecto de la compañía industrial*», en toda la ribera de *Pudong* y en el trozo sur de *Puxi*.

Menos documentada, la transformación de la ribera industrial anterior al inicio de este proceso de profunda reestructuración de toda la metrópolis, se produjo en las zonas urbanas de *Puxi*, en particular en el *Bund* y en su entorno próximo.

Como veremos inmediatamente – aunque de manera menos precisa debido a la dificultad de acceder a información más detallada –, pueden identificarse, a lo largo de la década de los ochenta e inicio de la de los noventa, ejemplos localizados de transformaciones de la ribera (A) «*a escala del proyecto de arquitectura*», correspondiendo a la simple renovación de parcelas preexistentes, y (B) «*a escala del proyecto urbanístico*», tanto como transformaciones (B1) «*de la compañía industrial*», procesos en la ribera de *Suzhou* que están referenciados por algunos autores, como (B2) «*del tejido urbano*», como había sucedido con la intervención a inicios de la década de los noventa en la ribera del *Bund*.

5.2.1 Las primeras experiencias de transformación en la ribera post-industrial de Shangai: la década de los ochenta y las escalas del proyecto de arquitectura y del proyecto urbanístico

La dinámica de cambio económico que la ciudad ha vivido a partir de la década de los ochenta tuvo como consecuencia un primer momento de transformación de la ribera, que dominó hasta las grandes opciones de desarrollo metropolitano activas a partir de 1992.

Inciendo sobre (1) las zonas entonces centrales del *Bund* y su entorno inmediato y (2) la ribera del río *Suzhou*, en este primer periodo las transformaciones identificadas se dieron en las escalas más “pequeñas” (A) «*del proyecto de arquitectura*» y (B) «*del proyecto urbanístico*».

Empezaremos centrando la atención en el *Bund*, el espacio “simbólico” ribereño proveniente del conjunto edificado internacional y que fue preservado durante el periodo 1949-1978, puesto que, la mayor parte de sus edificios coloniales eclécticos internacionales, «*que habían quedado abandonados por sus ocupantes internacionales, se convirtieron en oficinas del Partido, del gobierno o de la unión. (...) Se ignoró el conflicto de este ambiente urbano con la filosofía política del nuevo régimen (...)*»⁸⁶⁰.

Habiendo conocido principalmente intervenciones de preservación o de reutilización, «*la restauración de los edificios de estilo occidental alineados en el Bund, frecuentemente se dejaba en manos de sus ocupantes*», situación que cambió recientemente a partir de la recuperación del edificio del *Hong Kong Shanghai Bank*, en 1997, seguido por otros veinte edificios; en el 2002 todo el frente ribereño estaba rejuvenecido, en un proceso que «*no podría haber ocurrido sin la aprobación y apoyo financiero de las autoridades locales*», siguiendo una dinámica de valorización del patrimonio arquitectónico desde la mitad de la década de los ochenta⁸⁶¹ de los antiguos *Puertos de Tratado*.

Este proceso de transformación del edificado ribereño del *Bund* – para el que también contribuyó mucho la nueva utilización de algunos de ellos por compañía extranjeras, «*con garantías y*

⁸⁶⁰ BERGÈRE, Marie-Claire (2004); *Shanghai's Urban –development: a remake?* in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai. Arquitectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.45

⁸⁶¹ BERGÈRE, Marie-Claire (2004); *Shanghai's Urban –development: a remake?* in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai. Arquitectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.47

*programas de restauración*⁸⁶² –, en un programa de recuperación, adaptación y reutilización del edificado “histórico” de la ciudad⁸⁶³, contrastó con otras intervenciones que, más al sur en el frente ribereño de *Puxi*, en la zona de la antigua ribera china, que se produjeron de forma casuística e incidiendo estrictamente sobre parcelas ya consolidadas.

La renovación del edificado ribereño ilustrado en las imágenes 651 y 652⁸⁶⁴ puede ser considerada, junto a muchos otros, como ejemplo de intervenciones de criterios distintos, en que, no existiendo valores patrimoniales, se produce una sustitución de la ocupación anterior – edificios mixtos, almacenes, etc. – por nuevos edificios contemporáneos.

Para lo que interesa en el presente trabajo, ambos tipos de intervención configuran un proceso de transformación de la ribera post-industrial (A) «a escala del proyecto de arquitectura» similar en todo a la comprobada en el caso de Lisboa.

También aquí, las dimensiones urbanísticas existentes se refieren, en lo esencial, a la ocupación de la parcela, sin integrar una intervención en el espacio público de la ciudad, identificándose (1) el valor patrimonial de las preexistencias, que en el caso del *Bund* justificó su mantenimiento como icono de la Shanghai de encuentro de culturas, (2) la inserción junto o dentro de tejidos urbanos históricos, (3) la naturaleza del programa a adoptar en el contexto de la evolución del entorno, y (4) la vocación tipológica y constructiva de los edificios mantenidos, con una reocupación por servicios de los edificios de las antiguas compañías internacionales.



imágenes 650 a 652

Vistas actuales del *Bund*, (650) desde el norte, con el frente edificado histórico en primer plano y las nuevas construcciones resultantes de una transformación (A) «a la escala del proyecto de arquitectura» al fondo, al sur, en la ribera de la antigua zona china (651) detalle de este extremo sur, y (652) el edificio *Guangming*, 1993

Siguiendo en el *Bund*, el espacio público de frente-río fue objeto de una intervención estructurante en dos fases⁸⁶⁵ al inicio de la década de los noventa; a propósito de la construcción de un nuevo dique de contención contra las inundaciones⁸⁶⁶, el frente ribereño del *Bund* fue totalmente liberado de la actividad

⁸⁶² Nueva ocupación privada realizada en el marco de la creación de un mercado inmobiliario a partir del alquiler de larga duración del suelo. ROWE, Peter (2004); *Privation to Prominent: Shanghai's recent rapid resurgence*; in: KUAN, Seng; ROWE, Peter (ed.); *Shanghai, Architecture & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.60

⁸⁶³ Para ilustrar mejor la ocupación de los principales edificios del *Bund* en 1995 vide: DA, Gao (1995); *The Bund, then and now*; Shanghai Pictorial Publishing House, Shanghai

⁸⁶⁴ Esta última correspondiente al edificio *Guangming* de 120 metros de altura, acabado en 1993

⁸⁶⁵ La primera fase entre el río *Suzhou* y el nuevo edificio triangular de la estación fluvial (finalizado en 1994), correspondiendo aproximadamente a la ribera de los establecimientos británico y francés, realizada en 10 meses hasta septiembre de 1992; la segunda fase, hacia el sur, incluyendo el edificio, concluida en 1995

⁸⁶⁶ Tomando como referencia la protección de la ciudad contra las mayores inundaciones que ocurren cada 100 años

portuaria⁸⁶⁷, se construyó un paseo de ribera longitudinal elevado de 771 metros de longitud por 14 metros de ancho, con una altura aproximada de 7 metros.

Consistiendo en lo esencial en la creación de una plataforma peatonal longitudinal elevada en relación a la calle y al río, esta intervención tuvo como contrapunto el acentuar el alejamiento entre la fachada colonial y el agua – reforzando la barrera ya existente formada por los 37 metros de ancho de los 10 carriles para automóviles.

En efecto, el progresivo ganar terrenos al río, debido a las dos intervenciones de regularización realizadas en el *Bund* con casi cincuenta años de diferencia, permitió la localización de un corredor longitudinal de infraestructura viaria, en un proceso similar al ocurrido en Lisboa, en el terraplén portuario, y en Róterdam en el *Boompjes* reconstruido.

Así pues, en el *Bund*, estamos en presencia de una misma dinámica de trazado de una infraestructura longitudinal estructurante de la ciudad, que progresivamente fue ganando mayor peso frente al edificado histórico preexistente, aprovechando la realización de nuevos terraplenes sobre el río pasando, así, a constituir una barrera entre la ciudad y el río.

Específicamente en este caso, la opción de diseño, concibiendo una plataforma elevada de 7 metros de altura en toda la extensión, produjo la quiebra del contacto directo entre las personas y el agua que en toda su historia había caracterizado el *Bund* – característica que se corrigió en las posteriores realizaciones de frentes ribereños, casos de *Pudong* y de las intervenciones actualmente en preparación, donde esta función de dique no impidió el diseño de plataformas ribereñas prácticamente al nivel del río, valorizando así el contacto directo con el agua.

⁸⁶⁷ Actividad que aún existía en la década de los cincuenta, después de la regularización de la orilla y de la construcción del primero paseo de ribera – vide la imagen 225



imágenes 653 a 657

Vistas de la reformulación del espacio público del *Bund* como proceso de transformación (B2) del «tejido/frente-río industrial»: (653) durante los trabajos de la primera fase, en 1993; (654) en 1995, después de concluida la primera fase; (655) vista actual de la doble barrera entre el edificado histórico y el plano de agua, constituida por el eje viario longitudinal y la propia plataforma elevada; (656) y (657), abajo, vistas de la *Torre de Metrología* de inicios del siglo XX, en 1925 y 1994, durante los trabajos de la segunda fase – en que fue desplazada 20 metros hacia el norte –, con el edificio de la estación fluvial todavía en ejecución

La intervención pública en la reformulación del espacio público del *Bund*, que contemplaba, también, varios nuevos edificios – como es el edificio triangular de la estación fluvial o el aparcamiento por debajo de la plataforma elevada –, es suficiente para demostrar la presencia de intervenciones urbanísticas de la ciudad en la transformación de la ribera post-industrial de Shanghai, que conoció así el proceso que en Lisboa fue denominado como la transformación (B2) del «tejido/frente-río industrial».

En este ejemplo, debe destacarse el carácter de intervención mayor en el espacio público de la ribera – en comparación con los ejemplos observados en Lisboa, donde resaltaban más las características de intervención en tejidos industriales de propiedad múltiple –, evidenciando así la variedad tipológica de las intervenciones urbanísticas de la ciudad contempladas en este proceso de transformación de la ribera post-industrial.

Así, entre las dimensiones urbanísticas observadas en Lisboa, adquieren mayor significado en la transformación del *Bund* las relativas a la intervención en el espacio público, pudiéndose identificar: (1) la definición del nuevo programa, en el que se puede cuestionar la opción por la ocupación edificada en el frente-río al nivel de la calle – aparcamiento, estación fluvial, cuyo pavimento de cobertura constituye la plataforma peatonal; (2) el valor patrimonial de elementos arquitectónicos y el efecto de “memoria” de la ocupación anterior, con el mantenimiento de algunas piezas como la *Torre de Metrología*; (3) naturalmente, las opciones de diseño urbano en función de las características del sitio y de su integración en el entorno, y; (4) la calidad de la arquitectura, debiéndose entender el edificio triangular de la estación fluvial como fuera del marco de la fachada monumental del frente de edificios coloniales del *Bund* – tratándose así de una pieza de ordenación de la fachada ribereña sur.

Por lo que respecta al proceso de transformación (B1) de «*la compañía industrial*», los testimonios son escasos, aunque apunten a la existencia de ejemplos localizados.

Como observaremos más adelante, la transformación de las grandes extensiones de la ribera que se formaron a partir (4) del «*proyecto de la compañía industrial*», en particular en las orillas del *Huangpu* – las riberas de *Pudong* y al sur de la antigua ciudad amurallada –, son objeto de planificación conjunta y se realiza como parte del objetivo más amplio de la transformación de la metrópolis apoyado en la planificación general.

A pesar de no poder comprobar directamente en Shangai la existencia de ejemplos capaces de ilustrar la presencia de este proceso de transformación – también porque la ribera del río *Suzhou* mereció menos atención –, pueden hallarse referencias puntuales a la transferencia o cierre de compañías industriales manufactureras, justificando la realización de intervenciones de transformación en las parcelas liberadas.

El panorama del cambio de la industria de Shangai a partir de la década de los ochenta, en que el desarrollo de los seis pilares⁸⁶⁸ tuvo como contrapunto el cierre de las industrias de manufactura intensiva que habían dominado durante el periodo industrial, diversas compañías localizadas a lo largo del *Suzhou*⁸⁶⁹ fueron cerrando o cambiando de localización, impelidas en simultáneo por el cambio de la base económica y por la significativa valorización de sus terrenos.

En particular, en el relato “periodístico” de *Pamela Yatsko*⁸⁷⁰ de 2001, se realizan varias referencias a las orillas “sombrias” del *Suzhou* – anteriormente ocupadas por fábricas y almacenes, y en su formación las traseras de los distritos inglés y chino – y a la presencia de esa dinámica de transferencia de compañías industriales, incluso antes de la elaboración del *Plan General del Río Suzhou*, iniciado en 1997 – en cuyo contexto esta dinámica casuística pasa a representar un proceso de transformación distinto.

Inciendiando indiscriminadamente en industrias de la ribera y en industrias interiores, la autora centra su atención sobre la estatal *Shanghai Continental Pharmaceutical*, transferida en 1995 para *Pudong*, como ejemplo de una dinámica que clasifica de general en la ciudad central, asociada a las reformas de

⁸⁶⁸ El acero, la energía, la petroquímica, las telecomunicaciones, los equipamientos domésticos y los automóviles, invirtiendo en una base de alta tecnología.

YATSKO, Pamela (2001); *New Shanghai*; John Wiley & Sons; Singapur, pp.259

⁸⁶⁹ En la transición a la década de los treinta pudimos observar en la ribera de *Suzhou* la predominancia de la industria china de los sectores del algodón, de la harina y del aceite

⁸⁷⁰ YATSKO, Pamela (2001); *New Shanghai*; John Wiley & Sons; Singapur, pp.26/28

recuperación ambiental del agua de los ríos, en que este cambio fue posible debido a la rentabilidad de los terrenos liberados.

5.2.2 Shangai ciudad global, la transformación de la ribera industrial como parte del proyecto de metrópolis: de Pudong a LuJiaZui, del Suzhou al Huangpu

El estallido del segundo momento de transformación de la ribera post-industrial de Shangai, que se prolonga hasta la actualidad, está directamente relacionado con el cambio, ocurrido a partir del inicio de la década de los noventa, de los objetivos políticos atribuidos a la ciudad en el contexto del país.

A partir de entonces, los proyectos de intervención en los frentes de ribera no sólo adquieren una nueva dimensión, ya que pasaron a convertirse en los instrumentos “operativos” de este nuevo proyecto metropolitano – y de su planificación general. En este proceso podemos observar pues (1) las líneas generales de la concepción de la nueva metrópolis, en particular en la *Nueva Área de Pudong*, de la que es parte integrante el proyecto de renovación urbana del nuevo centro financiero chino de *LuJiaZui* – la ribera frontera al *Bund*, en la otra orilla –, desarrollado desde inicios de la década de los noventa, y (2) las propuestas posteriores de transformación extensiva de los frentes ribereños de los ríos *Suzhou* (iniciada en 1997) y *Huangpu* (desde el 2000), definiendo los criterios para la transformación de la antigua ribera industrial en nueva ciudad.

Tomando prestadas las palabras de *Marie-Claire Bergère*, «*la tradición cosmopolita y comercial de Shangai, que había sido suprimida por el régimen maoísta, se retomó en el periodo de la Reforma. Esta revitalización fue el resultado de la decisión política tomado por Deng Xiaoping cuando visitó el sur de China a inicios de 1992 y en la que pidió a Shangai que acelerara su reforma para convertirse en “la cabeza del dragón” (esto es, para liderar el desarrollo económico regional y nacional) en el sistema del*

socialismo de mercado. Estimulada por una serie de medidas oficiales (el establecimiento de una nueva zona económica en Pudong y la oferta de varios privilegios para inversiones internacionales), la economía de Shangai verificó una expansión exponencial (...). La inversión directa extranjera llegó (...), tiendas de moda abrieron en las calles Nanking y Huaihai, hipermercados ocuparon manzanas enteras y compañías multinacionales establecieron sus modernas instalaciones en Pudong. (...) Este crecimiento excepcional fue acompañado por la reestructuración completa de las actividades económicas. El comercio y las finanzas se revitalizaron y (...) la importancia relativa del sector industrial empezó a decrecer. (...) Parcialmente liberada del control político que prevaleció durante el periodo maoísta, la sociedad urbana pasó a estar más abierta a la influencia externa; las virtudes revolucionarias dieron paso al consumismo y la ideología al entretenimiento de masa»⁸⁷¹.

Los efectos de la modernización socialista del post-1978 en Shangai, en particular las opciones políticas, el encuadramiento en la planificación general de la ciudad, y los condicionantes del desarrollo urbano de *Pudong* a partir de la década de los noventa, están bien sintetizados por *Peter Rowe*⁸⁷²; «*el “Esquema Urbano del Plan General del Municipio de Shangai”, aprobado en 1986 y seguidamente revisado y reelaborado en 1995 [y más recientemente en 2001], fue el instrumento base de los esfuerzos municipales de la revitalización y de la acomodación racional del crecimiento urbano futuro.*

⁸⁷¹ BERGÈRE, Marie-Claire (2004); *Shanghai's Urban –development: a remake?* in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai. Arquitectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.46

⁸⁷² ROWE, Peter (2004); *Privation to Prominente: Shanghai's recent rapid resurgence*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai. Arquitectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.54/67



imágenes 658 a 662

La planificación de la "nueva" metrópolis de Shanghai a partir de 1992 y el desarrollo de la Nueva Área de Pudong: (658) El antecedente del Esquema Urbano del Plan General del Municipio de Shanghai, 1986; (659) La nueva infraestructura portuaria de Shanghai sobre planta con la ocupación preexistente, identificando los puertos del río Yangtze, la estructura viaria principal de cinturones y el nuevo proyecto del Distrito Portuario de Yangshan, en una isla en el mar; (660) Red de ciudades satélite de Shanghai, en el Plan Regional 2000-2020, 1995; (661) La centralidad del centro financiero de LuJiaZui (punto rojo mayor) en el cuadro de la nueva configuración de la ciudad, con el desarrollo de Pudong: esquema de la nueva red de infraestructuras y localización de los principales proyectos económicos, 1992, y; (662) Pormenor de la planificación general de la Nueva Área de Pudong, en el Plan Regional 2000-2020, 1995

Se definieron varios principios marco explícitos por detrás de este esfuerzo, importantes para el plan actual (...) (1) la construcción de una ciudad socialista moderna abierta al mundo, incorporando las múltiples funciones e I+D avanzados, (...) (2) la coordinación del desarrollo, en simultáneo, en la ciudad y en las zonas rústicas del entorno, (...) (3) la dispersión y racionalización de las funciones dentro de la ciudad, (...) (4) la creación de zonas económicas especiales (...) (5) el desarrollo de Pudong como una nueva zona multifuncional, de nivel internacional, orientada a la exportación, (6) la asunción de la metrópolis de Shanghai como un caso-ejemplo para los productos y servicios internos y una atracción para los recursos económicos internacionales, (7) finalmente, la integración del pasado y del futuro de la ciudad o, en las palabras de los autores del plan, “respetar la historia para construir el futuro”⁸⁷³ – aunque este aspecto haya resultado en la destrucción extensiva de los tejidos urbanos históricos.

En referencia a la función portuaria, la “nueva” Shanghai previó (1) una infraestructura de contenedores en *Waigaoqiao*, con 1,63 kilómetros cuadrados, cuya construcción empezó en 1993, y (2) un nuevo puerto de aguas profundas de gran dimensión, que se estima esté concluido en 2020, compuesto (2.1) por el nuevo *Distrito Portuario de Yangshan*, una infraestructura moderna que llegará a los 18 kilómetros cuadrados, localizada directamente en el mar, en construcción desde 2002 a partir de la transformación de las islas preexistentes de *Xiao Yangshan* y *Da Yangshan* – imágenes 659 y 663 –, (2.2) por la nueva ciudad portuaria satélite de *Luchao*⁸⁷⁴, la base administrativa, logística y urbana del puerto marítimo, que llegará a los 300.000 habitantes, localizada en el extremo sur/naciente de la región y en construcción desde finales



imágenes 663 a 665

El nuevo complejo portuario de Shanghai, en construcción: (663) el nuevo *Distrito Portuario de Yangshan*, en el mar; (664) el *Puente Donghai*; y; (665) nueva ciudad portuaria satélite de *Luchao*, cuyo plan general es de autoría del equipo de arquitectos alemán *Von Gerkan, Marg and Partners*

de 2002 – imágenes 660 y 665 –, y (2.3) por el *Puente Donghai*, una infraestructura de 31 kilómetros de longitud conectando *Yangshan* con *Luchao*⁸⁷⁵.

A nivel urbano, dejando de lado la reestructuración de la ciudad existente en *Puxi* (la ciudad en el lado poniente del *Huangpu*), la zona de *Pudong*, que ya había conocido propuestas de desarrollo desde el inicio del siglo⁸⁷⁶, volvió a entrar en la agenda de Shanghai en la década de los ochenta⁸⁷⁷, realizándose (1) en 1987, el esbozo de sus principios de planificación, y (2) en 1989, el esquema inicial de su plan general⁸⁷⁸.

⁸⁷³ ROWE, Peter (2004): *Privation to Prominente: Shanghai's recent rapid resurgence*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.): *Shanghai. Arquitectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.57

⁸⁷⁴ El plan general es de autoría del equipo de arquitectos alemán *Von Gerkan, Marg and Partners*, desarrollando tres anillos urbanos – el primer cinturón administrativo, comercial y cultural, el segundo un anillo verde y el tercer cinturón integrando la función residencial, asociada a zonas comerciales y equipamientos – alrededor de un lago central con 2,5 kilómetros de diámetro

⁸⁷⁵ *The Shanghai Deepwater port Under construction*; (2003, junio); Shanghai Flash, Consulate General of Switzerland in Shanghai; n° 3

⁸⁷⁶ MACPHERSON, Kerrie L.; (1994) *The Head of the Dragon: the Pudong New Area and Shanghai's Urban Development*; in: *Planning Perspectives*, n°4, pp.61/85

⁸⁷⁷ Con los primeros ensayos desarrollados por parte de un equipo del *Instituto de Planeamiento y Diseño Urbano de Shanghai*

⁸⁷⁸ Sobre los inicios del planeamiento de *Pudong*, consultar: KUAN, Seng (2004): *Image of the Metropolis: three historical views of Shanghai*; in: KUAN, Seng;

El *Plan General de la Nueva Área de Pudong* fue finalmente aprobado en 1992, siguiéndose, en enero 1993, la creación de la *Administración de la Nueva Área de Pudong*, con responsabilidad para administrar un área de intervención con 522 kilómetros cuadrados en el lado naciente del *Huangpu*.

Inspirado en el concepto del anillo del plan de 1971 de Singapur⁸⁷⁹ – según *Peter Rowe* –, y planteando una visión global de la metrópolis de Shanghai, la planificación de *Pudong* tuvo varias etapas hasta conocer su versión final en el 2000; en su organización, debe destacarse el componente de las nuevas actividades económicas⁸⁸⁰ y las nuevas infraestructuras de soporte a la mega-operación urbana, en las cuales se incluyen las nuevas accesibilidades primarias de los dos anillos viarios metropolitanos (interno y externo), de varias nuevas travesías del *Huangpu*, incluyendo el túnel *Yanan* en la prolongación del *Century Boulevard*, o la prolongación de la red de metro hacia *Pudong* – imagen 661.

Desde 1990 y simultáneamente con el desarrollo de la *Nueva Área de Pudong*, el gobierno chino anunció su intención de desarrollar un nuevo centro financiero y comercial en *LuJiaZui*,

justo delante del frente histórico y administrativo de Shanghai, el *Bund*.

Esta intención traducía la idea ya referida de convertir Shanghai en un importante centro económico y bancario asiático y en el centro financiero chino para las empresas extranjeras que operan en este país; más que un distrito de *Pudong*, *LuJiaZui* fue el nuevo CBD de Shanghai, de acuerdo con el plan general de la ciudad y siguiendo los objetivos del Gobierno central.

Con una superficie de 1,7 kilómetros cuadrados y un área de construcción prevista de 4,2 millones de metros cuadrados, *LuJiaZui* conoció un primer plan general en 1991, coetáneo de los primeros planes realizados para *Pudong*; en los anexos de estos trabajos se presentan las varias etapas seguidas hasta llegar al plan final, incluyendo la consulta internacional de 1992, así como los presupuestos del plan final, aprobado en diciembre de 1993.

Siendo una nueva zona urbana de predominio monofuncional del terciario, el diseño de *LuJiaZui* combinó referencias internacionales el *Boulevard* central, el *Central Park*, la ciudad financiera de los rascacielos, etc. – con nuevos iconos asiáticos como la *Torre de Televisión* y de la arquitectura contemporánea, como el rascacielos del *World Financial Centre*.

Por lo que interesa a nuestro estudio, representa claramente una escala metropolitana, la operación de renovación urbana de *LuJiaZui* no fue una “simple” propuesta localizada, realizada en paralelo con la planificación habitual de la ciudad – sino un proyecto especial en los términos antes definidos por *Busquets* o *Kreukels*.

Con todo ello, la intervención en *LuJiaZui* constituyó una de las acciones operativas de concreción de la nueva metrópolis, encuadrada sucesivamente por los diferentes niveles de planificación – orientaciones nacionales, plan regional y ordenación de *Pudong* –, realizándose en simultáneo con otras intervenciones localizadas que forman parte en ese proyecto de

ROWE, Peter (ed.); *Shanghai. Architectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.90

⁸⁷⁹ ROWE, Peter (2004); *Privation to Prominente: Shanghai's recent rapad resurgence*; in: KUAN, Seng; ROWE, Peter (ed.); *Shanghai. Architectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.58/60

⁸⁸⁰ Específicamente: (1) *LuJiaZui*, el gran centro financiero de la china del socialismo de mercado, cuyas propuestas para sus 1,7 kilómetros cuadrados analizaremos en mayor detalle; (2) la zona de comercio libre de *Waigaoqiao*, con 10 kilómetros cuadrados, una plataforma logística y zona económica internacional asociada al puerto de contenedores; (3) la zona logística de exportaciones de *Jinqiao*, con sus 20 kilómetros cuadrados divididos entre el *Jinqiao Hi-Tech Park* y la *Comunidad Residencial Internacional del Parque de Jinqiao*, una zona de vivienda moderna servida por equipamientos de investigación, servicios financieros y aduaneros, comercio, empresas de servicios y zonas de recreo; (4) el *High-Tech Technology Park* de *Zhangjiang*, una zona con 25 kilómetros cuadrados desarrollada desde 1992 y desde 1995 objeto de medidas especiales de política urbana que conducirán a su más rápida ocupación, principalmente por actividades de farmacia y de tecnologías de información, incorporando seis zonas funcionales; (5) el nuevo aeropuerto internacional de *Hongqiao*, localizado a naciente del distrito de *Pudong*, en funcionamiento desde 1999, y; (6) una nueva zona de agricultura moderna con uso de la tecnología, principalmente dirigida para la plantación de vegetales para abastecimiento de la ciudad

una nueva metrópolis, como, por ejemplo, la nueva infraestructura portuaria, el nuevo sistema de infraestructuras de accesibilidades, el nuevo aeropuerto, los varios grandes proyectos económicos de *Pudong*.

La transformación de la ribera post-industrial en *LuJiaZui* es una parte del (D2) «proyecto de "metrópolis"» en curso para la "nueva" Shangai, líder del socialismo de mercado chino, integrando este gran proyecto coordinado; para confirmarlo, las dimensiones metropolitanas identificadas en Lisboa para este proceso de transformación de la ribera tienen particular sentido, específicamente:

- La coordinación con el programa de las grandes infraestructuras metropolitanas de accesibilidad y transporte – diría que con todas (viario, transporte público, puerto y aeropuerto);
- La creación de "La" nueva centralidad metropolitana;
- La determinación de la edificabilidad no estuvo acotada a la zona de intervención, produciéndose en el contexto general de las más de 500 hectáreas de *Pudong*;
- *LuJiaZui* se concibió como el punto álgido del nuevo desarrollo económico de *Pudong* y de toda la región;
- Constituyó una intervención operativa del plan regional;
- Incidió sobre una gran área y estuvo asociada a la modernización de la economía regional y nacional – hecho reflejado en el programa de la intervención;
- El programa de nueva centralidad económica fue intencionalmente localizado en la ribera frontera al *Bund* e introdujo una nueva dinámica en las centralidades metropolitanas – el *Bund* contemporáneo y el río como nuevo centro;
- Generó la imagen de la nueva ciudad contemporánea, e;



imágenes 666 a 668

LuJiaZui, la operación de renovación urbana de la ribera central de *Pudong*: (666) planta de la forma física del Plan y Diseño Urbano del Área Central de *LuJiaZui*, 1995; (667) perspectiva de la ocupación final de *LuJiaZui*, y; (668) vista a partir del *Huangpu*, 2002

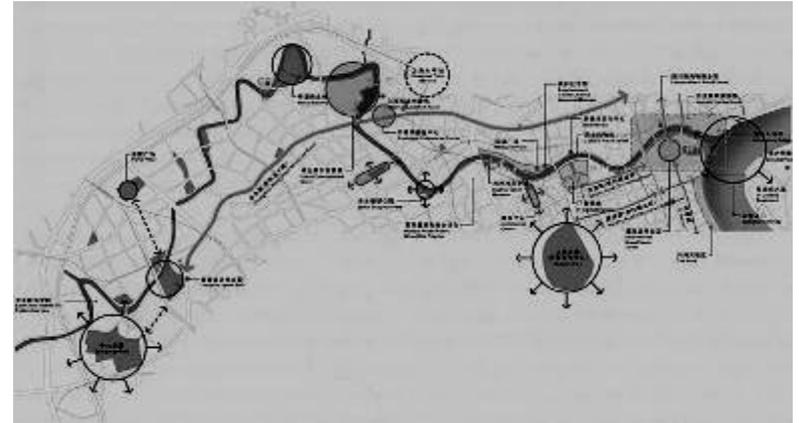
- Introdujo nuevas tecnologías urbanas y arquitectónicas.

La realización de *LuJiaZui*, en avanzado estado de concreción, marcó el inicio de la intervención en la ribera de *Pudong*, incidiendo sobre su área más central; más recientemente, esta dinámica de transformación de la ribera continuó con la emergencia de un proceso de planificación urbana extensiva de las riberas industriales de los ríos *Huangpu* y *Suzhou*, en que hay que destacar un importante componente: la recuperación ambiental de la calidad del agua – bastante contaminada en las antiguas riberas industriales.

Empezando por la ribera de *Suzhou* – históricamente un eje de contacto entre el establecimiento británico y la ciudad china – el proyecto de transformación se inició en 1997 como parte del proceso más amplio de cambio de la organización e imagen de la ciudad.

Siendo una zona desorganizada, en general sin relación entre los tejidos urbanos al norte y al sur con grandes extensiones de ocupación precaria, mezclando áreas industriales con barrios residenciales de diferentes cualidades y algunas áreas vacías, la intervención eligió como prioridades (1) la preservación de los edificios históricos más relevantes, (2) la reorganización del sistema de tráfico, (3) la creación de un sistema de parques y de un corredor verde, (4) la creación de un corredor de frente-río público, y (5) la creación de plataformas abiertas sobre el río, asociadas a los sistemas de agua.

Inciendiando sobre una extensión de ribera de 13,2 kilómetros, el plan de intervención fue redactado por la compañía EDAW, teniendo como objetivo la creación de una estructura base común para la transformación del frente-río, coordinando con los compromisos existentes – las varias iniciativas casuísticas ya aprobadas a lo largo del río, que corresponden a procesos de transformación (A) «a la escala del proyecto de arquitectura» y



imágenes 669 y 670

Plan General de Río Suzhou, EDAW, 1997: (669) planta síntesis y (670) perspectiva de la zona de puente viario HengFeng

(B1) de «*compañías industriales*»- nuevos proyectos piloto estratégicos en áreas localizadas

En particular los proyectos piloto, «*están insertados en una importante red de espacios libres que, no solo ofrece oportunidades de recreo, sino que también promueve el potencial de desarrollo en ambas orillas del río. (...) La estructura intenta extender la urbanidad de una red de espacios de calle, estableciendo así un sistema peatonal formulado en relación con los puntos focales de destino con el sistema del metropolitano, en contrapunto a la intervención aislada de proyectos de*

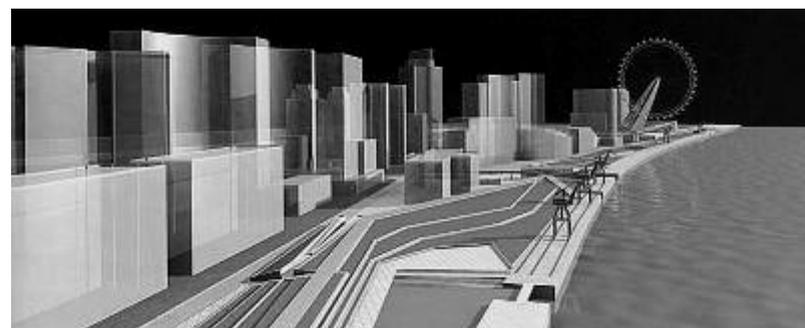
edificios»⁸⁸¹, de esta forma corrigiendo la histórica ineficiencia de las relaciones a lo largo del río, transformando el corredor ribereño en un elemento estructurante y así invirtiendo la lógica preexistente del desarrollo longitudinal del *Suzhou*, tradicionalmente de la costa hacia el agua.

La ribera del *Huangpu*, que con el desarrollo del proyecto de la nueva metrópolis asumió el papel de eje urbano central – el punto de contacto entre la centralidad histórica del *Bund* y la mentalidad contemporánea de *LuJiaZui* (o entre la cultura y la economía contemporánea) – seguía siendo todavía, en la transición del milenio, un corredor de frente de agua que apenas era accesible en una pequeña porción.

Siendo sumamente importante transformar esta nueva centralidad geográfica en una efectiva centralidad urbana de frente-río, se justificaba la realización de un proceso de planificación, en extensión, para transformar el *Huangpu* del periodo industrial en nueva ciudad.

Existiendo antecedentes en las ideas de transformación de las orillas del *Huangpu*⁸⁸², «la regeneración de toda la extensión del río *Huangpu* se convirtió en un tema central a partir del momento en que el desarrollo urbano pasó a contemplar las dos orillas del río. *LuJiaZui* forzó el repensar del carácter del río»⁸⁸³, justificándose en los años más recientes la existencia de varios estudios urbanísticos para el corredor.

Richard Marshal hace referencia a una primera propuesta incidiendo sobre los terrenos portuarios, realizada por *Skidmore*



imágenes 671 a 673

Perspectivas de la transformación extensiva de la ribera del *Huangpu*: (671) Plan General de *Sasaki Associates*, 2000; (672) propuesta de *Skidmore Owings and Merrill*, 2000, y; (673) perspectiva de la propuesta reciente para el tramo de 2,1 kilómetros de ribera y 60 hectáreas del norte del *Bund*, por *SWA*, correspondiendo a la transformación de la zona al norte del *Suzhou*, formada en el establecimiento americano, como vimos en el capítulo 3.2, en un proceso de crecimiento espontáneo a lo largo de la *Carretera Yangtzepoo*

⁸⁸¹ MARSHALL, Richard (2004); *Shanghai's Waterfront – presenting a new face to the world*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai, Architecture & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.165

⁸⁸² Por ejemplo, *Richard Marshal* hace referencia a la idea de los 70 de transformar el *Huangpu* en un parque ribereño. MARSHALL, Richard (2004); *Shanghai's Waterfront – presenting a new face to the world*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai, Architecture & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.165

⁸⁸³ MARSHALL, Richard (2004); *Shanghai's Waterfront – presenting a new face to the world*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai, Architecture & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.166

*Owings and Merri*⁸⁸⁴, a la que siguió, en el 2000, un estudio internacional promocionado por el *Shanghai Urban Planning*

⁸⁸⁴ «El plan buscaba la extensión de las conexiones visuales del agua hacia la ciudad, prolongando las calles y parques de barrio para conectar el frente de agua al sistema mayor de parques y espacios libres regionales. Además, los accesos y conexiones en la ciudad eran ampliados conjuntamente con la localización de estaciones de transito junto al frente de río y la incorporación de

Committee, invitando a tal efecto a los equipos de *Skidmore Owings and Merrill*, de *Sasaki Associates* y de *Philip Cox* para que aportaran ideas para el redesarrollo de 20 kilómetros de frente río entre los puentes *Yangpu* (norte) y *Nanpu* (sur)⁸⁸⁵.

Adoptándose un procedimiento similar al observado en *LuJiaZui*, el objetivo del estudio internacional fue la recogida de ideas para que, en un procedimiento posterior, el *Gabinete de Planificación Urbana de Shanghai* pudiese elaborar el plan general para ambas orillas; sólo en el 2005 se tuvo acceso a una propuesta final, y se creó la *Shanghai Huangpu Riversides Development Construction and Investment Co.*, compañía que será la responsable por la ejecución del plan.

De igual forma a lo sucedido en *LuJiaZui*, las intervenciones iniciales de regeneración extensiva de las orillas de los ríos *Suzhou* y *Huangpu* se asumen como acciones localizadas de concreción, en el terreno, de la nueva metrópolis de Shanghai.

Ambas intervenciones no son “simples” proyectos localizados, sino dos medidas operativas más que, en conjunto con varias otras aquí referenciadas, contribuyen para este proyecto superior que es la nueva Shanghai – produciéndose, así, un proceso de transformación como (D2) «proyecto de “metrópolis”».

En todas estas intervenciones, coordinadas con los niveles superiores de planificación, el propio modelo institucional adoptado ha sido el mismo, pasando por la creación de «“development corporations” públicas, (...) con derechos de venta y alquiler del suelo, en áreas localizadas, y responsables por la planificación local y por la necesaria inversión en las

redes peatonales extensivas. El movimiento en el agua crearía otro nivel de vitalidad y estaciones para los ferry fluviales, costeros, oceánicos se incorporaban en el plan. El esquema buscaba la creación de una serie de barrios distintos cada uno con características específicas. MARSHALL, Richard (2001); *Remaking the image of the city: Bilbao and Shanghai*; in: MARSHALL, Richard (ed.); *Waterfronts in post-industrial cities*; Spon Press; Londres, pp.67/69

⁸⁸⁵ Para una descripción sintética de estas propuesta consultar: MARSHALL, Richard (2004); *Shanghai's Waterfront – presenting a new face to the world*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai, Architecture & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique

infraestructuras. Pero, la aprobación final de los planes y proyectos se mantuvo en las autoridades municipales», en particular en los casos del desarrollo de activos inmobiliarios como puertos, zonas de comercio libre o centros financieros (...).

En el ámbito de los planes generales aprobados, la regulación de la actividad del nuevo desarrollo y redesarrollo urbanos fue ampliamente alcanzada con “planes de pormenor controlados”, estipulando los criterios que los futuros promotores debían respetar en cada manzana urbana, incluyendo, el tipo de uso, las ratios de áreas por planta, la ocupación de la parcela, la provisión de espacios libres, las restricciones de altura y otras exigencias locales. En el extremo opuesto del espectro, la dirección y el control de los varios proyectos de infraestructura se mantuvo fuera del nivel de jurisdicción local (...) con frecuencia siguiendo bajo control ministerial»⁸⁸⁶.

5.2.3 ¿El recinto de la Exposición Mundial de 2010 como proyecto especial?

Otro de estos proyectos localizados de transformación de la ribera post-industrial de Shanghai es la operación de renovación de 310 hectáreas sobre el *Huangpu*, localizadas al norte del *Bund* y de *LuJiaZui*, junto al puente *Yangpu*, cuyo plan general fue desarrollado en 2001 por el equipo francés *Architecture Studio*.

Presentando en común con la intervención en la zona de la *Expo'98*, en Lisboa, el hecho de tratarse de una intervención motivada por la realización de la Exposición Mundial de 2010 de Shanghai – en que, a propósito de la preparación del evento, se promueve la efectiva transformación de la antigua ribera industrial, que después pasará a ser nueva ciudad –, esta intervención, sin dejar de integrarse en el “proyecto metropolitano” de Shanghai, presenta algunas características

⁸⁸⁶ ROWE, Peter (2004); *Privation to Prominente: Shanghai's recent rapid resurgence*; in: KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.); *Shanghai, Architecture & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.60/61

particulares que la distinguen de las anteriormente referidas, específicamente:

- La asociación de la intervención a la realización de un evento internacional, justificando un proceso de planificación en dos fases: el evento y la ciudad del post-evento;
- El cuidado con la creciente visibilidad internacional de la zona, constituyendo un momento de promoción de la nueva imagen de la ciudad/región – integrando un componente especial de marketing urbano;
- La inversión especial en los temas de las infraestructuras ambientales urbanas, con la Exposición a convertirse «*un laboratorio urbano para las nuevas tecnologías para la vivienda, transportes, reciclaje y reutilización de residuos industriales*»⁸⁸⁷.

En este ejemplo, no está “apenas” en causa la creación de un trozo ribereño de nueva ciudad como parte del proyecto metropolitano de la nueva Shanghai; sin abandonar este contexto, las características mencionadas confieren a este proyecto un componente de intervención “especial”, aunque, al contrario del concepto avanzado por autores como *Busquets* o *Kreukels*, atrás referenciado, esa condición de distinción no sea ni la inversión “extraordinaria” verificada en este territorio en comparación al resto de la ribera, ni el hecho de tener lugar fuera o de forma paralela al cuadro del planificación general de la ciudad.

Como pudimos observar, en Shanghai el proceso de planificación general sustituye parte de su componente de regulación de la ocupación del suelo por la coordinación de una efectiva realización con proyectos localizados de promoción pública, del que este ejemplo es un caso más.

Tratándose pues de un proyecto con un encuadramiento distinto de los clasificados en Lisboa como (D1) «*proyectos especiales*» y



imágenes 674 y 675

Plan general y perspectiva de la zona de intervención de la Exposición Mundial de 2010 de Shanghai, en el *Huangpu*, *Architecture Studio*, 2001

no siendo, como los estudiados, una intervención aislada de gran dimensión – antes bien parece ser una más, entre muchas otras, que se concretan en simultáneo y de forma coordinada en la nueva ribera –, la operación de renovación urbana de la zona de la Exposición Mundial de 2010 significa, en Shanghai, una intervención localizada que forma parte del (D2) «*proyecto de metrópolis*» con algunas características que la distinguen de las restantes aquí observadas.

⁸⁸⁷ KUAN, Seng; ROWE, Meter (ed.) (2004); *Shanghai. Architectura & Urbanism for Modern China*; Prestel; Munique, pp.34

5.3 LA TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA POST-INDUSTRIAL EN EL CAMBIO ESTRUCTURAL DE DUISBURGO

«Gestionar la transformación urbana es un acto de equilibrio. Por un lado, deben considerarse las inevitables transformaciones locales económicas y sociales, resultantes del mercado general y de los procesos políticos. Por otro, existen los cambios deliberados introducidos en la ciudad, iniciados e implementados por actores que, por varias razones, tienen un interés en ello. Conducida en la dirección adecuada, la transformación urbana puede empeñarse en la reorientación de las infraestructuras, para poder alcanzar el equilibrio apropiado entre estas dos prioridades, que son la base de la calidad de vida de los ciudadanos en esa ciudad.»

En Duisburgo, reconociendo la capacidad de una larga variedad de actores para conducir el cambio de infraestructuras, revitalizando así la ciudad, se entendió que existía una oportunidad en las transformaciones estructurales a largo plazo que afectan a la ciudad. En este sentido, se concibió, al final de la década de los ochenta, la gestión integrada de esa transformación estructural con el "Duisburgo 2000". La estrategia a largo plazo implica una larga serie de actores en la ciudad y más allá de la ciudad.

"Duisburgo 2000" busca el refuerzo de la conversión de este punto alto de la crisis, antiguo corazón de concentración de industria pesada característico del mayor puerto interior del mundo, situado dentro de la aglomeración altamente industrializada de Rhin/Ruhr exactamente en la intersección de los ríos Rhin y Ruhr, en una localización capaz de generar y mantener en el futuro puestos de trabajo y vivienda.»

Duisburg International (1996): City of Duisburg, Office for Statistics, Urban Research and European Affairs; n°2, pp.7

Al retomar del caso de trabajo de Duisburgo, en esta segunda parte de la investigación, podremos observar distintos modos en como ocurrieron algunos de los procesos de formación de la ribera post-industrial deducidos a partir del caso de estudio de Lisboa.

Como comprobaremos, en la transformación reciente de la ribera de Duisburgo se dieron o se siguen dando, con sus particularidades, todos los procesos de transformación identificados en Lisboa, con excepción de (C) «la ribera de

jurisdicción portuaria» – aquí también, como en los dos casos de trabajo anteriores de Róterdam y Shangai, el puerto no gestiona los territorios de la ribera no necesarios para las operaciones portuarias y que se asumen para ocupación urbana –, y (D2) «el proyecto de metrópolis».

La transformación de la ribera post-industrial de Duisburgo debe entenderse en el marco de dos importantes contingencias que tuvieron influencia directa en su Ribera.

La primera, tal como pasó con el caso de Róterdam, se refiere al efecto destructor de la Segunda Guerra Mundial en la ribera industrial preexistente, en particular en los frentes urbanos de integración puerto/ciudad de Duisburgo y *Ruhrort* – la ribera industrial "histórica", que por ello dejó de existir.

Conociendo un proceso de reconstrucción donde el uso industrial perdió importancia – dando lugar a ocupaciones realizadas a lo largo de varias décadas siguientes con programas de vivienda, espacio público y equipamiento –, el impacto de la guerra en estas primeras manifestaciones de la actividad industrial representó, para lo que interesa en esta investigación, la reedificación en grandes áreas que, de no haber sido esta contingencia, constituirían el territorio por excelencia para que emergiera el proceso de transformación de la ribera (A) «a la escala del proyecto de arquitectura».

También en este caso de trabajo, el presupuesto es que la formación de una primera ribera industrial que fue parte de la ciudad y que, después de perder sus funciones operacionales, se fue transformando parcela a parcela, respetando el parcelario, se enfrentó a un "accidente" que fue la destrucción masiva motivada por la Segunda Guerra Mundial.

Incluso habiéndose producido la recuperación/reconstrucción de algunos edificios antiguos localizados en la ribera – ahora ya no industrial – de la nueva ciudad de la posguerra no podemos

considerar relevante el proceso de transformación (A) a «*la escala del proyecto de arquitectura*».

La segunda contingencia presente en la ribera de Duisburgo fue el impacto socio-económico extraordinario del final del periodo industrial, en comparación con los otros casos estudiados. En efecto, como resultado de la naturaleza de su actividad económica en el periodo industrial, los cambios estructurales de las décadas de los setenta y de los ochenta, marcados por la profundización de la crisis en las grandes industrias del carbón, del acero y del hierro en las cuencas del *Rhin* y del *Ruhr*, tuvieron un impacto muy acentuado en Duisburgo, con el cierre de diversas compañías de los principales sectores de empleo.

Las consecuencias de esta transformación tardía se agravaron debido al hecho de que la ciudad tenía una estructura económica de características mono-funcionales, dependiendo en gran parte de estas actividades.

«*El crecimiento económico del nudo de concentración de industria pesada hasta la década de los sesenta tuvo como base las minas de carbón, la producción de hierro y las industrias de procesamiento, que eran extremadamente dependientes de las dársenas. (...) El declive económico de la ciudad empezó con la crisis estructural de las minas de carbón, al inicio de los años sesenta, seguida por la de la industria del hierro en los setenta. En este periodo, la economía local era en su casi totalidad dependiente de estas dos industrias clave. Del inicio de la década de los sesenta al inicio de la década de los noventa, Duisburgo perdió 91.000 puestos de trabajo, de los que el 80% en estas industrias*»⁸⁸⁸, correspondiendo en gran parte a trabajadores especializados y de más difícil reinserción.

En los mismos treinta años, Duisburgo perdió también 155.000 habitantes (aproximadamente un cuarto de su población), en su mayor parte jóvenes con otro tipo de formación que pudieron

buscar empleo en otras ciudades, recuperándola hasta hoy para alcanzar aproximadamente los 540.000 habitantes⁸⁸⁹.

El panorama fue pues bastante complejo: había que estancar el impacto social de este cambio, había que transformar estas actividades en decadencia en industrias de tecnología moderna y en servicios, había que invertir en la recalificación del ambiente y había que apostar en la recalificación y en la renovación urbana para crear las bases físicas para las nuevas actividades.

La respuesta a la compleja situación de la ciudad fue una intervención integrada en diferentes sectores, primero ensayada con la creación, en 1984, de la *Exposición Internacional de la Construcción del Emscher Park* – el proyecto *IBA*⁸⁹⁰.

En ese contexto se desarrolló una primera propuesta de transformación de la zona de contacto entre el *Innenhafen* y la ciudad, estructurada a partir de una división en cinco zonas, constituyendo una parte de la propuesta la base para un plan de reconstrucción del casco antiguo (1987); planteando entonces, para las tres zonas occidentales⁸⁹¹, un programa de relleno de algunos pequeños vacíos y de refuerzo de la estructura de espacios públicos de la ciudad, esta propuesta justificó la realización de algunas intervenciones urbanísticas en la ribera, siendo una intervención insignia el conjunto residencial localizado sobre el trozo existente de la antigua muralla – ejemplificando, así, en la ciudad la manifestación del proceso de transformación (B2) «*del tejido/espacio industrial*».

También en el contexto de la *IBA*, la transformación concretada entre 1989 y 1999 de las aproximadamente 200 hectáreas

⁸⁸⁸ *Duisburg Internacional* (1996); City of Duisburg, Office for Statistics, Urban Research and European Affairs; n°2, pp.10

⁸⁸⁹ (1) *Duisburg Internacional* (1996); City of Duisburg, Office for Statistics, Urban Research and European Affairs; n°2, pp.10; (2) *Duisport, 75 Jahre Duisburger Hafen AG* (2001); Die Zukunft geht weiter, Hampp Verlag y Duisburger Hafen AG; Duisburgo

⁸⁹⁰ *Internationales Bauaustellung Emscher Park*, un programa de la región de *North-Rheine Westphalia* y de las ciudades del río *Emscher* que buscaba el desarrollo de estrategias estructurales para modernizar esta región industrial

⁸⁹¹ Correspondientes aproximadamente a la zona de la antigua ciudad amurallada (salvo el extremo sur-naciente) y al trozo del *Innenhafen* fronterizo

industriales localizadas al norte de *Ruhort* – correspondientes a la antigua unidad industrial metalmecánica de la *Thyssen*, cuya formación territorial correspondió (4) al «*proyecto de la compañía industrial*»⁸⁹² – en el *Parque de Paisaje del Norte de Duisburgo*, manifiesta la presencia de un proceso de transformación (B1) «*de la compañía industrial*», en este caso representando una intervención pública de creación de un equipamiento colectivo asociado al mantenimiento de la memoria de la industrialización que marcó la región durante más de un siglo.

En 1988, en la secuencia de las propuestas del *IBA*, se definió el programa *Duisburgo 2000*, una estrategia a largo plazo participada por los diferentes actores locales y regionales que tenía como objetivo revitalizar la estructura socio-económica de la región, avanzando al efecto con un conjunto de proyectos motores catalizadores de la transformación estructural, pasando algunos de ellos por una intervención física en la ciudad.

El programa *Duisburgo 2000*, además de monitorizar permanentemente los efectos de la transformación, proponía un conjunto de proyectos motores que servían como catalizadores de la transformación estructural, pasando algunos de los cuales por una intervención física en el territorio, destinados a convertir la ciudad en más atractiva para las nuevas actividades y para la residencia.

Se llevaron a cabo acciones como la modernización de la administración, la inserción en redes internacionales, la monitorización del tejido empresarial y de la formación profesional, la gestión urbana de la transformación social, así como acciones específicas de renovación urbana, como intervenciones integradas en barrios residenciales en el norte de la ciudad y, de particular interés para este estudio, la transformación del *Innenhafen*.

⁸⁹² Compañía que empezó actividad en 1903, dando secuencia de la ocupación industrial anterior en la misma actividad por las compañías *Hunntenwerk Phoenix* (1853) y *Rheinischen Stahlwerke* (1870), cuya formación pudimos observar en el capítulo 3.3 – imágenes 3.3.18

Madurado este proceso integrado de “refundación” de la economía de la ciudad, la operación de transformación de las 89 hectáreas del *Innenhafen* – que empezó en 1990 con el concurso de ideas y que sigue actualmente en avanzado estadio de concreción –, marcó, en Duisburgo, la presencia de la transformación de la ribera en una escala superior a la ciudad, presentando características que la definen, como observaremos, como (D1) «*proyecto especial*».

Constituyendo también un (D1) «*proyecto especial*», el ejemplo de la transformación del recinto de 265 hectáreas de las antiguas instalaciones de la *Krupps*, en el lado poniente del *Rhin*, presenta un forma distinta de transformación de la ribera industrial, generando, no un trozo de nueva ciudad, como pasó en los restantes ejemplos observados, sino un área de nueva ciudad logística promovida por la autoridad portuaria.

5.3.1 El tejido/espacio industrial en la transformación de la ribera antigua en la ciudad

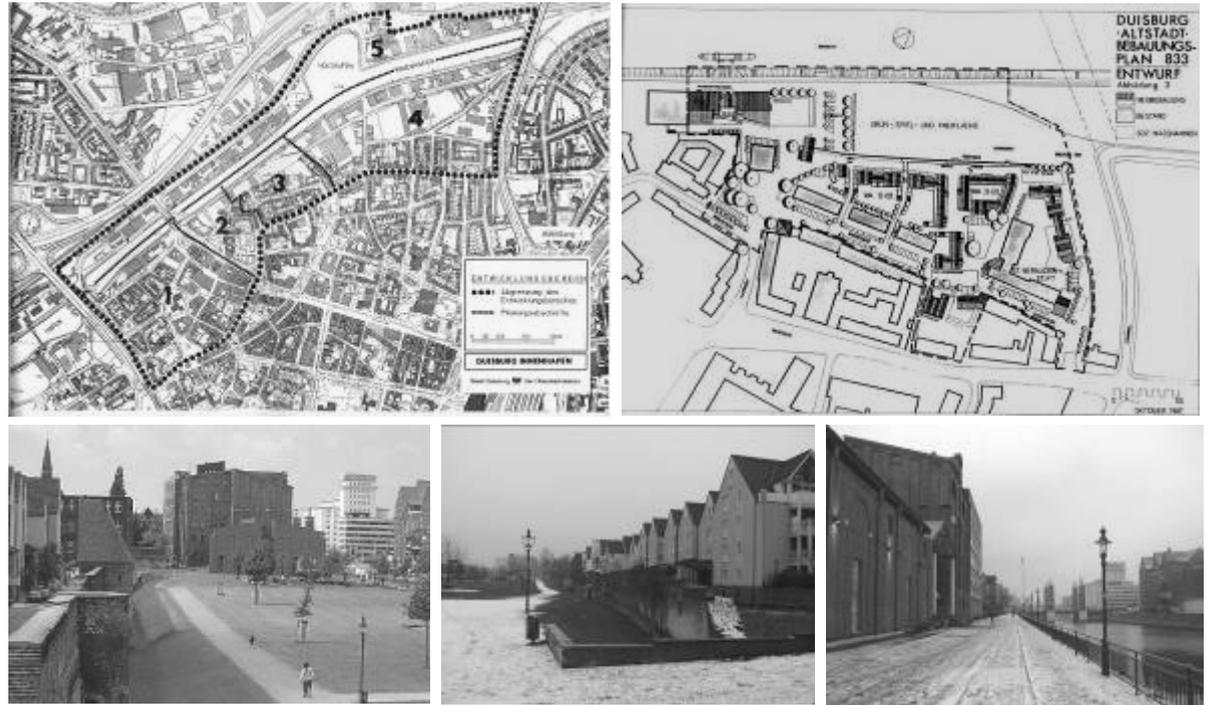
Volviendo al lanzamiento de la *IBA*, en el año 1988 la ciudad de Duisburgo y el *Distrito del Norte de Rhin-Westfalen* realizaron la exposición del proyecto, proponiendo un conjunto de acciones de recuperación ecológica y de reconstrucción urbana para el territorio del *Emscher*, en las que se incluían, entre otras, iniciativas como la renovación del *Innenhafen* o la creación del *Parque de Paisaje del Norte de Duisburgo*.

Respecto al *Innenhafen*, desde 1985 se había debatido, a diferentes niveles, una aproximación territorial a este espacio de ribera, desarrollándose entonces un concepto que tomó como base la división del *Innenhafen* y de la zona próxima de la antigua ciudad amurallada en 5 áreas, proponiendo un programa definido para cada una de ellas⁸⁹³ – imagen 676.

⁸⁹³ Para la zona 1 (una zona compacta interior a la antigua muralla) la prioridad fue la integración de los espacios libres en la estructura del espacio público de la

Esta propuesta y la base de subdivisión justificarán el desarrollo, por partes, de un *Plan de Reconstrucción del Casco Antiguo de Duisburgo (Duisburg Altstadt Bebauungs-Plan)*, que concluyó en octubre de 1987⁸⁹⁴.

El plan proponía, en particular para la zona 3, la realización de un conjunto de intervenciones urbanísticas de naturaleza diversa capaces de aproximar la zona consolidada de la ciudad al *Innenhafen*, como son, (1) una intervención de calificación en un trozo acotado del espacio público del frente-río, con la construcción de un paseo en la margen sur del antiguo puerto interior, (2) la adaptación de un edificio industrial a un equipamiento público, con la transformación del edificio del antiguo molino en museo histórico de la ciudad⁸⁹⁵ y, (3) por detrás



imágenes 676 a 680

El *Innenhafen* y el proceso de transformación (B2) «del tejido/espacio industrial» en la transición para la década de los noventa: (676) el IBA y la división del *Innenhafen* en 5 zonas, 1989; (677) plano del *Plan de Reconstrucción del Casco Antiguo de Duisburgo* para la zona 3, 1987; (678) vista actual del edificio del *Museo de la Cultura e Historia de Duisburgo*, con el trozo de la muralla y el barrio de vivienda a la izquierda; (679) vista actual del trozo de la muralla y el barrio de vivienda, y; (680) vista actual del trozo de espacio público de frente-río objeto de intervención en el inicio de la década de los noventa

de la antigua muralla, la construcción de un barrio de viviendas – imágenes 677 a 680.

La realización de estos tres proyectos urbanísticos de naturaleza distinta – adaptación y ampliación de un antiguo edificio industrial para equipamiento público, proyecto de espacio público y nuevo conjunto residencial –, que tuvo lugar en la transición de la década, puede ejemplificar la presencia de tres formas distintas de intervención en la ribera promovida por la ciudad (B) a «la escala del proyecto urbanístico», demostrando el proceso de transformación (B2) «del tejido/espacio industrial».

Siendo particularmente relevante de ilustrar, en una única realización, las tres formas específicas que han sido identificadas en la transformación urbanística (B2) «del tejido/espacio

zona; para las zonas 2 y 3 el objetivo fue completar algunos pequeños vacíos y continuar la integración en la estructura de espacios públicos; las zonas 4 y 5, determinantes para el desarrollo de las propuestas, contemplaban, la zona 4 la creación de una nueva área residencial en el *Innenhafen* y de nuevos espacios verdes y de ocio (tomando en consideración los intereses del margen sur del puerto y de los edificios industriales existentes) y la zona 5 la concreción de una nueva zona de oficinas de la ciudad – incorporado el análisis de las cualidades de las edificaciones industriales existentes y los problemas del viario y de la proximidad a la autopista. El programa definía también una filosofía para la intervención, puesto que, además de cumplir el programa, las propuestas deberían integrar los edificios industriales y buscar una implementación en base al mercado

⁸⁹⁴ Vide en particular: *Dienstleistungspark Duisburg-Innenhafen Gutachterverfahren für Stadtplaner und Projektentwickler* (1989); Stadt Duisburg, IBA; Duisburgo

⁸⁹⁵ Habiendo terminado su actividad productiva en enero de 1969, el edificio fue adaptado y ampliado en la secuencia de su transformación en el *Museo de la Cultura e Historia de la Duisburgo (Kultur- und Stadthistorisches Museum)*, obra terminada en 1991. vide: <http://www.stadtmuseum-duisburg.de/>

industriab, específicamente (B2a) la intervención en tejidos urbanos industriales o parcialmente ocupados, (B2b) la intervención en espacios públicos de ribera, y (B2c) la concreción de importantes equipamientos públicos – adaptando edificios industriales preexistentes, con edificación nueva o mezclando ambos casos –, en este ejemplo de Duisburgo se plantearon las siguientes dimensiones urbanísticas:

- La vocación urbana de los terrenos objeto de intervención y su entorno, planteando como opciones (1) el reaproximar la ciudad al río, (2) el desarrollo de un programa de vivienda dentro de las antiguas murallas, recreando la “histórica” ocupación densa del casco antiguo – y con el propio partido estético de la arquitectura a integrar elementos de evocación histórica⁸⁹⁶ –, y (3) el afectar del corredor de ribera exterior al trazado de la antigua muralla para uso público – el equipamiento y el espacio público;
- La definición del programa en una perspectiva superior al ámbito local, atendiendo a las necesidades más amplias al nivel de la ciudad, por ejemplo, promoviendo el programa de vivienda para clases más altas⁸⁹⁷, y los equipamientos culturales y de ocio;
- El valor arquitectónico y de trazado urbano de elementos preexistentes, en este caso integrando piezas como un trozo de la muralla medieval que no fue destruida y reaprovechando elementos industriales como el edificio del molino, adaptado para museo, o diversas piezas de equipamiento portuario antiguo, de hierro, integradas en la ribera como elementos de arte público evocativos de la



imágenes 681 a 683

(681) Vista actual del espacio público de la ribera del *Innenhafen* colindante al *Museo de la Cultura e Historia de la Duisburgo*, con el recurso a antiguas piezas de equipamiento portuario como elementos de arte público evocativo de la ocupación industrial anterior; (682) y (683) el *Museo Alemán de la Navegación Fluvial*, en *Ruhrort*, con la estructura del embarcadero en el puerto y el edificio principal adaptado a partir de las antiguas piscinas públicas de 1913

ocupación del periodo industrial – en una práctica que tuvo continuidad en la operación que se siguió en el *Innenhafen*;

- La opción de diseño urbano de creación de espacio público en la ribera de servicio a la ciudad;
- El inicio del proceso de calificación de la antigua zona portuaria, con esta intervención señalando el primer momento de recuperación de la ribera por parte de la ciudad.

⁸⁹⁶ Señaladamente (1) la forma de los tejados, (2) la evocación de un parcelario de frente urbano reducido y ocupación proyectada hacia el interior, y (3) la “organicidad” conferida por la quiebra de los alineamientos regulares del frente urbano, con avances y reculos del edificado parcela a parcela

⁸⁹⁷ Programa de vivienda con reducida expresión en Duisburgo, donde predominó la vivienda de trabajadores, pero necesaria en el proceso de cambio estructural de la economía, entonces en su inicio, para poder fijar cuadros de nivel superior

Este proceso de transformación de la ribera por la ciudad puede identificarse también en el aglomerado *Ruhrort*, al norte del *Ruhr*, con otro ejemplo de inversión pública en la diversificación de la oferta cultural de la ciudad.

Localizado en la antigua zona portuaria de *Ruhrort*, el edificio público de las piscinas cubiertas, de 1913, fue transformado, en 1998, en el *Museo Alemán de la Navegación Fluvial*⁸⁹⁸ – imagen 5.3.08 –, tratándose aquí de la adaptación de un edificio antiguo que era ya un equipamiento público, que presentaba condiciones deficientes para los requisitos contemporáneos de su tipología, a otro tipo de equipamiento – transformación integrada en la estrategia general de Duisburgo de diversificación de la oferta cultural de la ciudad post-industrial.

Este ejemplo, aunque aparentemente configurando una intervención (A) «a la escala del proyecto de arquitectura»⁸⁹⁹, en que el edificio preexistente cambió de uso, ganó una dimensión de (B) proyecto urbanístico (1) por corresponder a una concreción localizada del programa estratégico general de la ciudad de refuerzo de sus equipamientos de cultura y ocio, y (2) por asumir un ámbito territorial más amplio, con componentes del museo localizados en otras zonas del entorno – especialmente el embarcadero para acceso a las embarcaciones fluviales industriales recuperadas como piezas museológicas, localizado en el puerto.

5.3.2 La transformación de la compañía industrial como programa de equipamiento público: el *Parque de Paisaje del Norte de Duisburgo*

⁸⁹⁸ *Museum der Deutschen Binnenschifffahrt* (<http://www.duisburg.de/micro/binnenschifffahrt/>), un equipamiento museológico destinado a la preservación de las memorias de la utilización de río como soporte al desarrollo económico de Duisburgo

⁸⁹⁹ Donde pueden identificarse dimensiones urbanísticas, el valor patrimonial del edificio preexistente y su vocación tipológica y constructiva para las nuevas funciones

Resultado del desarrollo de las propuestas avanzadas en la segunda mitad de la década de los ochenta por la *IBA*, la adaptación de las infraestructuras, edificios y equipamientos de las 200 hectáreas de las antiguas instalaciones industriales de la *Thyssen* en el multi-funcional *Parque de Paisaje del Norte de Duisburgo* correspondió a una forma más de implementación del programa estratégico general de la ciudad para reforzar los equipamientos de cultura y ocio de Duisburgo, el programa *Duisburgo 2000*.

Correspondiendo al territorio formado a partir (4) «del proyecto de la compañía industrial» que, como vimos en el capítulo 3.3, tomó por base la fijación en dos momentos de las compañías *Hunttenwerk Phoenix* (1853) y *Rheinischen Stahlwerke* (1870), el recinto industrial afecto desde 1903 a la *Thyssen* y que integraba la actividad metalmeccánica con una mina de carbón mantuvo su actividad hasta 1985, fecha de la entrada en vigor de restricciones comunitarias con introducción de cuotas en la producción de hierro y acero⁹⁰⁰.

«Las enormes estructuras de acero fueron todo lo que quedó como testimonio del duro trabajo humano, ilustrando el periodo de la arquitectura industrial. El compromiso de un grupo de ciudadanos evitó la amenaza de la demolición de los edificios e instalaciones y, entre 1990 y 1999, finalmente, el *IBA – Exposición Internacional de Edificación del Emscher-Park* creó un nuevo tipo de parque que alcanzó una simbiosis entre los artefactos creados por el hombre y la flora natural»⁹⁰¹.

Concretado entre 1989 y 1999, el programa de esta original adaptación del recinto de una importante compañía industrial en un parque público⁹⁰² multi-funcional integró, entre otros, (1) llenar un depósito de gas con más de 20.000 metros cúbicos de agua,

⁹⁰⁰ *Duisburg on the Rheine* (2000): City of Duisburg, Duisburgo, pp.38

⁹⁰¹ *The Industrial Park*: in: <http://www.landschaftspark.de/en/home/index.php>

⁹⁰² Gestionado por la *Landschaftspark Duisburg-Nord GmbH*, una compañía de la ciudad de Duisburgo

creando un escenario subacuático para diversas actividades, (2) transformar los antiguos "bunkers" en zonas de escalada, explotadas por la *Asociación Alemana de Montañismo*, (3) un proyecto de arquitectura de paisaje, mezclando la naturaleza con las infraestructuras industriales de acero, incluyendo diversos itinerarios para paseos de diferente duración, (4) la creación de diversiones para niños en antiguas infraestructuras, (5) la concepción de un programa de iluminación nocturna de las estructuras metálicas⁹⁰³, (6) la creación de un escenario para espectáculos al aire libre en la antigua estación central de energía - *Kraftzentrale* -, (7) la adaptación de las antiguas infraestructuras de combustión del hierro - *Dampfgeblase-halle* - en la "basílica", utilizada para la realización de conciertos, (8) la transformación de las antiguas líneas del ferrocarril en carriles bici, (9) la adaptación del canal de agua, limpio, para deportes fluviales.

Para lo que interesa en este estudio, la transformación de las instalaciones industriales de la *Thyssen* en el *Parque de Paisaje del Norte de Duisburgo*, supone una manifestación original del proceso de transformación (B1) «de la compañía industrial», en este caso representando una intervención pública de creación de un equipamiento colectivo asociado a mantener la memoria de la industrialización y no una intervención privada de urbanización y edificación, como se observó en el caso de Lisboa en ejemplos de distintos momentos



imágenes 684 a 688

La transformación de las 200 hectáreas de las antiguas instalaciones industriales de la *Thyssen*, al norte de *Ruhrort*, en el *Parque de Paisaje del Norte de Duisburgo*, como proceso de transformación (B1) «de la compañía industrial»: vistas actuales (684) del escenario de espectáculos al aire libre, (685) de una zona de antiguas estructuras ahora con la función de zona de recreo y mirador, (686) de un trozo localizado del espectáculo nocturno de iluminación, (687) del recinto subacuático del antiguo depósito de gas, y (688) de un panorama de integración de paisajes industriales y naturales

como fueron el *Centro Empresarial Invil Tejo*, en la antigua *Compañía Oriental de Hilados y Tejidos* o, más recientemente, en *Braço de Prata* y en la *Matinha*.

También en este ejemplo, el proceso de transformación (B1) «de la compañía industrial» incidió sobre los territorios formados a partir (4) «del proyecto de la compañía industrial», indicando la presencia de una relación preferencial entre ambos procesos específicos de formación y transformación de la ribera industrial.

⁹⁰³ De autoría del artista británico *Jonathan Park*

Aunque se trate de un programa público poco frecuente en estos casos, las dimensiones urbanísticas identificadas en Lisboa para este proceso de transformación siguen siendo pertinentes:

- La vocación de los terrenos en la ciudad, aquí planteando un programa original heredado de la IBA, de equipamiento/parque público en memoria de la ocupación industrial;
- La definición del nuevo programa, aquí tomando parte en la prioridad estratégica de refuerzo de los equipamientos de cultura y ocio de la ciudad post-industrial;
- El valor patrimonial conferido a todas las estructuras industriales, integradas en el nuevo programa;
- La inversión en el diseño del paisaje, integrando los elementos arquitectónicos e invirtiendo en la creación de espacio público y en el encuadramiento para las varias nuevas funciones de cultura y ocio;
- La calidad y originalidad arquitectónica y del paisaje resultante de la intervención, constituyendo un polo de atracción de ámbito supralocal.

5.3.3 El proyecto especial como instrumento del cambio estructural de Duisburgo: el *Innenhafen* y el *Logport*

Volviendo al proyecto IBA y al cambio estructural de la economía de Duisburgo, sus resultados más significativos en cuanto a manifestación urbanística en la ribera, se dieron con la operación de renovación urbana del *Innenhafen*, que se asumió como proyecto piloto para la materialización de una estrategia de regeneración del perfil socio-económico de la ciudad.

El objetivo de la intervención en el *Innenhafen* fue la creación, en Duisburgo, de (1) una moderna zona de servicios (en conjunto con la inversión en el *Parque Electronic*, también del arquitecto *Norman Foster*), integrando también (2) un fuerte componente de

la nueva ciudad de la cultura y ocio y (3) nueva residencia cualificada para cuadros superiores de las nuevas compañías y una gama variada de oferta de vivienda de calidad superior – yendo al encuentro de un sentido para la transformación estructural pretendida para Duisburgo.

Es importante recalcar que el proceso de renovación urbana de *Innenhafen* fue uno de los varios proyectos motores del programa *Duisburgo 2000*⁹⁰⁴, integrando, como proyecto piloto “excepcional”, la doble función de (1) concretar los programas necesarios al desarrollo de la agenda de transformación de la ciudad post-industrial, y (2) demostrar al exterior las nuevas dinámicas de la ciudad, que dejaba tras de sí la crisis de la industria pesada, de la contaminación ambiental y de los puestos de trabajo de baja calificación, atrayendo nuevas actividades económicas, nuevos residentes y nuevos usuarios de las infraestructuras y equipamientos culturales y de ocio.

Siguiendo el programa y un conjunto de orientaciones generales⁹⁰⁵ propuestos en la IBA al final de la década de los ochenta, el desarrollo de la propuesta final para la transformación del *Innenhafen* fue precedida por la realización, en 1990, de un concurso internacional de ideas en que una de las prioridades fue compatibilizar los temas económicos y la intervención de renovación urbana.

Descrito con mayor detalle en los anexos y bien ilustrado en bibliografía específica⁹⁰⁶, el concurso contó con la participación

⁹⁰⁴ El programa *Duisburgo 2000* contemplaba medidas como (1) la modernización de la administración pública, (2) la inserción en redes internacionales, (3) la modernización del tejido empresarial, (4) la formación profesional, (5) la gestión urbana de la transformación social, y (6) acciones específicas de renovación urbana, en que el *Innenhafen* tomó y que contempló también intervenciones integradas en barrios residenciales de la ciudad. in: *Duisburg Internacional* (1996); City of Duisburg, Office for Statistics, Urban Research and European Affairs; n°2

⁹⁰⁵ Como, por ejemplo, la búsqueda de una implementación con base en el mercado

⁹⁰⁶ Vide, en particular, las bases del concurso (*Dienstleistungspark Duisburg-Innenhafen Gutachtenverfahren für Stadtplaner und Projektentwickler* (1989); Stadt Duisburg, IBA; Duisburgo) y la publicación de las soluciones de los equipos y el informe del tribunal del concurso (*Emscher Park Wettbewerbe*).

de seis equipos internacionales⁹⁰⁷ y tuvo la particularidad de atribuir al equipo vencedor – *Norman Foster y Asociados*, con la colaboración de tres equipos locales⁹⁰⁸ – la responsabilidad efectiva de realización de los estudios finales de la intervención.

La decisión municipal de avanzar con la revitalización del *Innenhafen* se tomó en 1992, asumiendo el programa anteriormente propuesto – compuesto por la creación de un parque de servicios moderno, vivienda de gama superior y zonas de ocio cerca del agua –, y el modelo de promoción público/privado, como formas de (1) fomentar la transformación de la base económica de la ciudad, (2) promover la modernización de la imagen de la ciudad, y (3) generar nuevo empleo calificado.

Contando con el soporte de inversión “extraordinario” de los fondos comunitarios⁹⁰⁹, y justificado la creación de una compañía promotora específica para la operación⁹¹⁰, la intervención en el *Innenhafen* incidió sobre un área de 89 hectáreas, para la que se previó un área de construcción de aproximadamente 250.000 metros cuadrados, correspondiendo más del 50% para oficinas.

Más que seguir un plan general, la concreción de la intervención en el *Innenhafen*, iniciada en 1994, fue un proceso activo de gestión urbanística, donde, a partir del estudio general – que siguió en términos generales la propuesta de la fase de concurso –, se fueron introduciendo, punto a punto, alteraciones o detalles, siendo asumida la gestión permanente por la *Innenhafen*

Duisburg mbH, contando con la colaboración del equipo de *Norman Foster*, como consultor, en las tareas de detalle de planificación, de acompañamiento de la gestión urbanística y de proyecto del espacio público y de algunos edificios⁹¹¹.

Asumiendo que los objetivos económicos y urbanísticos de la ciudad deberían caminar codo con codo, la propuesta asumió una ambición de calidad arquitectónica y de creación de una capacidad de atracción en el *Innenhafen*, en relación a los tejidos consolidados de la ciudad de Duisburgo – confiriendo al frente de agua un papel central y justificando así la fuerte inversión en la recalificación del plano de agua y de los espacios de frente-rio.

El aprovechamiento de los antiguos edificios, aceptando la herencia industrial, se asumió desde los primeros estudios de la década de los ochenta – fue también un tema transversal en algunas de las propuestas de la IBA –, considerándolos hitos arquitectónicos en referencia a la historia y en la nueva imagen de la ciudad; en este sentido, se propuso su transformación en equipamientos culturales (museos), en comercio, restauración y en oficinas, asumiendo como campos temáticos (1) la internacionalización de la vida económica; (2) la ecología y la protección del medio ambiente, y (3) la microelectrónica⁹¹².

Tal como se puede apreciar en *Kop van Zuid*, en el modelo de implementación público/privado, se consideró un objetivo principal el tema de la calidad urbanística y arquitectónica, dando aquí respuesta a la necesidad que crear áreas calificadas con la capacidad de fijar nuevas compañías y residentes y de justificar la “especial” inversión en espacio público, equipamientos culturales y de ocio.

Dienstleistungspark Duisburg-Innenhafen Ergebnisse des Wettbewerbsverfahrens und Empfehlungen der Jury (1991); Stadt Duisburg, IBA; Duisburgo)

⁹⁰⁷ El equipo Agiplan, el equipo Baucoop, el equipo DEWG, el equipo DPE/AFA, el equipo LEG/Norman Foster y el equipo Arge Novell & Partner

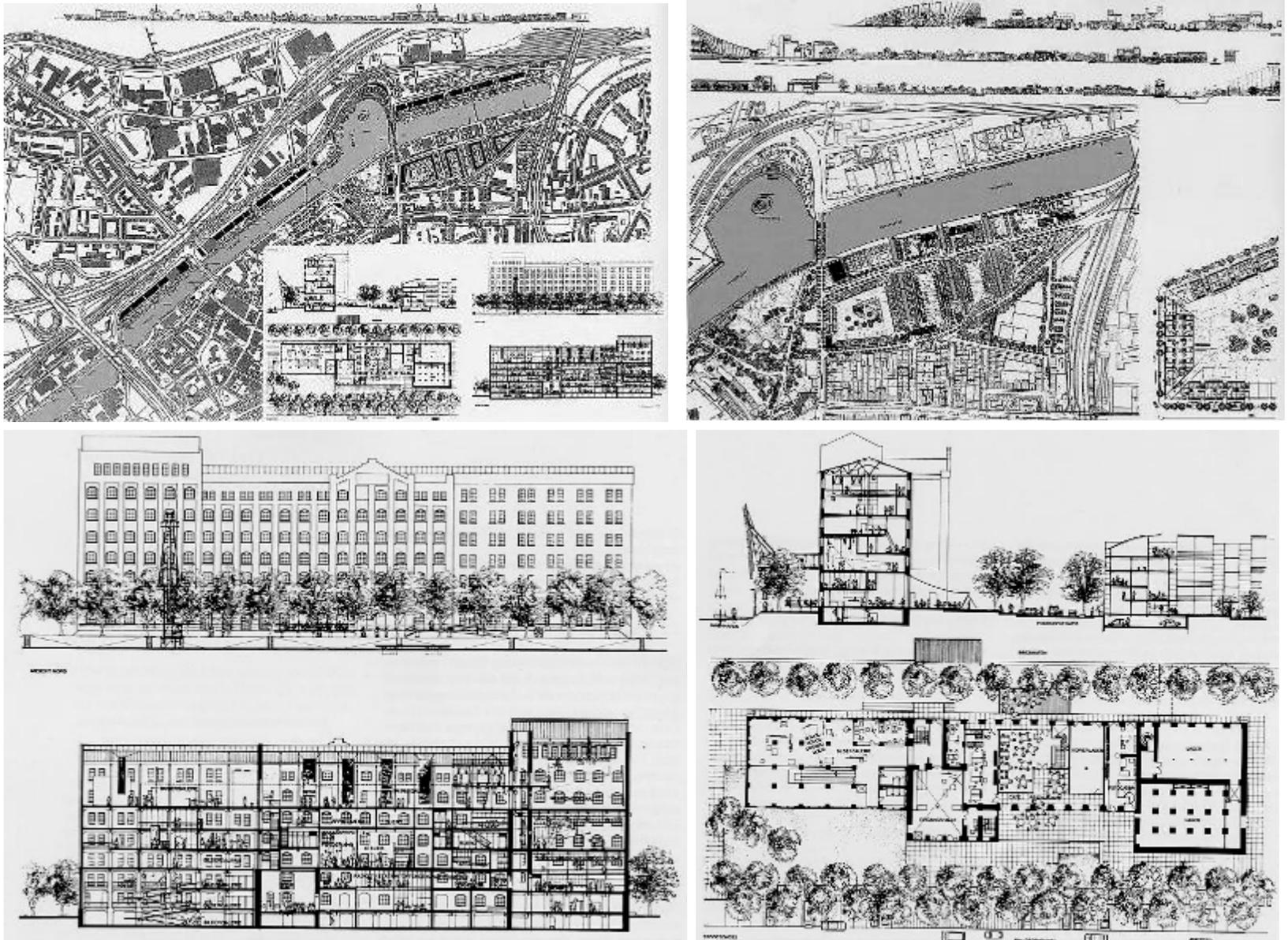
⁹⁰⁸ Principalmente, *Kaiser Bautechnik*, de Duisburgo, *Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen mbH*, de Düsseldorf, y *Treuhand*, de Essen

⁹⁰⁹ Que financiaran en el 50% la adquisición de los terrenos y en el 80% de intervención pública

⁹¹⁰ La *Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH*, creada en 1993 y con el capital social repartido en dos partes iguales entre la ciudad y la región del Norte de Rhein-Westfalen, e integrando miembros de la plantilla municipal y un consejo compuesto por representantes del Ayuntamiento y de la administración local, de autoridades regionales y del departamento estatal del distrito del Norte de Rhein-Westfalen, del grupo bancario *West LB Bank* y de la *Cámara de Comercio*, reflejando el consenso político y el amplio apoyo existente al proyecto

⁹¹¹ *Duisburg – Erhalten – Entwickeln – Erneuern. Ein altes Hafeneareal wandelt sich* (199-);Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH; Duisburgo, 199-

⁹¹² *Innenhafen Duisburg – Ein Projekt der IBA – Emscher Park* (1993); Stadt Duisburg, IBA; Duisburgo



imágenes 689 a 694

El (D1) «*proyecto especial*» del Innenhafen Duisburgo: (689) y (690) plan general de la intervención y detalle, de autoría del equipo coordinado por el arquitecto Norman Foster, 1990; (691) y (692) detalle de la propuesta para la transformación del edificio de almacenes *Koppers-Muhle*, 1990

El objetivo estratégico de calidad justificó la implementación por la entidad promotora de un procedimiento propio para la nueva obra (que representó un suplemento de coste adicional en el

proceso de edificación)⁹¹³ y que se manifestaba a tres niveles: (1)

⁹¹³ Conocido un agente interesado en invertir en la edificación de fincas disponibles, primero debería realizarse un concurso de arquitectura o un *workshop*, en el cual la compañía proponía equipos y estaba representada en el

la garantía de que el potencial existente en la extensa línea de contacto con el plano de agua, tenía correspondencia en la calidad del espacio público que la conformaría, encontrando como respuesta la inversión en el proyecto de las infraestructuras, de los espacios públicos y del arte público; (2) la asunción del valor potencial de los principales edificios industriales a preservar, capaces de, por sí mismos, conferir identidad al recinto de la operación, y; (3) la garantía que las nuevas construcciones serían, de hecho, valor añadidos para el sitio y construcciones de calidad arquitectónica⁹¹⁴.

Como se puede observar, especialmente por presentar características como (1) el hecho de constituir una de las acciones físicas centrales del programa regional *Duisburgo 2000*, y por (2) tratarse de un proyecto piloto motor, justificando una inversión “excepcional” en comparación con otras zonas de la ciudad – especialmente a nivel de inversión financiera, pública y comunitaria y de inversión en la arquitectura –, la intervención de transformación del *Innenhafen* supone, en Duisburgo, la manifestación del (D1) «*proyecto especial*» como proceso de transformación de la ribera post-industrial.

En efecto, sin dejar de estar integrado en el programa *Duisburgo 2000* y sin dejar de ser una acción de la ciudad, la transformación del *Innenhafen*, al constituir efectivamente una intervención “distinta”, con una inversión territorial “especial”, en la que a partir de la acción localizada se busca la calificación general de la ciudad, asume características que pueden identificarse con las del “proyecto urbano especial”, «*motor de una nueva dinámica en la ciudad existente*», o con las del «*proyecto estratégico y plan para áreas con localizaciones particulares*», términos utilizados respectivamente por *Busquets* y *Kreukels*, antes referenciados.



imágenes 695 a 699

Perspectivas de la intervención en el *Innenhafen*: (695) vista del conjunto de almacenes a integrar, 1989; (696) maqueta de la propuesta, señalando en blanco los nuevos edificios; (697) vista actual del *Jardin de las Memorias*, de autoría del escultor *Dani Karavan*; (698) y (699) vistas actuales de la zona residencial a naciente y del *Museo Kuppersmühle*, reconversión de un antiguo edificio de autoría de *Rem Koolhaas*

El segundo ejemplo que ilustra la transformación de la ribera post-industrial en Duisburgo y que puede ser identificado como (D1) «*proyecto especial*», corresponde también a una forma específica distinta de las presentadas en todos los ejemplos anteriormente observados: la transformación del (1) «*gran complejo industrial*» de la *Krupps*, instalado en la orilla poniente

tribunal; la *Innenhafen Duisburg mbH* procedía a la venta del terreno solamente después de seleccionado el equipo y de concluido el proyecto

⁹¹⁴ *Innenhafen Duisburg. Ein Project der IBA-Emscher Park* (1993); Internationale Bauausstellung emscher Park, Stadt Duisburg; Duisburgo; *Innenhafen Duisburg – Erhalten – Entwickeln – Erneuern. Ein altes Hafengebiet wandelt sich* (199-); Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH; Duisburgo

del *Rhin* – imágenes 697 a 699 –, en el nuevo puerto logístico de Duisburgo – el *Logport*.

Centrándonos ahora en particular en la propia reestructuración de la actividad del puerto de Duisburgo, las dinámicas de modernización de las infraestructuras y de desarrollo del tráfico de contenedores que tuvieron una primera manifestación territorial en las transformaciones realizadas en el puerto de *Ruhrort* desde la década de los ochenta⁹¹⁵, conocieron una nueva fase cuando, en 1998, el puerto compró las 265 hectáreas del terreno de la antigua siderurgia de la *Krupps*, en *Rheinhausen*, constituyendo simultáneamente la *Logport Logistic Centre Duisburg GmbH* – compañía destinada a promover y gestionar la tercera terminal de contenedores y el centro logístico⁹¹⁶.

Representando la culminación de una reorientación de la estrategia del puerto – que pasó de una autoridad portuaria dedicada a satisfacer las necesidades de las industrias del carbón, del hierro y del acero a una compañía dedicada al desarrollo de una red integrada de transportes y de servicios de logística, aprovechando la localización geográfica estratégica de Duisburgo en el centro de la Europa –, el *Logport* tuvo como base una intervención de limpieza ambiental y de las antiguas estructuras, permitiendo la realización de una nueva parcelación industrial y el desarrollo de las infraestructuras de accesibilidad: el puerto de contenedores, las conexiones directas al ferrocarril y la inserción en la red del viario estructurante⁹¹⁷.

La ocupación por nuevas compañías ya empezó desde 1999 y sigue en la actualidad, contribuyendo a ello la firma de acuerdos



imágenes 700 a 702

La transformación de las 265 hectáreas de las antiguas instalaciones de la *Krupps*, en *Rheinhausen*, en la ciudad logística del *Logport* como (D1) «proyecto especial»: (700) vista actual del nuevo ambiente urbano; (701) los nuevos trazados y primeras edificaciones sobre foto de la ocupación anterior, y; (702) plano del diseño urbano de la zona central, 1999

⁹¹⁵ En particular la instalación y ampliación de infraestructuras de contenedores en el *Sudhafen* y la creación de un Puerto Franco en el *Nordhafen*

⁹¹⁶ Beneficiándose de una localización estratégica, por la existencia de una moderna y bien conectada red de infraestructuras – conectando 15 millones de consumidores en un radio de 50 kilómetros, o 150 millones de consumidores a una distancia de ocho horas –, y de la disponibilidad de oferta de suelos industriales muy competitivos para la fijación de nuevas compañías

⁹¹⁷ *Logport, The Logistics Centre for Europe* (sin fecha); Duisburger Hafen AG; Duisburgo

económicos con varios puertos y diversas compañías internacionales⁹¹⁸.

Correspondiendo a la transformación de un territorio industrial resultante del proceso de formación (7) «*del gran complejo industrial autónomo*», la renovación “económica” de las 265 hectáreas de las antiguas instalaciones de la *Krupps* supone también un (D1) «*proyecto especial*», aunque, en este caso, tratándose de la transformación de un antiguo complejo industrial privado, no en nueva ciudad “tradicional”, promovida por el municipio, sino en una nueva ciudad logística, promovida por el puerto.

El carácter de “distinción” de la intervención en relación a la planificación corriente es evidente, resultando, entre otros, (1) de la relevancia de la naturaleza y dimensión del programa económico y de infraestructuras, (2) del apoyo “excepcional” de inversiones públicas y comunitarias, y (3) del efecto motor que la intervención localizada pretende tener en la región.

En ambos casos se estableció un régimen de excepción para la implementación de las operaciones, no sólo justificando la creación de compañías específicas para coordinar su planificación y gestión – la *Innenhafen Duisburg mbH* y la *Logport Logistic Centre Duisburg gmbH* – sino también impulsando procesos particulares de aprobación de proyectos y prácticas de gestión pro-activa en relación con los potenciales inversores interesados en las zonas de intervención.

Comparando las intervenciones del *Innenhafen* y del *Logport* con los ejemplos identificados en Lisboa para ilustrar este proceso de transformación de la Ribera, pueden identificarse las siguientes dimensiones urbanísticas:

Dimensiones metropolitanas:

- La significativa dimensión del área de incidencia de ambos proyectos, respectivamente de 89 y 265 hectáreas en el *Innenhafen* y en el *Logport*;
- La asociación asumida en ambos ejemplos a la modernización de las actividades económicas, el *Innenhafen* constituyendo uno de los nuevos espacios que la ciudad promovió para las nuevas funciones del terciario cualificado y de la cultura y ocio y el *Logport* correspondiendo al espacio por excelencia del nuevo perfil de la actividad portuaria/logística de Duisburgo;
- Los criterios que justificaron su localización, con el *Innenhafen*, representando el reencuentro de la ciudad “histórica” con el río, a partir de las propuestas de la *IBA* en la década de los ochenta, y el *Logport* a evitar el alejamiento de la ciudad de la nueva economía portuaria especializada, promoviendo en simultáneo la recuperación de un extenso “*brown field*”;
- La definición de un programa con una componente metropolitana/regional, dimensión evidente en la naturaleza de la actividad económica del *Logport* y con manifestación en el *Innenhafen* en la “especial” concentración de equipamientos culturales y en la apuesta en la creación de condiciones – al nivel de la oferta de oficinas, vivienda de gama superior y zonas de cultura y ocio – para la fijación del nuevo terciario, prioritario para la región;
- La reestructuración de las redes de jerarquía metropolitana, en el *Innenhafen* promoviendo la consolidación de la centralidad de Duisburgo y con el *Logport* recuperando el modelo del periodo industrial de existencia de un entorno con nudos de fuerte actividad económica;
- La introducción de una nueva imagen y dinámica urbanas, objetivo expresamente asumido como prioritario en la intervención del *Innenhafen*;

⁹¹⁸ *Duisport – Port & Logistic Centre* (2001); periódico del Duisburger Hafen AG, nº 1, nº 2 y nº 3; Duisburgo

En lo que respecta a las dimensiones locales, por sus características específicas – programa y localización periférica –, la intervención del *Logport* tiende a constituir una operación más autónoma, motivo por el que la mayor parte de las dimensiones enumeradas a continuación se refieren, en particular, al *Innenhafen*; constituyen pues dimensiones locales de los ejemplos del (D1) «*proyecto especial*» en Duisburgo:

- La reconversión de grandes territorios de “*brown field*”;
- En el *Innenhafen*, asumiendo la intención de inducir el desarrollo en el entorno consolidado de la ciudad “histórica”, en particular al nivel de la cultura y ocio;
- La asunción, particularmente relevante en el *Innenhafen*, del patrimonio industrial como elemento de valor añadido para la zona, con manifestación tanto al nivel del edificado como de la temática dominante en el arte público, en que varias piezas antiguas de equipamiento industrial/portuario han sido reutilizadas con esta finalidad;
- La relación física con el entorno, constituyendo otra de las prioridades de diseño del *Innenhafen*: la integración plena con la ciudad extendiendo, para ello, sus acciones al interior de sus tejidos consolidados al nivel (1) del tratamiento general de los principales ejes urbanos, (2) de la intervención en el espacio público de las zonas más relevantes para garantizar esta continuidad urbana, y (3) de la intervención en algún edificado localizado – intención bien expresada en la maqueta presentada en la imagen 5.3.19;
- La creación de nuevos espacios verdes para la ciudad, como el *Jardín de las Memorias*, en el *Innenhafen* – evocativo de las ruinas de la Segunda Guerra y de la persecución de los judíos, asociado a equipamientos públicos como un centro cultural y una sinagoga y un centro de tercera edad (imagen 5.3.20) –, con una localización colindante con el gran plano de agua del antiguo *Holzhafen*;

- La inversión en el diseño urbano y en la calidad de las nuevas piezas de arquitectura con una función de marcar el “upgrade” en la ciudad post-industrial, intención también expresamente asumida como objetivo principal en el *Innenhafen* – justificando, como pudimos ver, la creación de procedimientos excepcionales en la fase del proyecto de arquitectura.

En ambos casos el tema del efecto barrera del corredor longitudinal de infraestructuras no está presente; como pudimos ver en el capítulo 3.3, en particular en la zona central de Duisburgo, este corredor encontró su trazado en los terrenos bajos del *Ruhr*, en el otro lado del *Innenhafen*, motivo que justifica la inexistencia de esta dimensión urbanística en la intervención.

5.4 LA TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA POST-INDUSTRIAL DE HAMBURGO, DEL FRENTE-RÍO NORTE A LA HAFENCITY Y EL SALTO SOBRE EL ELBA

«Con posterioridad a 1945, Wilhelmsburg conoció un momento en que predominó la construcción de vivienda social – nuevas residencias cerca del puesto de trabajo. Desde 1960, el puerto ha seguido un proceso de continuo cambio estructural. La estructura tradicional de amplias dársenas y muelles compactos no correspondía a las necesidades del moderno “transshipment” de contenedores. Las antiguas amplias dársenas se terraplenaron y fueron transformadas en extensas áreas de terreno. La función de almacenes de distribución para productos especializados fue progresivamente sustituida por centros logísticos de gran escala.

(...)

Hamburgo descubrió el atractivo potencial del desarrollo a lo largo de su frente de agua. Sin relación con las propuestas para la orilla norte del puerto y para HafenCity, las islas del Elba, Kleiner Grasbrook, Veddel y Wilhelmsburg, se convierten en los focos de la política de desarrollo urbano, catapultadas por la Exposición Internacional de Jardines (IGA), por los Olímpicos y por las ideas desarrolladas en la Conferencia del Futuro de Wilhelmsburg. El programa gubernamental para el concepto general “Metrópolis de Hamburgo: Ciudad en Expansión” plantea perspectivas para el desarrollo del eje comprendido entre el centro de la ciudad de Hamburgo, vía HafenCity, Veddel y Wilhelmsburg hasta Harburg, abriendo perspectivas para el desarrollo de las islas del Elba».

Sprung über die Elba / Leap Across the Elba. Internationale Entwurfswerkstatt / International Design Workshop (2003): City of Hamburg; Hamburgo, pp.15/19

En esta segunda parte de la investigación, retornar al caso de Hamburgo, , tiene como objetivo realizar uno cuarto y último ejercicio de comprobación/evaluación de las conclusiones relativas a los procesos de transformación de la ribera post-industrial, obtenidas a partir del caso de estudio de Lisboa.

Como veremos, la transformación de la ribera post-industrial de Hamburgo también debe entenderse en el contexto de importantes contingencias, siendo la más relevante, tal como sucediera en los casos de Róterdam y Duisburgo, el efecto

destructor de la Segunda Guerra Mundial en la ribera industrial preexistente.

Para lo que interesa en este estudio, el efecto de este constreñimiento es significativo en particular en la ribera interior de la antigua ciudad amurallada y en los frentes urbanos centrales de la orilla norte del *Elba*, donde el proceso de reconstrucción asumió, de forma general, una nueva ocupación por funciones urbanas, en detrimento de la ocupación “histórica” con programas más antiguos de integración funcional puerto/ciudad.

Incluso así, en este capítulo se presentan algunos ejemplos recientes ilustrativos de la verificación del proceso de transformación de la ribera post-industrial (A) «a la escala del proyecto de arquitectura», especialmente dos edificios localizados en la ribera de *Altona*, donde predomina el programa de oficinas, como son (1) el *Kreuzfahrtzentrum*, antigua estación marítima de la *DFDS Scandinavian Seaways* integrada con una ocupación mixta de oficinas y hostelería, en el *Englandfahre*, y (2) el *Elbkaihaus*, un conjunto de oficinas localizado más río abajo, en el *Fischereihaven*.

Centrándonos en el frente ribereño de la orilla norte del *Elba*, en particular en el trozo poniente comprendido entre el *Binnenhafen*, en Hamburgo, y *Altona*, este extenso y muy variado corredor fue también un importante campo de experimentación del proceso de transformación, a la escala urbanística, del (B2) «tejido/espacio industrial».

Como constataremos, es posible comprobar la aparición de los tres tipos de intervención que siguen estando identificados a lo largo de este trabajo en el proceso de transformación de la ribera referido, específicamente:

- (1) La implementación de programas de equipamientos públicos en el frente ribereño, destacando, en particular, la importante práctica de adaptación de antiguos edificios industriales a

nuevos programas, con impacto en el entorno urbano inmediato; para ilustrar esta situación, recorro al ejemplo (1) del *Fischauktionshalle*, el mercado de pescado de *Altona* localizado ahí desde inicios del siglo XVIII, transformado en un espacio multi-funcional utilizado para diversos eventos, frecuentemente asociados a la ocupación del espacio público del entorno.

Esta dinámica de transformación en equipamientos públicos de antiguos edificios del periodo industrial tiene lugar también en el lado naciente de la ribera del *Elba Norte*, presentándose los ejemplos de la adaptación de las naves del antiguo *Deichorthallen* como *Centro de Arte Moderno*, localizadas en la frontera con la actual *HafenCity* (2), en la orilla norte del *Oberhafen*, y (3) del *Museo Aduanero Alemán*, en la orilla sur del *Zollhauskanal*.

En este tipo de intervención, se señalan, también, los equipamientos construidos de nuevo, presentándose como ejemplo el espacio multi-funcional del *Teatro del Rey León (Der König Der Lowen)*, localizado, en el puerto, en la orilla norte de las islas centrales del *Elba*, y accesible directamente por el río.

- (2) La intervención en el espacio público de la ribera, se estudia a partir del ejemplo del tratamiento dado, en distintos momentos, al frente ribereño de la orilla norte del *Elba*, entre Hamburgo y *Altona*, contraponiendo la relación establecida con el plano de agua (1) en la estructura elevada de protección contra inundaciones (*Baumwall*) en el trozo más central, con la verificada (2) en la estructura fluctuante de *Landungsbrücken*, delante de la ribera de *St. Pauli*.
- (3) La intervención en tejidos o conjuntos de parcelas industriales de la ribera, está representada por los ejemplos (1) del conjunto de terciario *Gruner & Jahr*, realizado en 1990 y localizado en la ribera de *Baumwall*, (2) del *Hanseatic Trade Centre*, intervención de la década de los noventa localizada

en el extremo poniente de la *HafenCity*, antecesora de la operación actualmente en curso, (3) de la consolidación del concepto del *Perlenkette* (collar de perlas) en la orilla norte del *Elba*, ilustrando el componente de transformación de la ribera como proyecto colectivo y (4) del complejo de uso mixto de los cinco edificios *gemelos*, localizado en *Augustinum*.

La intervención en las 155 hectáreas de la *HafenCity*, silenciosamente iniciada durante la década de los noventa y públicamente asumida desde 1997, emerge, en el caso de Hamburgo, como ejemplo del proceso de transformación de la ribera como D2) «proyecto especial».

En la *HafenCity* podremos observar el componente de proyecto colectivo que con frecuencia asume la transformación de la ribera, comprobándose cómo determinadas ideas se fueron desarrollando en varios planes y proyectos no concretados hasta encontrar su formalización en las propuestas finales.

Observaremos también, cómo la mayor parte de las dimensiones urbanísticas identificadas en los ejemplos de (D1) «proyecto especial» en el caso de Lisboa, de ámbito metropolitano y de ámbito local, están también presentes en la *HafenCity*, aunque, como sería de esperar, las características particulares del ejemplo no justifiquen puntualmente la presencia de una u otra dimensión.

Finalmente, se presentan las dinámicas de desarrollo de la ribera post-industrial de Hamburgo más recientes, ahora orientadas hacia el sur, hacia los territorios con ocupaciones diversas de las islas centrales del *Elba*, planteando un concepto metropolitano en que el río deberá asumir, progresivamente, un papel central en el eje vertical constituido por la ciudad central de Hamburgo, la *HafenCity*, las islas centrales del *Elba* y el aglomerado urbano de *Harburg*.

Tomando como referencia el *workshop* internacional promovido por la ciudad y por la cámara de comercio en julio de 2003,

destinado a desarrollar el programa gubernamental *Metrópolis de Hamburgo – Ciudad en Expansión*, se presenta el concepto del *Salto sobre el Elba (Sprung ubre die Elba)*, posteriormente aprobado por la ciudad en diciembre de 2004.

Sin superar todavía el estatuto de propuesta de intenciones de planificación y desarrollo urbano para el futuro, y dependiendo de las formas de coordinación e implementación que se concreten, el *Salto sobre el Elba* podrá demostrar, en Hamburgo, la presencia del proceso de transformación de la ribera según (D2) un «*proyecto de metrópolis*».

En el recorrido por este caso de trabajo no se presentan ejemplos relativos a tres de los procesos de transformación de la ribera identificados en Lisboa, hecho que tiene diferentes contextos para cada uno de los tres.

Como ya hemos observado, la transformación de la ribera de Hamburgo como (D2) «*proyecto de metrópolis*» no existe en la actualidad; hoy en día, el desarrollo en abierto del nuevo concepto metropolitano de *Salto sobre el Elba*, coordinando eventualmente intervenciones en cinco territorios diferentes de la ribera, podrá en el futuro demostrar la aparición de este proceso de transformación.

Por lo que respecta a la transformación (C) «*de la ribera de jurisdicción portuaria*», no hallamos, en Hamburgo, referencias a intervenciones promovidas por el puerto cuando los terrenos ya no están afectos a la actividad portuaria; por el contrario, el puerto sigue con la vocación de su actividad específica y no ha tenido intervención en los varios ejemplos en los que se desarrollaron programas de nueva ciudad ribereña – pudiendo pues afirmarse que este proceso de transformación no es relevante en el caso de Hamburgo.

Por lo que respecta a la transformación urbanística (B1) «*de la compañía industrial*», tampoco se hallaron referencias en la investigación realizada; casos de formación de la ribera según (4)

«*el proyecto de la compañía industrial*» como fueron la compañía *Gaswerk Grasbrook* en la mitad del siglo XIX, vinculada a las infraestructuras básicas de Hamburgo en el sector de la energía, se integraron en la transformación de ámbito más amplio del (D1) «*proyecto especial*» de la *HafenCity*.

Además, las limitaciones en la investigación de campo asumidas para los casos de trabajo, en particular por lo que respecta a la menos documentada ribera portuaria de las islas centrales del *Elba* – donde, como pudimos observar en el capítulo 3.4, el proceso de formación (4) «*del proyecto de la compañía industrial*» también estuvo presente –, no permiten excluir, definitivamente, la posibilidad de que se manifieste la transformación (B1) de «*la compañía industrial*» en el caso de Hamburgo.

5.4.1 El frente ribereño del *Elba Norte* y la transformación en las escalas del proyecto de arquitectura y del proyecto urbanístico

Las primeras dinámicas que observaremos en la ribera post-industrial de Hamburgo presentan el aspecto común de estar localizadas prioritariamente en la orilla norte del *Elba*, permitiendo ilustrar la presencia de los procesos de transformación (A) «*a la escala del proyecto de arquitectura*» y del (B2) «*tejido/ espacio industrial*».

Centrándonos en el primero, los edificios ribereños del *Kreuzfahrtzentrum* y del *Elbkaihaus* se localizan en la ribera de *Altona*, siendo ambos casos, ejemplos del desarrollo de programas de nuevo terciario a lo largo de este corredor de ribera – reflejando una dinámica de la década de los noventa con la localización del sector de los servicios en este frente ribereño post-industrial, del que se presentarán más ejemplos.

El edificio del *Kreuzfahrtzentrum*, concluido en 1992, correspondió a la introducción de un programa multifuncional en una

intervención que podría haber sido una simple construcción de servicios portuarios – la estación marítima de ferry de la *DFDS Scandinavian Seaways*.

Tratándose de una de las obras más citadas en el trabajo profesional del arquitecto británico *Will Alsop*⁹¹⁹, realizada en conjunto con el arquitecto *John Lyall*, la función portuaria se integró en un programa de oficinas y hostelería, transformando así lo que podría haber sido un edificio portuario especializado más, en una manifestación contemporánea de la integración puerto/ ciudad en la ribera.

El *Elbkaihaus*⁹²⁰ corresponde a un conjunto de oficinas de la ribera de *Altona*, localizado más río abajo, en el *Fischereihaven*, que se finalizó en el año de 2000⁹²¹.

De autoría de los arquitectos *Gerkan, Marg & Partner*, el edificio reforzó la dinámica de establecimiento del terciario en la ribera norte del *Elba*, en *St. Pauli* y *Altona*, sin impedir continuar utilizando el muelle frontero.

Los ejemplos presentados plantearán de forma explícita dos de las dimensiones urbanísticas identificadas en el caso de Lisboa para el proceso de transformación de la ribera post-industrial:



imágenes 703 a 706

La transformación de la ribera post-industrial de Hamburgo (A) «a la escala del proyecto de arquitectura»: el programa de oficinas en el frente ribereño de la orilla norte del *Elba*, entre el centro de Hamburgo y *Altona*, con (703) y (704) el *Elbkaihaus*, en la ribera de *Altona*, de autoría de *Gerkan, Marg & Partner*, 2000, y (705) y (706) el edificio multifuncional del *Kreuzfahrtzentrum*, en la ribera de *Altona*, de autoría de *Will Alsop* y *John Lyall*, 1992

- La naturaleza del programa a adoptar, en el contexto del entorno urbano, significando aquí el refuerzo de dinámicas urbanas en la ribera de funciones portuarias, y;
- El efecto urbano de la calidad de la nueva pieza de arquitectura, cambiando la imagen del frente ribereño.

Las dimensiones urbanísticas relativas a situaciones de intervención en el edificado industrial preexistente no estuvieron presentes en estos dos ejemplos, siendo ambos proyectos de obra nueva; la elección de otros ejemplos de transformación de la ribera (A) «a la escala del proyecto de arquitectura» relativos a intervenciones en edificios industriales preexistentes, como sería el gran complejo de oficinas localizado al lado del *Fischauktionshalle*, en *Altona*, que permitiría, por cierto, identificar esas dimensiones.

⁹¹⁹ Vide: (1) POWELL, Kenneth (2002, noviembre); *Will Alsop 1990-2000*; Te Neues Publishing Company; Londres; (2) *William Alsop and Jan Stormer* (1993, septiembre); Architectural Monographs No 33, John Wiley & Sons; Londres; (3) ALSOP, Will (1987, enero); *Will Alsop of Alsop & Lyall, London*; Kunst und Architektur; Londres; (4) www.alsoparchitects.com

⁹²⁰ Para informaciones sobre el proyecto vide: OBERLACH, Heiz (2000); *Das Elbkaihaus Kreative Logenplätze*; in: BRACKER, Jorgen; KOSSAK, Egbert; SCHLOZ, Harald; ZAPF, Michael; y otros; *Die Hafenkante. Menschen Geschichte Visionen. Ovelqonne bis Melberg*; L&H Verlag; Hamburgo, pp.62/65

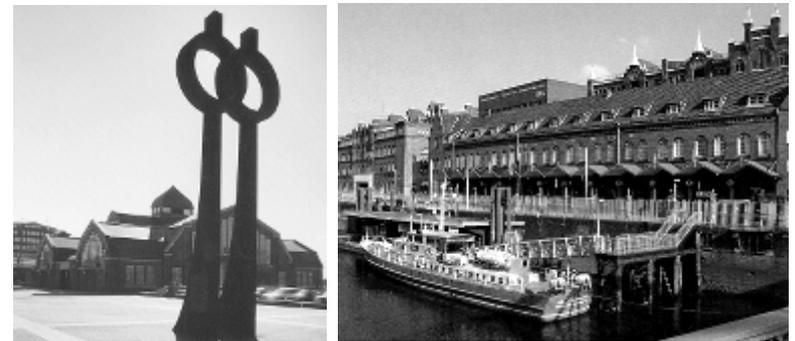
⁹²¹ Cabe señalar la existencia, en algunas propuestas urbanísticas, de una ocupación similar a la experimentada en este ejemplo, en particular en el estudio para este trozo de ribera realizado en la década de los noventa y presentado en el imagen 715, que demuestra la dinámica de transformación ribereña en la orilla norte del *Elba*; no pudimos hallar, todavía, ninguna referencia a la relación directa entre esta intervención y estos estudios, aunque la naturaleza acotada de la investigación de campo en los casos de trabajo no permita excluir esa posibilidad – motivo por el que este ejemplo se clasificó, provisionalmente, en este proceso de transformación de la ribera post-industrial

El segundo conjunto de ejemplos que se presentan están destinados a ilustrar, en Hamburgo, el proceso de transformación, a la escala urbanística, del (B2) «*tejido/espacio industrial*», permitiendo comprobar, en particular, la aparición de los tres tipos de intervención identificados en este proceso de transformación de la ribera: la implementación de programas de equipamientos públicos en el frente ribereño, la intervención en el espacio público de la ribera y la intervención en tejidos o conjuntos de parcelas industriales.

Prestando atención a la implementación de programas de equipamientos públicos en el frente ribereño, el caso de Hamburgo evidencia un relevante conjunto de intervenciones que tuvo como fundamento la adaptación de antiguos edificios industriales con calidad arquitectónica a nuevos programas, relacionados con la cultura y la vida pública de la ciudad⁹²², inductores de transformación también en el entorno urbano inmediato.

Implicando, antes de todo, un componente de intervención sobre el patrimonio industrial preexistente – y por ello justificando la presencia de dimensiones urbanísticas que se identificaron como (A) «*a la escala del proyecto de arquitectura*», que veremos más adelante –, esta tipología de intervenciones fue considerada en la transformación urbanística (B2) «*del tejido/espacio industrial*» por configurar una intervención pública cuya influencia no queda limitada al área de la parcela, introduciendo, por lo general, dinámicas de transformación en el espacio público y en el edificado del entorno.

En la segunda mitad de la década de los ochenta, el ejemplo de la adaptación del *Fischauktionshalle* como espacio multifuncional



imágenes 707 a 710

La transformación de la ribera post-industrial de Hamburgo a partir del (B2) «*el tejido/espacio industrial*»: el equipamiento público. La intervención urbanística con la adaptación de antiguos edificios del periodo industrial como equipamientos públicos, con los ejemplos (707) de la adaptación del *Fischauktionshalle*, antiguo mercado de pescado de *Altona*, en un espacio multifuncional utilizado para eventos (708) de la adaptación del *Deichorhallen* a *Centro de Arte Moderno*, en la orilla norte del *Oberhafen*, y (709) del *Museo Aduanero Alemán*, en la orilla sur del *Zollhauskanal*. Los equipamientos de la ribera construidos de nuevo, con el ejemplo (710) del espacio multifuncional del *Teatro del Rey León*, localizado en la orilla norte de las islas centrales del *Elba*

con vocación para la realización de eventos ilustra muy bien este componente.

Tratándose del edificio del antiguo mercado del pescado de *Altona*, cuya adaptación no obligó a una intervención que pudiese cambiar sus características arquitectónicas, la

⁹²² Esta realidad es también destacada por *Egberg Kossak y Uwe Bodemann*, en su descripción de algunas de las principales piezas de arquitectura que forman el concepto de *Perlenkette* (collar de perlas) en la ribera de la orilla norte del *Elbe*; véase: KOSSAK, Egberg; BODEMANN, Uwe (2000); *Hafenkante und HafenCity*; in: BRACKER, Jorgen; KOSSAK, Egbert; SCHLOZ, Harald; ZAPF, Michael; y otros; *Die Hafenkante. Menschen. Geschichte. Visionen. Ovelgonne bis Melberg*; L&H Verlag; Hamburgo, pp.131/147

programación regular, por ejemplo, de ferias, justifica también la ocupación ocasional del espacio público de todo su entorno⁹²³ y garantiza una intensa vida pública en el barrio.

Este componente urbanístico de los equipamientos públicos puede observarse, también, en el *Deichorthallen*, un mercado de 1911/13 transformado, a partir de finales de los ochenta, en el *Centro de Arte Moderno* de la ciudad con aproximadamente 6.800 metros cuadrados.

Localizado en la orilla norte del *Oberhafen*, frente a la actual *Hafencity*, el nuevo programa justificó una intervención en el espacio público entorno del edificio, proyectando la función museológica del edificio también con las piezas de arte público de su entorno.

Por si estos dos ejemplos no bastaran, este tipo de intervención en el (B2) «*tejido/espacio industrial*» en el área *Speicherstadt* (ciudad de los almacenes) precedió a la actual transformación en la *HafenCity* ahora en curso.

La conversión funcional de un antiguo edificio de este conjunto urbano del periodo industrial en *Museo Aduanero Alemán*, localizado en la orilla sur del *Zollhauskanal*, presenta la característica particular de recuperar, también, la relación de la historia entre los edificios del barrio y el río, integrando una embarcación en el programa museológico.

En los tres ejemplos presentados, correspondientes a intervenciones sobre edificios de patrimonio industrial preexistente, están naturalmente presentes algunas dimensiones urbanísticas que pudimos identificar en el caso de Lisboa (A) «*a la escala del proyecto de arquitectura*»:

- El valor patrimonial de los edificios preexistentes, y;

- La vocación tipológica y constructiva de los edificios industriales para las nuevas actividades a desarrollar.

La presencia, en los ejemplos, de este tipo de intervención de la transformación del (B2) «*tejido/espacio industrial*», de dimensiones urbanísticas referentes (A) «*a la escala del proyecto de arquitectura*», llama la atención sobre el hecho de la inexistencia de una absoluta compartimentación entre los padrones comunes que dedujimos a partir del caso de Lisboa y que seguimos probando en los cuatro casos de trabajo.

Efectivamente, como estos ejemplos demuestran, las fronteras entre los diferentes conceptos no pueden entenderse de forma rígida, en este caso configurando los límites entre intervenciones de equipamientos públicos que pueden darse a la escala del proyecto de arquitectura – en el límite incidiendo sobre parcelas preexistentes – y el efecto inductor de estos programas al nivel urbanístico.

Podemos pues concluir que estamos en presencia de diferentes niveles de intervención en la ribera con la realización de equipamientos públicos, oscilando, por ejemplo, entre situaciones como (1) la del *Centro Cultural de Belém*, presentado en el caso de Lisboa (imágenes 352 a 363), que incidió sobre terrenos de origen muy diverso y sobre un área que, con otros usos, justificaría la realización de un proyecto urbanístico – configurando un edificio / complejo de edificios bastante grande –, y (2) ejemplos como los aquí presentados, centrados en el programa de adaptación de un edificio preexistente a un nuevo uso, que apuntan para un proceso de transformación (A) «*a la escala del proyecto de arquitectura*» y que sólo la dinámica creada por este nuevo uso de equipamiento público en el entorno inmediato, en particular en el espacio público, supone una intervención en el (B2) «*tejido/espacio industrial*».

Más allá de esta relevante dinámica de relación con diversas piezas edificadas de mejor calidad arquitectónica del periodo

⁹²³ Egberg Kossak y Uwe Bodemann refieren mismo la relación existente entre el tratamiento dado al espacio público de la plaza y el equipamiento; vide: KOSSAK, Egberg; BODEMANN, Uwe (2000); *Hafenkante und HafenCity*; in: BRACKER, Jorgen; KOSSAK, Egbert; SCHLOZ, Harald; ZAPF, Michael; y otros; *Die Hafenkante. Menschen. Geschichte. Visionen. Ovelgonne bis Melberg*; L&H Verlag; Hamburgo, pp.135136

industrial – del que podríamos dar algunos ejemplos más–, los nuevos edificios de equipamientos públicos en Hamburgo también se construyeron en el frente ribereño, presentándose como ejemplo la construcción del *Der König Der Lowen (Teatro del Rey León)*.

Con una localización limítrofe al *Johannibollwerk*, en plena zona industrial de la otra orilla del *Elba Norte*, este espacio multifuncional de la década de los noventa correspondió a una de las primeras intervenciones que señalaron la dinámica de transformación de la ribera portuaria de las islas centrales del *Elba* – y que, como veremos más adelante, asumió más recientemente otra caracterización en la planificación urbana de la ciudad.

Siguiendo el proceso de transformación del (B2) «*tejido/espacio industrial*», las intervenciones en el espacio público se pueden ilustrar, también, a partir del corredor ribereño de la orilla norte del *Elba*, centrándonos en particular en el trozo poniente, comprendido entre la ribera central de Hamburgo y *Altona*.

Tratándose de un programa de espacio público dominado por la importante función de integrar un dique de protección contra las inundaciones que, todavía en la década de los sesenta asolaban la ribera de Hamburgo, la relación entre el espacio urbano y el plano de agua fue así determinada por la necesidad de construcción de muros elevados que, al mismo tiempo, alejaran a las personas del plano de agua y constituyeran una barrera física y visual entre el espacio público preexistente y el agua – como pasó con la *Baumwall* en el centro de la ciudad (imagen 711), donde la inversión en algunas piezas de arte público asociadas a la memoria del uso del río no fue capaz de compensar esa pérdida.

Esta característica justificó, de cierta forma, la necesidad de crear una “nueva ribera” capaz de privilegiar un contacto más directo con el plano de agua, cuyo ejemplo paradigmático es,



imágenes 711 a 714

La transformación de la ribera post-industrial de Hamburgo a partir del (B2) «*el tejido/espacio industrial*»: la intervención en el espacio público. Vistas actuales del frente ribereño de la orilla norte del *Elbe*, entre el centro de Hamburgo y *Altona*, destacando, (711) el tratamiento del dique de protección contra inundaciones con una estructura elevada, en la zona central de Hamburgo, (712) la solución más reciente de integración del uso del plano de agua, en *Landungsbrücken*, delante de la ribera de *St. Pauli*, (713) y (714) la presencia de piezas de arte público asociadas a la memoria de la ocupación industrial en esta ribera

en este tramo, la estructura fluctuante de *Landungsbrücken*, delante de la ribera de *St. Pauli* – imagen 712.

Integrando el confort y la animación dados por la existencia de un frente de espacios comerciales y de hostelería (como si fuese la planta baja de un frente urbano) con la función de muelle, la *Landungsbrücken* manifiesta otra forma de recuperación de la “histórica” integración puerto/ciudad en la ribera, constituyendo, probablemente, el espacio más frecuentado en este frente ribereño y el que permite el uso del río con mayor proximidad.

La tercera tipología del proceso de transformación del (B2) «*tejido/espacio industrial*» se refiere a los ejemplos de intervención en tejidos o conjuntos de parcelas industriales de la ribera, pudiéndose ilustrar en el tramo poniente de la orilla norte del *Elba*, recurriendo a tal efecto a cuatro ejemplos.

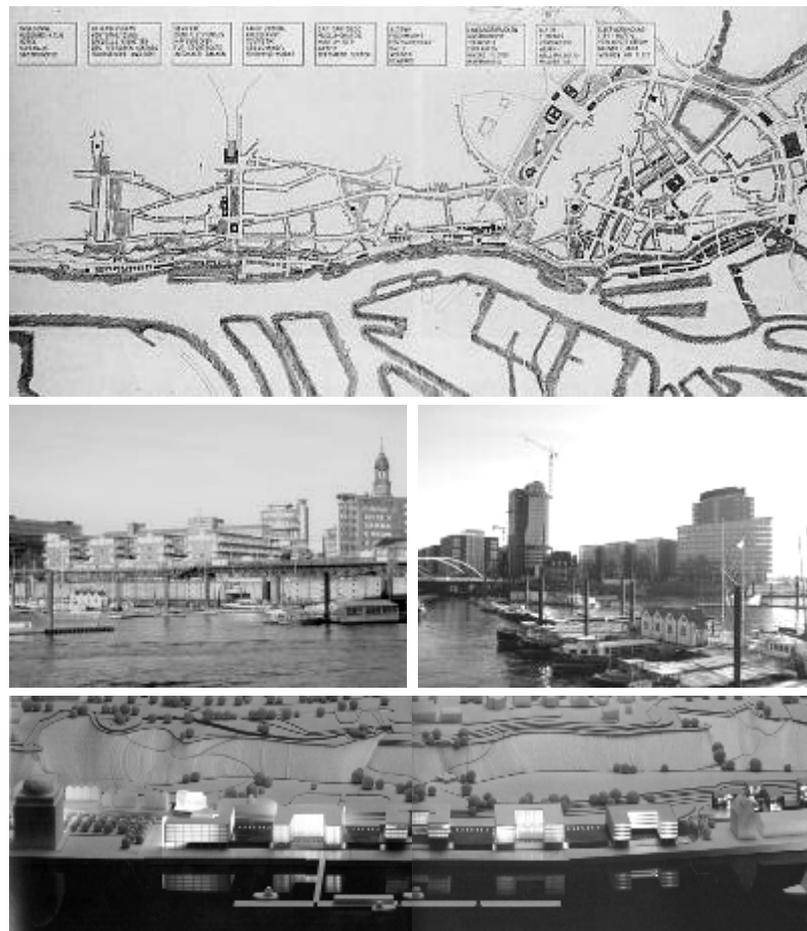
El primero es el complejo edificado de terciario del grupo mediático *Gruner & Jahr*, realizado por los arquitectos *Otto Steidle* y *U. Kiessler*, entre 1983 y 1990, y varias veces señalado como una referencia «futurista» del terciario en la transformación del Hamburgo post-industrial⁹²⁴ – evocativo de la historia marítima de la ciudad con su fachada de vidrio y zinc, incorporando elementos de la arquitectura naval.

Localizado sobre la ribera central, delante de la *Baumwall*, este gran edificio corresponde a un ejemplo más de la tenue frontera que puede existir, en algunas situaciones, entre las categorías teóricas planteadas en la investigación.

En efecto, si por un lado se trata de un proyecto de arquitectura de un complejo edificado – un edificio compacto de gran dimensión –, como contrapunto, el hecho de incidir sobre una parcela con un área de aproximadamente 2 hectáreas (que, por cierto, con otro programa sería desarrollada como proyecto urbanístico) y la dinámica que todo este terciario ha introducido en el entorno urbano dan al ejemplo una dimensión urbanística.

El segundo ejemplo se refiere al proyecto urbano del *Hanseatic Trade Centre*, una intervención localizada en el extremo poniente del *Sandtorhafen* – en la cabeza de la *HafenCity*, antecesora de la operación actualmente en curso – y realizada desde la década de los noventa hasta la actualidad (imagen 717).

Correspondiendo a un programa mixto de aproximadamente 100.000 metros cuadrados, de autoría de los arquitectos *Kohn Pederson Fox Associates*, esta intervención integró, de forma consciente, objetivos urbanísticos como (1) la integración en el entorno del *Speicherstadt* (ciudad de los almacenes) con el mantenimiento de ritmos, linealidad y materiales constructivos, (2) la valorización de la localización central en la ciudad y en la ribera de Hamburgo, (3) la definición de un contexto urbano en el



imágenes 715 a 718

La transformación de la ribera post-industrial de Hamburgo a partir del (B2) «el tejido/espacio industrial»: la intervención en el tejido industrial. (715) El concepto del «anillo de perlas», constituido por la sucesión de edificios y espacios de calidad arquitectónica en la ribera de la orilla norte del Elba, en un plan de la década de los noventa elaborado en el workshop internacional de arquitectos *Revival of Waterfronts*; (716) vista actual del conjunto de terciario *Gruner & Jahr*, de los arquitectos *O. Steidle* y *U. Kiessler*, 1990, localizado en la ribera de *Johannisbollwerk*; (717) vista actual del *Hanseatic Trade Centre*, la intervención antecesora de la operación en la *HafenCity* realizada en la década de los noventa por el equipo de arquitectura *Kohn Pedersen Fox Associates*, y (718) maqueta del complejo de uso mixto de los *cinco gemelos*, localizado en *Augustinum*, cuya función será la de ser un dique contra inundaciones

extremo del conjunto de islas – un edificio de planta circular de volumetría más descollante –, (4) la creación de espacio público calificado capaz de afirmar esta centralidad, con la creación de una gran plaza «de agua y tierra», (5) la creación de una red de circulación peatonal en dos niveles, conectada con la ciudad, y

⁹²⁴ Vide, por ejemplo: SCHLOZ, Harald (2000): *Menschen, Bauten und Wirtschaft an der Hafenkante*; in: BRACKER, Jorgen; KOSSAK, Egbert; SCHLOZ, Harald; ZAPF, Michael; y otros: *Die Hafenkante. Menschen Geschichte Visionen. Ovelgonne bis Melberg*. L&H Verlag; Hamburgo, pp.67/130

(6) la afirmación de la contemporaneidad del diseño arquitectónico, ganando espacio como símbolo de la Hamburgo post-industrial⁹²⁵.

El tercer ejemplo se refiere a un estudio urbanístico general para todo el corredor del *Elba Norte*, producido durante la década de los noventa a partir del *wokshop* internacional de arquitectos «*Revival of Waterfronts*»; al no tratarse de un plan producido por el municipio, desarrolló la idea del *Perlenkette* (collar de perlas)⁹²⁶ en la orilla norte del *Elba*, afirmando así la característica que debería ser valorada por la ciudad, de un territorio que está sucesivamente marcado por la presencia de edificios – muchos del periodo industrial, otros nuevos – y de espacios, de elevada calidad arquitectónica, que se van sucediendo en zonas de morfología y topografía distintas⁹²⁷.

Al no tratarse de un plan concretado, este concepto fue más tarde incorporado por la ciudad como orientador para la transformación de esa ribera, ilustrando así la característica bien afirmada en el caso de Lisboa de la transformación de la ribera post-industrial como un proyecto colectivo, en que las ideas van progresivamente ganando consistencia en la sociedad hasta llegar a su concreción por un determinado autor – característica que confiere particular importancia a muchos de los planes y proyectos que, por no haber estado concretados, no la merecerían a primera vista.

Finalmente, el cuarto ejemplo es el complejo de uso mixto de los «*cinco edificios gemelos*», localizado en *Augustinum*, en la ribera de *Altona*, que en 2001 estaba todavía en fase de proyecto.

⁹²⁵ Vide el texto de los autores in: BRUTTOMESEO, Rinio (ed.) (1991); *Waterfront: una nuova frontiera urbana. 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane del sul fonte d'acqua*; Conzorzio Autonomo del Porto di Genova, Centro Internazionale Città d'Acqua; Genova, pp.162/165

⁹²⁶ Para una descripción sintética de las principales piezas de arquitectura que conforman el concepto, vide: KOSSAK, Egberg; BODEMANN, Uwe (2000); *Hafenkante und HafenCity*; in: BRACKER, Jorgen; KOSSAK, Egbert; SCHLOZ, Harald; ZAPF, Michael; y otros; *Die Hafenkante. Menschen Geschichte Visionen. Ovelgonne bis Melberg*; L&H Verlag; Hamburgo, pp.131/147

⁹²⁷ *Hafencity Hamburg Spuren der Geschichte* (2001); Hafencity; Hamburgo, pp.59

Reproduciendo el programa de integración puerto/ciudad verificado a lo largo de esta ribera, por ejemplo, en el edificio ya referenciado del *Elbkaihu*, este complejo, cuyos fundamentos son también un dique contra las inundaciones, pretende retomar la vida urbana a lo largo del espacio público del frente-río, en el que se previó comercio y hostelería integrados con la función de muelle.

En síntesis, en este conjunto de ejemplos, referentes a los tres tipos de intervención del proceso de transformación del (B2) «*tejido/espacio industrial*», se pueden identificar las siguientes dimensiones urbanísticas:

- La vocación de las diferentes partes de la ribera en la ciudad y en el entorno más próximo, planteada tanto (1) a partir de lecturas conjuntas de partes de la ribera, como pasó con el concepto del *Perlenkette* (collar de perlas) en la orilla norte del *Elba*; como (2) en la perspectiva local de la intervención en determinada zona ribereña.

En ambas aproximaciones, se asumió para la ribera norte del *Elba* la vocación de mezcla de (1) programas de calificación de espacio público y de (2) intervenciones de nueva edificación ribereña donde se mantiene el carácter de espacio público de los muelles – opción que en la ribera de Lisboa fue fuertemente criticada, predominando el programa de espacio público.

En particular, por lo que respecta al edificado ribereño, la mayor parte de los ejemplos presentados asumieron la ribera como espacio de cultura y vida colectiva, en el programa público, y como espacio del nuevo terciario, en el programa de promoción privada.

- La definición del nuevo programa de intervención, siendo posible observar en el conjunto de los varios ejemplos presentados, una convergencia entre la asunción (1) de un programa de predominancia de terciario en el edificado y (2)

de multifuncionalidad en los espacios públicos – recuperando así el concepto de integración puerto/ciudad, anterior a la especialización del periodo industrial.

- La inserción de las cargas resultantes del nuevo programa en el sistema de infraestructuras, dimensión particularmente relevante en el trabajo de apertura de las accesibilidades presente en la intervención pionera en *HafenCity* del *Hanseatic Trade Centre*.
- El significativo valor atribuido a las piezas de arquitectura de mejor calidad de la ribera, algunas adaptadas a programas de equipamiento público y otras reconvertidas en programas mixtos, de vivienda o de terciario, siendo evidente el efecto de memoria de la ocupación industrial y de la asociación de la ciudad a la actividad portuaria – evidencia presente también en las nuevas edificaciones, como pasó en la década de los ochenta con el complejo edificado de terciario del grupo *Gruner & Jahr*.
- La atención prestada al diseño urbano de las intervenciones en espacios industriales, aquí no tanto con la integración en el entorno, sino más con la naturaleza de los espacios públicos a crear y con la relación a establecer con el plano de agua.
- De modo general, el cuidado con la calidad de la arquitectura, tanto de los edificios preexistentes adaptados a nuevos programas como de los concebidos de nuevo – constituyendo, cada uno, una perla en el collar.

De las dimensiones urbanísticas del proceso de transformación del (B2) «*tejido/espacio industrial*» observadas en el caso de Lisboa, la única que no es tan relevante en esta comprobación tiene que ver con la supresión de carencias del entorno, situación que es en parte comprensible ya que esa dimensión se da, en particular, en las intervenciones fronterizas a los tejidos urbanos “históricos” de la ciudad, donde funciones urbanas como el aparcamiento, algunos equipamientos y los espacios públicos

pueden presentar alguna carencia – situación que no ocurre en Hamburgo, pues esa ribera fue destruida en la guerra y estos programas formaron parte del proceso de reconstrucción.

5.4.2 La *HafenCity* y la introducción del proyecto especial como proceso de transformación de la ribera de Hamburgo

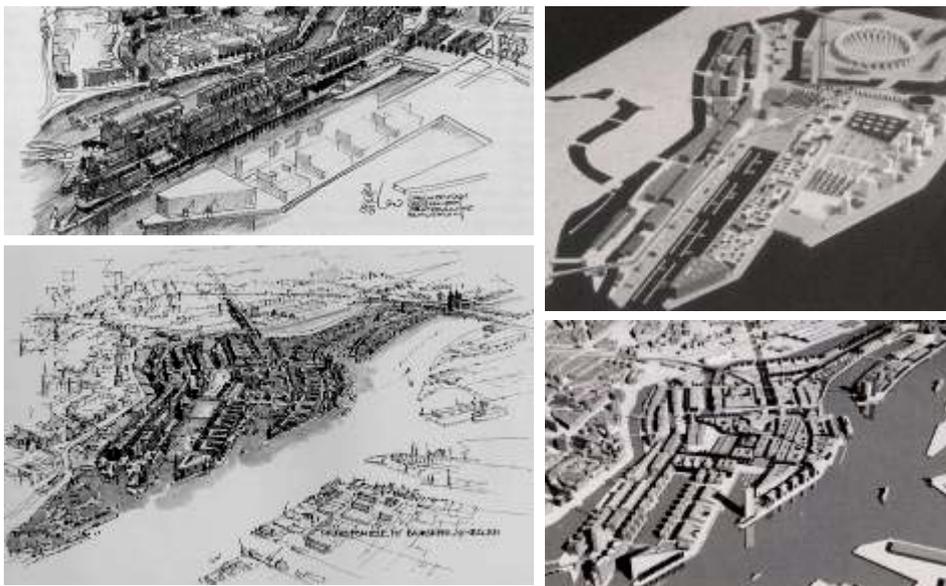
Anunciada por las intervenciones aquí referidas en el *Speicherstadt* (ciudad de los almacenes) del *Museo Aduanero Alemán* y del *Hanseatic Trade Centre*, la ribera de Hamburgo confirma el (D1) «*proyecto especial*» con la intervención de renovación urbana de la *HafenCity*, ejemplo particularmente bien documentado⁹²⁸ al que se dedican las páginas siguientes.

Sin pretender reconstruir el historial de propuestas para la zona hasta el desarrollo del plan general actual, importa destacar algunas propuestas que fueron conocidas desde la década de los ochenta y que pueden ilustrar bien el componente de proyecto colectivo que venimos identificando en la investigación en un parte significativa de las intervenciones de transformación de la ribera post-industrial:

- El desarrollo de la perspectiva patrimonial del conjunto del *Speicherstadt* durante la década de los ochenta, ilustrado por el estudio urbanístico de 1988 para este territorio y respectivo entorno (imagen 721), privilegiando su integración en la ciudad central con el tratamiento del espacio público, culminando con su clasificación, en mayo de 1991, como «*Monumento Histórico*» de la ciudad.

⁹²⁸ Vide en particular (1) las varias publicaciones promovidas por la GHS – *Gesellschaft für Hafen-und Standortentwicklung mbH* y disponibles en el *HafenCity InfoCentre* (Am Sandtorkai, 30, 20457 Hamburg Speicherstadt), relativas a la historia y formación del territorio, al *workshop* de especialistas, al plan general y sus conceptos, y a los varios planes de detalle, proyectos urbanos y proyectos de edificios, así como (2) la permanente actualización de proyectos e iniciativas disponible en el *website*. Versión pdf de las publicaciones e información actualizada disponibles en <http://www.hafencity.com/>

- Las varias propuestas de ocupación de los terrenos portuarios al sur del *Speicherstadt* desarrolladas en el ámbito del *Bauforum* (forum de edificación), un *workshop* abierto realizado en 1989, cuando los terrenos seguían aún en plena ocupación portuaria, con la participación de arquitectos como *Kees Christiaanse* (imagen 720) o *Michael Graves* – desde luego planteando el tema de una intervención de gran dimensión en esta zona y avanzando con escenarios alternativos.



imágenes 719 a 722

Ejemplos de propuestas antecesoras del plan general de la HafenCity: (719) estudio urbanístico para el *Speicherstadt* y entorno, 1988; (720) propuesta del arquitecto *Kees Christiaanse* presentada en el ámbito del *Bauforum*, 1989; (721) estudio urbanístico coordinado por el arquitecto *Volkwin Marg*, 1996, y; (722) propuesta del *Ministerio de Desarrollo Urbano*, 1998

- El estudio presentado en diciembre de 1996 por un equipo de la *Facultad de Arquitectura de la Universidad Técnica de Aachen*, coordinado por el profesor *Volkwin Marg* (imagen 721), incidiendo ya sobre todo el territorio de la actual *HafenCity*, donde, tomando como referencia el estudio de casos de intervenciones en frentes de agua⁹²⁹ y diversas características del sitio, se propuso una base de organización urbanística (infraestructuras, edificado, accesibilidades, estructura verde, integración urbana), estructurada a partir de cinco distritos; este estudio presentó un carácter de experimentación, ensayando diferentes densidades y variaciones en la mezcla de usos, proponiendo, en el escenario más denso, una ocupación con aproximadamente 1 millón de metros cuadrados de área total de construcción⁹³⁰.

Tal como sucediera en Lisboa con el ejemplo de la *Expo'98*, donde el plan desarrollado por los arquitectos *Carlos Duarte* y *José Lamas* (imágenes 557 y 5580) que apuntaba muchas de

las ideas que posteriormente llegaron efectivamente a ser concretadas en el plan general de la intervención, este estudio está referenciado, también, como la base de un conjunto de opciones urbanísticas que acabarán por tener relevancia en la definición del plan general final⁹³¹ –reforzando así el entendimiento de la transformación de la *HafenCity* como un proyecto colectivo.

- En 1998, ya después de asumida la intención de intervenir en este territorio y creada la compañía a tal efecto, el estudio de ocupación edificada presentado por el *Ministerio de Desarrollo Urbano* (imagen 722).

⁹²⁹ Integrando el estudio un análisis de (1) la zona de la Marina Olímpica, en Barcelona, (2) el *Porto Vecchio*, en Génova, (3) el puerto interior de Kiel, (4) el *Hansahafen* y el *Wallhafen*, en Lubeck, (5) el puerto naciente, en Ámsterdam, y (6) *Kop van Zuid*, en Róterdam

⁹³⁰ MARG, Volkwin, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Facultad für Architektur (1996); *Entwicklungsstudie Grasbrook-Baakenhafen. Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafens zwischen Grasbrook und Baakenhafen*; Gesellschaft für Häfen und Stadtentwicklung GHS; Hamburgo

⁹³¹ Referencias asumidas por la propia compañía promotora de la intervención, con expresión, por ejemplo, (1) en las formas de integración urbana con la ciudad, (2) en la estructura general, (3) en la densidad y localización de la ocupación edificada, (4) en la asunción de un desarrollo por fases flexible y ajustado al mercado inmobiliario, o (5) en la definición de nuevas centralidades internas al proyecto

En la preparación de la intervención de la *HafenCity* importa recalcar el trabajo continuado realizado por la ciudad a lo largo de la década de los noventa⁹³², silenciosamente comprando compañías o partes de compañías ahí instaladas y liberando los terrenos de los contratos de concesión a largo plazo, en un escenario de uso industrial decadente – evitando de esta forma la especulación.

La decisión pública de avanzar con el desarrollo de las 155 hectáreas⁹³³ de la ribera portuaria la tomó la ciudad en agosto de 1997, decidiendo entonces aprovechar el estudio recién presentado y antes referido de *Volkwin Marg*, que constituyó el primero esbozo de la propuesta y permitió desarrollar el plan financiero a largo plazo.

Desarrollando varios estudios sectoriales desde 1998, entre los que se debe destacar el *Concepto del Plan General*⁹³⁴ y la realización de un simposio del sector inmobiliario⁹³⁵, el contexto relevante en la definición de la propuesta fue la realización de un concurso internacional, concluido ya en 1999, y que ganó, entre 175 equipos participantes, el formado por *Hamburgplan* y *Kees Christiaanse / ASTOC*⁹³⁶.

Al contrario del procedimiento comprobado en Shanghai, en el ejemplo de *LuJiaZui*, el equipo vencedor recibió el encargo efectivo de desarrollar el plan general, aunque encuadrado (1) en los conceptos de planificación ya previamente definidos⁹³⁷, (2)



imágenes 723 a 725

La definición de la propuesta de ocupación de la *HafenCity*: (723) plano de los edificios históricos en la *HafenCity*, 198; (724) vista de la maqueta de la propuesta vencedora del concurso de 1999, *Hamburgplan* y *Kees Christiaanse / ASTOC*, que constituyó la base para el plan general, y; (725) vista de la maqueta del plan general, 2000

en las orientaciones de la administración y de la compañía responsable del proyecto y (3) tomando parte de un significativo proceso de participación ciudadana – dimensiones de trabajo que refuerzan el componente de proyecto colectivo.

El plan general de la *HafenCity* fue así aprobado, en el Senado de Hamburgo, en febrero de 2000, incorporando un conjunto de principios urbanísticos⁹³⁸.

⁹³² Desde 1995 con la nueva *GHS – Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH* (Compañía de Desarrollo del Área Portuaria de Hamburgo), proceso terminado en 1999, con la posesión de una mayoría significativa de los terrenos

⁹³³ Correspondiendo aproximadamente a 100 hectáreas de terrenos y 55 hectáreas de planos de agua

⁹³⁴ *Masterplankonzeption für die Hafencity Hamburg / Master Plan Concept for the Hafencity Hamburg* (1999); Hafencity; Hamburgo

⁹³⁵ Evento importante para la definición de la perspectiva financiera de la intervención: vide en particular: *Erstes Immobilienwirtschaftliches Expertensymposium am 09.11.1998. Dokumentation* (1999); Hafencity; Hamburgo

⁹³⁶ Para consultar las propuestas del concurso, en particular las que fueron premiadas, vide: *Stadtebaulicher Wettbewerb – Das Ergebnis* (1999); Hafencity; Hamburgo

⁹³⁷ *Masterplankonzeption für die Hafencity Hamburg / Master Plan Concept for the Hafencity Hamburg* (1999); Hafencity; Hamburgo

⁹³⁸ El plan general de la *HafenCity* contempló los siguientes principios urbanísticos:

- Volver a conectar la ciudad con el *Elba*, aprovechando la localización central de *HafenCity*, retomando así una relación que se interrumpió en el siglo XIX;
- Desarrollar la competitividad internacional de Hamburgo como metrópolis (el terciario corresponde a aproximadamente 50% del programa), manteniendo, en simultáneo, su identidad;

La primera fase de implementación tiene lugar en la cabecera del área de intervención, correspondiendo a la zona de la dársena de *Sandtorhafen* y el muelle norte de la dársena de *Grasbrookhafen*, por detrás del *Hanseatic Trade Centre* – imagen 730.

Compete a la compañía promotora la coordinación del desarrollo local y una aptitud pro-activa en la búsqueda y acompañamiento de los promotores, el desarrollo de esta primera zona está marcado por una fuerte inversión



imágenes 726 a 728

El Plan General de la *HafenCity*, 2000: (726) planta de la estructura conceptual; (727) planta del concepto de planificación urbana, y; (728) planta del concepto de las accesibilidades

- Uso mixto del suelo, vertical y horizontal, reinstalando la vivienda en el centro de la ciudad (aproximadamente 33% del programa, correspondiendo a 5.500 nuevos pisos diferenciados y ajustados al mercado inmobiliario, invirtiendo también la carencia de la ciudad en la gama superior);
- Creación de la nueva imagen de Hamburgo como centro económico (creando así un nuevo empleo tecnológico), dando también un nuevo impulso en la ciudad a las funciones del comercio, educación, cultura, recreo y turismo;
- Desarrollo urbano en densidad, recreando las características de «ciudad central», aplicando un índice de ocupación del suelo de 2,5, a que corresponderá un área total de construcción de 1,5 millones de metros cuadrados;
- Integración urbana de la intervención en el entorno, acentuada en el nivel de la accesibilidad (privada y transportes públicos), del espacio público y de los equipamientos;
- Respeto por el «skyline» de Hamburgo, donde dominan las torres de las iglesias, adoptando el mismo concepto (volumetría general no superior a la existente en el *Speicherstadt* y excepciones puntuales asociadas a funciones urbanas relevantes);
- Implementación flexible del plan general, ajustada al mercado inmobiliario;
- Implementación estimada en un plazo de 25 años, por fases del centro para naciente, desarrollando sucesivamente los 18 distritos que integran el plan;
- Criterios «especiales» de calidad en lo que respecta a la infraestructura, al diseño del espacio público y del edificado;
- Integración del *Speicherstadt* en el nuevo contexto urbano (para información específica relativa al *Speicherstadt*, vide; <http://www.architekturarchiv-web.de/speicherstadt.htm>);
- Apuesta en la diversidad y sostenibilidad de los espacios (públicos y edificado), desarrollados al nivel local;
- Utilización del contacto con el agua para la calificación espacial, con los muelles a constituir paseos públicos y los edificios a asumieren también esa prioridad;
- Desarrollo de un espacio verde central como el principal espacio público, seguid por una red de plazas.

in: *Hafencity Hamburg der Masterplan / Hafencity Hamburg the Master Plan* (2000); Hafencity; Hamburgo

pública en los equipamientos⁹³⁹, significando el empeño de la ciudad en el desarrollo de este territorio; en simultáneo, siguen en fase de proyecto las fases siguientes de implementación, como pasa con la zona del *Überseequartier* – imagen 735.

En el marco de este estudio, el ejemplo de la intervención en curso en las 155 hectáreas de la *HafenCity* permite ilustrar la presencia del (D1) «proyecto especial» en la transformación de la ribera post-industrial de Hamburgo.

Repitiendo el ejercicio de paralelismo con lo comprobado en el caso de Lisboa, como ya se ha realizado en los otros casos de trabajo, en la *HafenCity* pueden identificarse las siguientes dimensiones urbanísticas:

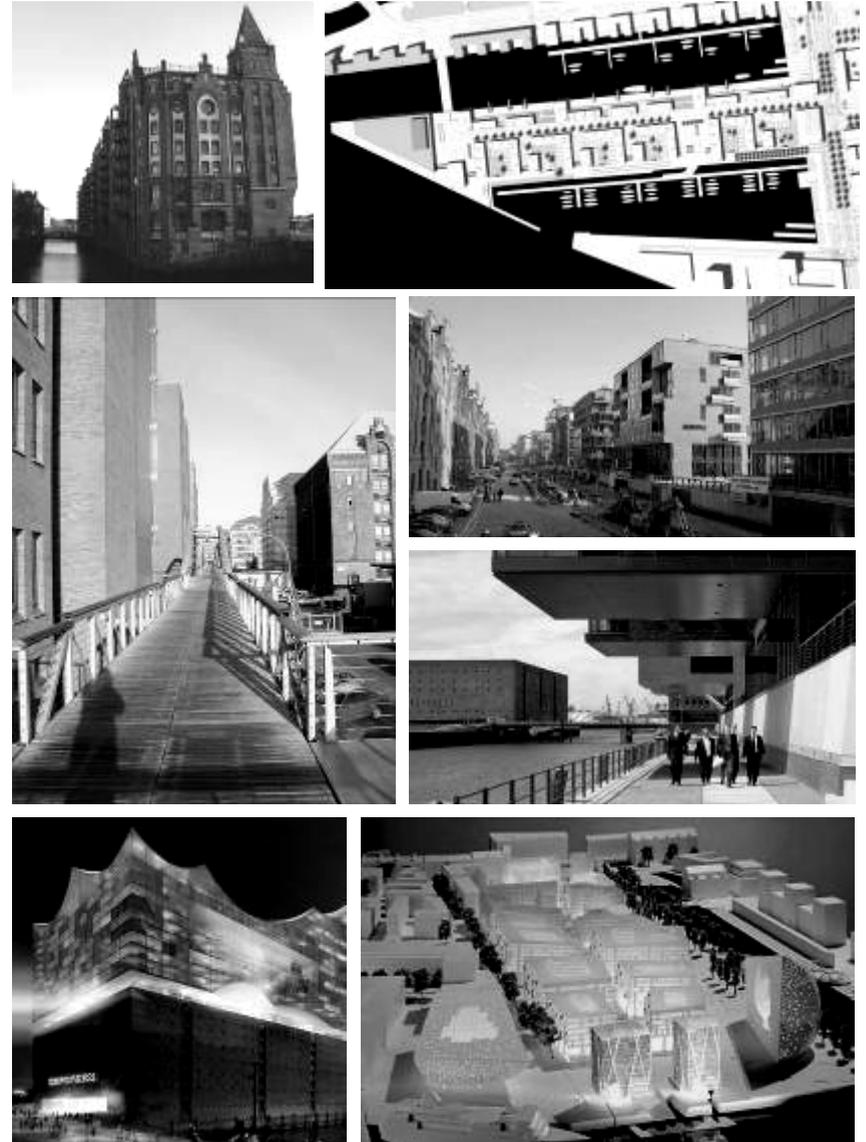
- La significativa dimensión del área de intervención, con 100 de los 155 hectáreas correspondientes a áreas de terreno, hecho más relevante por la centralidad de los terrenos en la ciudad;

⁹³⁹ Vide los casos (1) de la nueva Terminal de cruceros de Hamburgo, localizada en el frente ribereño sur de *Grasbrook* y (2) de la *Filarmonía del Elba*, localizada en un antiguo almacén en el *Kaispeicher A*

- Asociación a la modernización (1) del tejido económico de la ciudad y (2) de las infraestructuras básicas de la ciudad, con la transferencia realizada de la *Central de Energía*, cerrada en la parte sur de *Grasbrookhafen* y sustituida por otra nueva, localizada más a naciente⁹⁴⁰;
- La asunción de la intervención como forma de reaproximar la ciudad y el *Elba* y de ampliar la ciudad central;
- La integración de la gran infraestructura de la ciudad en el proyecto, en particular las accesibilidades, el transporte público y la protección contra inundaciones;
- La definición del programa, integrando equipamientos de ámbito superior como la Filarmónica o la Terminal de cruceros y asumiendo la multifuncionalidad de los usos en el edificado y en el espacio público;
- La introducción de nuevas dinámicas de organización espacial metropolitana, permitiendo, a partir de la *HafenCity*, desarrollar la tendencia de prolongación de la ciudad hacia las islas centrales del *Elba* – como se empieza a comprobar recientemente;
- La definición de la nueva imagen de la ciudad contemporánea, manifestada al nivel de las actividades económicas que se pretende promover – objetivo asumido en la intervención.

Constituyen dimensiones locales del (D1) «proyecto especial» de la *HafenCity*:

- La recuperación ambiental y reconversión de los terrenos de “brown field”;
- La recuperación del patrimonio industrial del *Speicherstadt*;
- La capacidad añadida de superar el efecto barrera de las



imágenes 729 a 735

Aspectos de la implementación local del (D1) «proyecto especial» de la *HafenCity*: (729) vista actual de un trozo del *Speicherstadt*; (730) plano de conjunto para los muelles de *Sandtorkai*, *Dalmankai* y *Kaiserkei*; (731) vista actual del nivel superior de accesibilidades peatonales en el *Sandtorkai*; (732) vista actual de la calle interior del *Sandtorkai*; (733) vista actual del espacio público en el muelle del *Sandtorkai*; (734) perspectiva del edificio de la *Filarmónica del Elbe*, localizada sobre el antiguo almacén en el *Kaispeicher A*, y; (735) maqueta del desarrollo de la zona de *Überseequartier*

accesibilidades principales que pasan por la zona de intervención – conexiones al sur y a las islas del *Elba* / *Harburg*;

⁹⁴⁰ [Masterplankonzeption für die Hafencity Hamburg / Master Plan Concept for the Hafencity Hamburg](#) (1999); Hafencity; Hamburgo, pp.14

- La particular atención prestada a la integración urbana con el entorno de la ciudad central existente;
- La inversión “extraordinaria” en diseño urbano y en el edificado, asumiendo una función ejemplar.

Es importante señalar que la dimensión “especial” de esta operación de transformación de la ribera deriva, también, del carácter de “excepción” comprobado en diferentes niveles: (1) en la adopción de un régimen especial de planificación, justificando una inversión pública en planes y proyectos no generalizable a toda la ciudad, (2) en la adopción de un modelo “especial” de implementación del plan general y de gestión urbanística, creando, a tal efecto, una nueva compañía con esa finalidad específica, (3) en la inversión pública “especial” en infraestructuras, equipamientos y espacio público, tampoco ella capaz de aplicarse de forma generalizada.

En *HafenCity* debe también ser referenciada la naturaleza de los partidos de planeamiento asumidos, en particular la opción de, según Joan Busquets, «acentuar algunos “principios” y aceptar una clase de “reglas-guía urbanas” que tendrán que ser más “sugerentes y convincentes” que “restrictivas”». Configurando una forma de planeamiento por la positiva, «a cada sector se le asignan unas reglas específicas que tienden a realizar los valores urbanos y atributos, si desarrollamos el área de acuerdo con ellos. Las reglas que solapan varios sectores son utilizadas principalmente para el diseño del espacio público y/o las infraestructuras. Esos son los elementos que nos parecen capaces de asegurar la calidad de la ciudad europea compacta, a lo largo plazo»⁹⁴¹.

⁹⁴¹ BUSQUETS, Joan (2002); *Rehabilitación Urbana. Evolución de su contenido teórico e influencia en la práctica urbanística reciente. Algunos ejemplos*; in: BUSQUETS, Joan; CASARIEGO, Joaquín; FALINI, Paola; GUERRA, Elsa; MARTÍN, Manuel; *La reconstrucción de centros urbanos. La experiencia europea sobre la rehabilitación de la ciudad histórica*; Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria, pp.56/57

5.4.3 El Salto sobre el Elba ¿inicio de un proyecto de metrópolis?

Para finalizar este recorrido por la transformación de la ribera post-industrial de Hamburgo, debemos realizar una última referencia a la más reciente dinámica territorial que, aunque todavía no ha generado ningún proceso de intervención en el terreno, podrá, en función de las formas de coordinación e implementación que tenga, demostrar la presencia de un (D2) «proyecto de metrópolis» en el caso de Hamburgo.

Desarrollado a partir del concepto general, asumido por la administración, de “Metrópolis de Hamburgo – Ciudad en Expansión”⁹⁴² – concepto que tiene como objetivo el reconocimiento internacional de Hamburgo empleando una nueva estrategia de crecimiento para la calidad residencial, la calidad del empleo y la calidad de vida –, puede constituir una referencia de esta dinámica el *workshop* internacional de diseño promovido por la ciudad y por la cámara de comercio en julio de 2003⁹⁴³, «con la expectativa de recibir nuevas ideas y visiones para una drástica renovación social, económica y urbana de la cuenca ribereña y de la fuerte conexión norte-sur»⁹⁴⁴.

Consecuencia lógica de una aproximación territorial a Hamburgo a partir de una escala mayor, se produjo el concepto de *Salto sobre el Elba* (*Sprung über die Elba*); «Tal como Toronto, Vancouver, Barcelona o Lisboa, Hamburgo descubrió el potencial de atracción del desarrollo a lo largo de sus frentes de agua. El concepto del “collar de perlas”, la “HafenCity” y el “Canal de Harburg” serán sinónimos de esta dinámica. Las islas del Elba de Kleiner Grasbrook, Vedell y Wilhelmsburg pasaron a ser el centro de la política de desarrollo urbano de Hamburgo, propuestas por las iniciativas de la Exposición Internacional de Jardines (IGA), de

⁹⁴² Sobre este concepto metropolitano de la *Hamburgo en crecimiento* vide: <http://www.wachsende-stadt.hamburg.de/int-grafikversion/>

⁹⁴³ Organizado a partir de los siguientes cinco temas: (1) construcción de puentes, (2) empleo, (3) el nuevo centro, (4) franjas urbanas, y (5) el salto sobre el *Elba Sur* – imagen 739

⁹⁴⁴ *Sprung über die Elba / Leap Across the Elba. Internationale Entwurfswerkstatt / International Design Workshop* (2003); City of Hamburg; Hamburgo, pp.19

los Olímpicos y de las ideas para el desarrollo futuro de Wilhelmsburg. (...) Todos estos territorios podrán llegar a ser el futuro eje de conexión de la metrópolis, en el presente separada por el Elba, fortaleciendo así la calidad de vida y la capacidad de atracción económica de toda la Ciudad-Estado»⁹⁴⁵.

Dejando aparte la caracterización actual de cada una de las cinco zonas objeto de estudio – imagen 739 – y las varias ideas y propuestas presentadas en el *workshop*, disponibles en la publicación aquí referenciada en nota a pie de página, incumbe a este trabajo comprobar la convergencia de varios factores que apuntan la posibilidad de redesarrollo futuro de esta gran extensión de territorio en las islas centrales del *Elba*:

- La dinámica de aproximación de la ciudad al río, primero con el concepto del “collar de perlas” y después con la intervención en *HafenCity*;
- Las dinámicas de transformación de las propias islas centrales del *Elba*, que habiendo conocido procesos localizados de renovación urbana desde la década de los ochenta, con la candidatura a los Juegos Olímpicos de 2012, centrada en la zona de *Moldanhafen*, o la realización de la *Exposición Internacional de Jardines (IGA)*, presentan dos de los momentos recientes de más visibilidad;
- El programa gubernamental *Metrópolis de Hamburgo – Ciudad en Expansión*, plenamente asumido por la ciudad y sus agentes, motivando el inicio de un proceso de “pensamiento



imágenes 736 a 739

Las nuevas dinámicas de transformación de la ribera de Hamburgo en las islas centrales del *Elba*: (736) y (737) simulaciones de la ocupación propuesta en la candidatura de Hamburgo a los Juegos Olímpicos de 2012, centrada en la zona de *Moldanhafen* y coordinada con el extremo naciente de la *HafenCity*: (738) y (739) vista aérea del territorio de las islas centrales del *Elba* y esquema general de las cinco grandes áreas del concepto del «Salto sobre el *Elba*», aprobado por la ciudad a finales de 2004

colectivo” del que el *workshop* aquí referido constituyó un importante contexto.

Aunque el proyecto de la *HafenCity* siga todavía en fase de implementación – por ello justificando alguna prevención a iniciar algunos nuevos grandes proyectos de promoción pública, sin que por ello haya avanzado hacia fases más adelantadas de ejecución –, esta conjugación de factores apunta a varias áreas de las islas centrales del *Elba* como el próximo paso para el reencuentro de la ciudad con su ribera, justificando también la continuación del proceso de densificación del centro urbano de la ciudad y su transferencia más hacia el sur, hacia el interior del río⁹⁴⁶.

Sin justificar todavía la presencia del (D2) «proyecto de metrópolis» en la ribera de Hamburgo, esta dinámica territorial

⁹⁴⁵ *Sprung über die Elba / Leap Across the Elba. Internationale Entwurfswerkstatt / International Design Workshop* (2003); City of Hamburg; Hamburgo, pp.4/5

⁹⁴⁶ «La oportunidad de expandirse hacia una única centralidad localizada en el centro de la ciudad es irreplicable para una metrópolis moderna. Todavía, requerirá mucho esfuerzo para transformar en un espacio urbano con un carácter propio los fragmentos de las infraestructuras portuarias, de áreas urbanas, de calles, de líneas de ferrocarril, de zonas agrícolas, de áreas sin ocupación actual y de áreas de conservación de la naturaleza». in: *Sprung über die Elba / Leap Across the Elba. Internationale Entwurfswerkstatt / International Design Workshop* (2003); City of Hamburg; Hamburgo, pp.20

puede ser un nuevo proyecto estructurante de ámbito metropolitano, caminando hacia la creación de un corredor urbano continuo con más de diez kilómetros de longitud, a partir de la *HafenCity*, con la conexión de varios territorios, con ocupaciones variadas de las islas centrales del *Elba*, hoy aisladas por actividad portuaria, industrial y por los corredores de infraestructura⁹⁴⁷.

En la secuencia del *workshop*, en diciembre de 2004, el concepto básico del proyecto, presentado en la imagen 737, fue objeto de aprobación por la ciudad, pasando a constituir el soporte para el desarrollo del proceso de planificación y de otras iniciativas en los próximos años.

Sin conocer cómo se concretará este nuevo concepto metropolitano, el *Sprung ubre die Elba* podrá constituir, después de la *HafenCity*, el embrión de una segunda generación de la renovación urbana en los grandes espacios portuarios en Hamburgo a la escala de la metrópolis, inaugurando, eventualmente, una nueva dimensión en su amplitud territorial y permitiendo la coordinación entre varios grandes proyectos localizados al nivel de la definición de los programas, de la eventual transferencia de cargas edificadas en diferentes sitios, o del proyecto de las grandes infraestructuras – todas estas dimensiones urbanísticas identificadas, en Lisboa, en el caso de la *Bahia del Tajo*.

⁹⁴⁷ «El objetivo del proyecto es desarrollar más este potencial en las próximas décadas y así integrar los distritos del sur en la estructura general de la ciudad. (...) Este es un objetivo urbanístico central para el futuro.»
in: *Sprung uber die Elba / Leap Across the Elba. Internationale Entwurfswerkstatt / International Design Workshop* (2003); City of Hamburg; Hamburgo, pp.21