

DE «LA RIBERA ENTRE PROYECTOS» AL PROYECTO DE LAS RIBERAS: LAS FORMAS Y LOS PROCESOS COMO INSTRUMENTO DE TRABAJO.

La ribera industrial que hemos analizado en esta investigación a partir del caso de Lisboa, en sus dos momentos de formación territorial y de transformación urbanística, se ha revelado como una ribera plural – plural en el espacio y plural en el tiempo.

Configurada por una multiplicidad de espacios con lógicas propias, esta ribera en singular está, al final, compuesta por diversas riberas localizadas en territorios de características distintas, preexistentes o ganados al río, sobre el agua o, en determinado momento, alejada del río.

Es también una ribera que, habiendo sido inicialmente ocupada por la industria de la ciudad, por la actividad del puerto y por la nueva infraestructura de accesibilidad a ambos, sufrió dinámicas de utilización variables a lo largo del tiempo.

En su formación territorial, la ribera de Lisboa testimonió una ocupación industrial- en la escala de la parcela- de espacios y de edificios libres localizados a lo largo del frente-río preindustrial, intercalados con espacios públicos de integración puerto/ciudad, siguiendo lógicas distintas en su lado central y occidental, y en su lado oriental.

En la ribera de Lisboa se dieron dinámicas de ocupación por compañías industriales, de áreas mayores correspondientes, por ejemplo, (1) a antiguas playas fluviales, o (2) a zonas resultantes de terrenos residuales del terraplén portuario, localizados por encima del corredor longitudinal de infraestructuras.

La ribera de Lisboa conoció las nuevas necesidades del siglo XIX con la construcción de un terraplén, motivado también por razones higienistas, donde los nuevos territorios industriales

estaban dominados por un muelle más moderno que era, al mismo tiempo, el nuevo paseo público de la ciudad.

La ribera de Lisboa conoció también las grandes infraestructuras portuarias del final del siglo XIX, con la construcción de un extenso terraplén ganado al río, señalando el inicio de una dinámica de segregación entre las funciones urbanas y portuarias.

En este marco, en la ribera de Lisboa se produjo el aprovechamiento de este recién creado corredor, de relieve favorable para el trazado de las nuevas infraestructuras de accesibilidad de la ciudad y del puerto, duplicando los ejes longitudinales del viario y del nuevo transporte que era el ferrocarril – corredor que, con la especialización de la actividad portuaria, alejó aún más la ciudad del río.

La ribera de Lisboa testimonió, en estas mismas dinámicas, manifestaciones distintas en su ribera central y occidental y en su ribera oriental, donde se produciría el crecimiento longitudinal espontáneo.

La ribera más extensa de Lisboa acogió el fenómeno de la fijación de la petroquímica, de los astilleros navales, de la siderurgia y de la industria privada con grandes complejos industriales autónomos.

La ribera de Lisboa creció con las nuevas parcelaciones industriales, apoyadas en ejes principales de accesibilidad.

En su evolución a lo largo del tiempo, la ribera de Lisboa tuvo espacio para la transformación casuística resultante de la sucesión de intervenciones acotadas a las parcelas preexistentes, integradas en tejidos urbanos o industriales, en los que, encuadrados por la evolución natural de las actividades y de las estructuras edificadas, tuvieron lugar acciones en el ámbito del proyecto de arquitectura (edificado) que oscilaron entre la simple restauración y reutilización o la demolición y nueva construcción.

En la ribera de Lisboa se produjo la transformación urbanística de antiguas compañías industriales donde, por su dimensión y localización, se plantearon intervenciones a escala del proyecto urbano – consubstanciando este proceso específico que es la transformación de una parcela única con un programa de ámbito urbanístico.

La ribera de Lisboa conoció la ocupación, por grandes equipamientos de la ciudad, de algunos de los grandes terrenos localizados en zonas de transición – en el encuentro entre la ribera preexistente y áreas residuales del terraplén portuario –, manifestando una tendencia distinta a occidente y a oriente.

La ribera de Lisboa conoció también la transformación urbanística promovida por la ciudad de antiguos tejidos urbanos obsoletos, con intervenciones más o menos activas del sector privado.

Aunque residualmente (en comparación a su frecuencia relativa en otras ciudades), en la ribera de Lisboa se pudo identificar la existencia de dinámicas de transformación promovidas por la ciudad, incidiendo sobre el espacio público del frente-río.

En la ribera de Lisboa fue relevante la transformación para usos urbanos de zonas de frente-río por iniciativa de la autoridad portuaria, en un proceso sin manifestación en los otros casos.

La ribera de Lisboa testimonió las grandes operaciones de renovación urbana contemporáneas, en el contexto de un evento internacional de promoción de la ciudad y del país.

La ribera de Lisboa planteó nuevas transformaciones de gran escala que integrarían varios grandes territorios industriales y la infraestructura metropolitana en un proyecto coordinado que podría haber introducido un cambio profundo en las relaciones de la metrópolis con el río.

En síntesis, la ribera industrial de Lisboa, siendo un poco de todo eso, es también un laboratorio en el que todas esas riberas

señalan un proceso dinámico, una secuencia casuística con manifestaciones localizadas y momentos sobrepuestos en el tiempo, que era necesario organizar y sistematizar.

Estudiada aquí a partir de ejemplos de naturaleza diversa, la ribera industrial de Lisboa, heterogénea y de múltiples rostros, constituyó un campo de investigación privilegiado, permitiendo, a partir de una lectura de su realidad en el terreno, identificar la ocurrencia de un conjunto de procesos referencia, variados y con capacidad de aplicación en casos distintos.

Esta es la primera conclusión que podemos obtener: como lo demuestran las riberas de Róterdam, Shanghai, Duisburgo y Hamburgo, la elección de Lisboa como caso de estudio ha sido acertada, debido a la multiplicidad de situaciones presentes, su ribera merece ser destacada dentro de la investigación urbanística de las ciudades portuarias de río.

De este extenso y variado campo de investigación podemos derivar una segunda conclusión.

Como he podido afirmar varias veces a lo largo del trabajo, cada ejemplo estudiado de la formación de una determinada zona acotada o de intervención en un terreno concreto de la ribera conlleva en sí mismo el valor de objeto de estudio – es una forma de la ribera.

En otras palabras, cada uno de estos muchos ejemplos con que Lisboa enriquece el presente trabajo y, su conjunto, conllevan, después de organizar los grupos comunes, sus propias conclusiones, resultantes del contexto topográfico, morfológico, procesual y de proyecto, esto es, el territorio habla por sí mismo, siendo una de las opciones de la investigación prestarle un escenario para mostrar sus talentos, para mostrar sus múltiples formas.

La contribución que aquí aportamos al estudio de las ciudades portuarias de río es así, antes que nada, la de los varios ejemplos de formación y transformación de la ribera industrial que Lisboa

ofrece, la contribución de los casos concretos que hemos estudiado – suficientemente documentados para que puedan, también, contribuir al desarrollo de otras investigaciones.

Además, la contribución de las formas de la ribera de Lisboa al estudio de las ciudades portuarias de río no se agota en su casuística y en su posible agrupamiento en función de territorios o patrones comunes.

La ribera de Lisboa, ayudada por los datos de las riberas de los cuatro casos de trabajo, permitió ensayar la definición de un conjunto de conceptos teóricos cuyo valor dependerá, también, de su representatividad en más casos.

La adecuación de los conceptos aquí sintetizados a la ribera de las cinco ciudades portuarias que integran este estudio puede dejar entrever que su representatividad, dentro de esta tipología específica de espacios, puede ser amplia; la apuesta metodológica inicial al desarrollar cuatro casos de trabajo (con el contrapunto de no poder profundizar tanto en cada uno de ellos) permite ahora reforzar esa idea.

Uno de los legados de la investigación es, pues, la definición de siete procesos de formación de la ribera industrial.

Sin necesitar de repetir la presentación de la introducción a la Parte I, se proponen:

1. La **formación edificio a edificio**, con una tendencia predominante hasta el primer cuarto del siglo XIX, aunque se mantiene su presencia a lo largo de todo el siglo;
2. La **estructura de muelle, calle y almacén**, constituyendo el proceso más representativo en el siglo XIX, con continuidad hasta el inicio del XX;
3. El **crecimiento espontáneo sobre el viario o el ferrocarril**, correspondiendo a un proceso con manifestación apenas en algunas ciudades portuarias – aquellas donde se produjeron formas espontáneas de crecimiento a lo largo de

la ribera; la tendencia que vimos que se producía a lo largo del siglo XIX y primera mitad del XX debe ser relativizada al corresponder a una lectura en sólo uno o dos de los casos estudiados;

4. El **proyecto de la compañía industrial**, correspondiendo a la instalación sobre el río de empresas de gran dimensión, con una tendencia a predominar entre el último cuarto del siglo XIX y la Segunda Guerra Mundial;
5. El **plan general del puerto delante de la ciudad**, correspondiendo a los grandes trabajos públicos de construcción de terraplenes o de regularización de terrenos llanos del río que tuvieron lugar, de forma predominante, entre el último cuarto del siglo XIX y mitad del siglo XX;
6. La **parcelación industrial**, correspondiendo también a un proceso presente en algunas ciudades portuarias, produciéndose a lo largo del periodo industrial a partir de la mitad del siglo XIX (intervalo temporal también relativizado por el limitado número de casos estudiados);
7. El **gran complejo industrial autónomo**, correspondiendo a los grandes territorios industriales que, en los casos estudiados, van ganando presencia a partir del primer cuarto del siglo XX y que serán dominantes a partir de mitad de siglo.

De los siete procesos referenciados, los menos relevantes en el conjunto de los cinco casos estudiados fueron (3) el crecimiento espontáneo sobre el viario o el ferrocarril y (6) la parcelación industrial – en contrapartida a los otros cinco que, en general, podemos plantear como representativos.

La segunda propuesta de un cuerpo conceptual realizado a partir de una abstracción de la lectura de los casos, se refiere a los procesos de transformación de esta ribera en el periodo post-industrial, proponiéndose:

- A. La transformación a **la escala del proyecto de arquitectura**, un proceso relevante en los casos estudiados que no presenta ningún vínculo relevante particular con los procesos de formación;
- B2a. El **proyecto de los grandes equipamientos de la ribera**, también relevante en los casos estudiados que no parece tener una relación preferencial con los procesos de formación;
- B1. La **transformación de la compañía industrial**, un proceso de alguna relevancia en los casos estudiados que presenta una tendencia a incidir sobre territorios formados a partir de (4) el proyecto de la compañía industrial;
- B2b. La transformación del **espacio industrial como nuevo tejido urbano**, promovida por la ciudad, un proceso relevante en los casos estudiados que no presenta ninguna tendencia de relación particular con los procesos de formación;
- B2c. El **proyecto del espacio público de frente-río**, promovida por la ciudad, un proceso relevante en los casos estudiados (excepto en Lisboa) que presenta alguna tendencia a incidir sobre territorios formados a partir de (2) estructuras de muelle, calle y almacén – aunque puede también ocurrir en riberas resultantes del (5) plan general del puerto delante de la ciudad;
- C. La transformación de **la ribera de jurisdicción portuaria**, que tratándose de un proceso solo identificable en Lisboa – sin manifestación en los casos de trabajo –, se produjo en el territorio resultante del (5) plan general del puerto delante de la ciudad;
- D1. El **proyecto especial** que, consubstanciando ya un ámbito metropolitano, es relevante en los casos estudiados – sin que presente ninguna tendencia de relación preferencial con los procesos de formación;

- D2. El **proyecto de metrópolis** que, correspondiendo a un proceso de aparición bastante reciente, presenta alguna tendencia para incidir en (7) los grandes complejos industriales autónomos, y que ha demostrado ser relevante en los casos estudiados.

En estos ocho procesos de transformación también fue posible elegir un conjunto de dimensiones urbanísticas que marcaron una presencia común en los ejemplos estudiados, y que están sintetizadas en la introducción de la Parte II.

La identificación de estas dimensiones, que inciden, en diferentes escalas, sobre el edificado preexistente, sobre el ámbito urbanístico y sobre el ámbito metropolitano, no pretende afirmar ninguna evidencia absoluta y generalizable, tratándose más bien del resultado de una lectura de los ejemplos de intervenciones estudiados a partir de la perspectiva de la ciudad.

En otros términos, no se trata de buscar una “receta” para intervenir en cualquier ribera, sino simplemente de la identificación de un conjunto de aspectos que pueden interesar a la ciudad y que presentarán alguna tendencia a ocurrir en los ejemplos similares aquí estudiados – que, por ello, pueden apoyar el trabajo de decisión y de proyecto (urbanístico y de arquitectura) en otras realidades.

Definidos ya estos conceptos, el camino de ahora en adelante será el inverso al recorrido a lo largo de esta investigación.

Sin constituir un dato absoluto o una matriz indispensable, los procesos de formación y transformación de la ribera del periodo industrial podrán utilizarse para apoyar la lectura de este territorio en otras ciudades portuarias de río.

Como herramienta de trabajo, este cuadro conceptual está disponible para informar otras riberas, siguiendo siempre el presupuesto de partida, presente en su propia abstracción, de que cada ciudad portuaria de río es un caso particular donde no

todos los procesos ocurren y donde los que se manifiestan encuentran sus propias formas.

Fuertemente ligados al conjunto de ejemplos concretos a partir de los que se dedujeron y evaluaron, la utilización de los procesos de formación y transformación como marco conceptual de apoyo al estudio de otros casos es, al fin y al cabo, una forma indirecta de comparar las riberas de Lisboa, Róterdam, Shanghai, Duisburgo y Hamburgo, sin tener que realizar esta confrontación aisladamente, ejemplo a ejemplo.

El cuadro de los principales resultados aquí avanzados queda disponible como un instrumento de lectura y encuadramiento de la ribera fluvial, configurando una tonalidad para los ojos que la observarán, que la leerán y que la pretenderán transformar.

La relación de dualidad entre formas y procesos, entre los ejemplos y su abstracción, que fue una intención permanente a lo largo de toda la investigación, tiene de este modo también manifestación en su final.

El conjunto de resultados aquí sintetizados, sin dejar de ser una referencia general abstracta, tendrá su manifestación propia en el estudio de cada caso.

La ribera fluvial de cada ciudad es diferente porque la importancia relativa de estos procesos en su territorio varía, porque cada uno tiene su manifestación propia, y, por encima de todo, porque es una casuística propia de ejemplos de formación y transformación de riberas que se yuxtaponen en el espacio y en el tiempo.

La confrontación entre los resultados aquí obtenidos en las riberas de Lisboa y Róterdam es bien demostrativa de ello.

Como pudimos ver, Róterdam, siendo el principal puerto europeo y una ciudad históricamente ligada al río y a su puerto, posee una ribera donde, por diversos motivos, no se dieron los procesos espontáneos de formación y transformación – es decir

una ciudad portuaria importante que no habría sido un buen caso de estudio en esta investigación.

La aplicación del cuadro conceptual aquí presentado a su ribera es, por ello, bastante parcial (como pudimos ver en el capítulo 3.1), y la ocurrencia concreta de cada proceso es distinta de la verificada en Lisboa.

A título de ejemplo, la presencia de su formación territorial a partir de los grandes trabajos públicos de crecimiento de la infraestructura portuaria del final del siglo XIX – (5) el plan general de puerto delante de la ciudad – corresponde a la ribera de *Kop van Zuid*, mientras que, en Lisboa, se produjo en el terraplén portuario longitudinal, espacios bastante distintos entre sí.

Esta comparación es útil también para acentuar que, en el marco conceptual aquí obtenido, no aparece ningún juicio de valor sobre las características de los casos – su objetivo y definición se refiere simplemente a la lectura de la realidad.

Como ya se ha referido, el presupuesto de partida es de que cada caso es un caso en su contexto propio, que debe ser comprendido y trabajado, antes que nada, a partir de la realidad donde se insiere.

Por ejemplo, en la ya referida comparación entre las dos riberas, en Róterdam el hecho de que no aparezcan los procesos de naturaleza espontánea, y por ello no siendo de aplicación todo el espectro conceptual aquí definido, puede entenderse, paradójicamente, como un beneficio para el desarrollo de la ciudad – teniendo presente el juicio general de que un territorio planeado puede ser mejor que otro donde se dan ocupaciones espontáneas.

Al carecer de este componente valorativo, el cuadro conceptual resultante de esta investigación puede servir como criterio de apoyo a la realización de estudios comparativos entre riberas, incidiendo sobre la ocurrencia y la manifestación particular de los procesos de formación y transformación identificados.

Sin dejar todavía el caso de Róterdam, es también interesante volver al inicio de esta investigación y retomar la clasificación, propuesta por *Han Meyer* (1999), relativa a los cuatro momentos de la actividad portuaria en su relación con la ciudad: (1) el puerto centro de almacenaje y distribución; (2) el puerto de tránsito; (3) el puerto industrial, y; (4) el puerto de distribución y la ciudad en red – capítulo 1.2.1, imágenes 1 a 5.

Cruzando ahora este esquema con los procesos de formación de la ribera industrial aquí obtenidos, se comprueba:

- Que el puerto centro de almacenaje y distribución corresponde a la actividad portuaria anterior y de los primeros momentos del periodo industrial, donde dominaron (2) las estructuras de muelle, calle y almacén – con el *Boompjes* en primer plano;
- Que el puerto de tránsito corresponde al inicio de la segregación funcional entre puerto y ciudad, a partir de finales del siglo XIX, teniendo como manifestación territorial la formación (5) del plan general del puerto delante de la ciudad – el ejemplo de *Kop van Zuid*;
- Que el puerto industrial corresponde a la separación entre puerto y ciudad a partir de mitad del siglo XX, teniendo una manifestación territorial con la formación de (7) los grandes complejos industriales autónomos – *Waalhaven* y *Botlek* en adelante;
- Que el puerto de distribución y la ciudad en red corresponden a la (re)formación contemporánea de la estructura económica regional, cuyo momento temporal y visión de conjunto salen del ámbito de la presente investigación; pero incluso así, de forma localizada en ejemplos del proceso de transformación de la ribera, se pudo identificar el actual retorno a las dinámicas de integración puerto/ciudad que presenta nuevas manifestaciones.

Tal como pudimos comprobar en el capítulo 3.1, estos fueron, por motivos variados, los tres procesos de formación identificados en la ribera de Róterdam.

La clasificación propuesta por *Han Meyer* a partir de Róterdam está, pues, visiblemente anclada en el caso de origen y en sus características específicas, entre ellas la ejemplar cultura de planificación del territorio.

Como pudimos ver, ésta no es todavía, una realidad predominante en la ribera industrial de muchas otras ciudades – léase los casos de Lisboa o Shangai –, justificando así el ámbito más amplio de las conclusiones aquí obtenidas.

Un recorrido con los pies en el suelo como el que aquí ensayamos no puede dejar de identificar, en paralelo a la perspectiva investigada, un conjunto de síntesis de nivel secundario que sin tener la misma intencionalidad metodológica de deducción/comprobación, constituyen también referencias en abierto que podrán merecer un desarrollo en investigaciones futuras.

Así, no puedo dejar de mencionar algunas de esas síntesis, en su mayor parte, como es natural, realizadas a partir del caso de estudio:

1. La primera se refiere a las tipologías de ocupación ribereña ocurridas en el inicio y durante el periodo industrial, ejercicio realizado en particular en el contexto de los procesos de formación (1) edificio a edificio y a partir (5) del plan general del puerto delante de la ciudad – cuadros 5 y 6, respectivamente, en el capítulo 2.1.1 y 2.2.2.

De este ejercicio emerge la riqueza tipológica de lo edificado en el frente-río y de los espacios de muelle presentes en la relación puerto/ciudad o río/ciudad de la Lisboa anterior al inicio de los trabajos de expansión portuaria e industrial del siglo XIX, en

contrapunto a la mono-funcionalidad gris que caracterizó el terraplén portuario, donde el único contacto entre la ciudad y el río se produjo en los programas de edificios públicos de representación que dieron lugar a las estaciones marítimas, a las estaciones fluviales y a las estaciones del ferrocarril.

2. La segunda síntesis se refiere a los procesos de formación del espacio público en la ribera industrial, habiendo sido posible identificar:

- Cómo se produjo la formación de una nueva red viaria principal de la ciudad a partir de la construcción del terraplén portuario, apoyada en el corredor longitudinal y en la apertura de varios ejes transversales de penetración en el territorio – sustituyendo por completo la estructura viaria anterior al periodo industrial – vide el capítulo 2.2.3;
- La ocurrencia de distintos procesos en la formación de los espacios públicos de uso general en la ribera industrial, ilustrados en el cuadro 7.

3. La tercera síntesis se refiere a la relativa ambigüedad presente en el encuentro del terraplén portuario de finales del siglo XIX – (5) el plan general del puerto delante de la ciudad – con la ribera preexistente, como contrapunto a su efectiva afectación al uso portuario o al uso urbano.

Como vimos más detalladamente en el capítulo 2.2.4, el criterio para esta nueva separación fue el trazado del corredor longitudinal de infraestructura, hecho del que resultó la creación de algunos espacios indefinidos en el lado de la ciudad.

El conjunto de esos espacios mereció, como pudimos comprobar a lo largo del trabajo, tratamientos muy diversos – desde la ocupación industrial por edificios o empresas industriales a la más reciente construcción de equipamientos públicos, quedando todavía algunos indefinidos – tratándose de un tema particular merecedor de futura investigación.

4. La cuarta síntesis se refiere a los ensayos realizados en la ribera oriental de Lisboa para intentar interpretar los tejidos complejos resultantes del proceso de formación longitudinal espontánea que se produjo en esta área, donde se mezclaron tejidos históricos con ocupaciones industriales de varias escalas (parcela y compañía industrial), programas de vivienda obrera y nueva industria sobre los terrenos del terraplén portuario.

Como anticipamos en los capítulos 2.3 y 4.3, el territorio así formado, sin dejar de presentar algunas limitaciones en su funcionamiento, constituyó un campo de particular riqueza morfológica, espacial y de relaciones entre las diferentes ocupaciones que, en su transformación de las últimas décadas, ha sido olvidado por la ciudad.

Su estudio detallado supone un desafío para próximos trabajos cuya importancia deriva también de la asunción, muy reciente en la agenda de la ciudad, de una transformación coordinada para esa ribera.

Otros temas acotados, que no han merecido un primer ensayo de sistematización, también se fueron identificando a lo largo del trabajo y configuran líneas de investigación que dejamos abiertas.

Me refiero, en concreto, al estudio de los varios planes “modernistas” desarrollados por los servicios técnicos del Ayuntamiento de Lisboa para la ribera industrial, entre las décadas de los sesenta y de los setenta, de los que damos algunos ejemplos en los capítulos 4.2 y 4.3.

Oscilando entre tipologías de intervención como los “simples” planes de alineamientos (que presuponían la demolición de la edificación preexistente y su sustitución por nuevas construcciones, parcela a parcela (véase la propuesta para la *Calçada D. Gastão*) y las propuestas de renovación urbana integral de pequeños barrios (*Boavista*) o manzanas ribereñas

(*Avenida 24 de Julho / Rua das Janelas Verdes*). Este fue un momento de características propias en la ciudad que merece ser objeto de una investigación específica – incidiendo tanto en su caracterización como en sus efectivas consecuencias en el terreno.

Ampliando el ámbito más allá del caso de Lisboa, también merece más estudio el proceso de transformación emergente definido aquí como (D2) el proyecto de metrópolis.

Al tratarse de una realidad muy reciente en la ribera post-industrial que parece estar presente en varias ciudades (es decir Lisboa y Hamburgo, para no volver a referir Róterdam y la excepción a todo que es Shangai), el estudio de los proyectos de metrópolis plantea diversas cuestiones que aquí fueron simplemente identificadas pero que pueden ser bastante útiles, especialmente:

- El tema que empieza a plantearse en la actualidad de la transformación de (7) los grandes complejos industriales autónomos, algunos formados ya en la segunda mitad del siglo XX, con territorios de dimensión y características específicas, diferentes de las comprobadas en la ribera portuaria hasta ahora intervenida;
- El tema de la intervención, coordinada con los grandes proyectos de infraestructura metropolitana y entre sí, de varias áreas de gran dimensión de la ribera, contiguas o no, que inaugura una nueva escala de trabajo y donde ya no se planean los programas dominados por la renovación urbana que estaban presentes en la generación de los (D1) proyectos especiales – eligiéndose ahora programas multifuncionales de la nueva integración puerto-ciudad;
- La relación y la experiencia que podrá ser posible aprovechar para esta nueva realidad a partir de las varias intervenciones ya realizadas o en curso en las mismas ciudades como (D1) proyectos especiales;

Descendiendo de escala, los ejemplos de transformación de la ribera a escala del proyecto de arquitectura aquí presentados plantearán, ente otras dimensiones, la cuestión de la vocación de algunos edificios industriales que, por su valor patrimonial, son aprovechados en programas de reconversión, así como del suplemento de creatividad que estos proyectos plantean.

Pudimos comprobar, por ejemplo, en Duisburgo la importancia de los programas de equipamientos públicos en estas situaciones, aunque, en otras realidades, también se demostró que puede ser insoportable para el sector público asumir, en exclusividad, la responsabilidad de este patrimonio, y debe caber al sector privado, por ejemplo, la promoción de programas de vivienda o de oficinas.

Pudimos también comprobar que, ante todo, son las propias características morfológicas del edificio preexistente y de su contexto las que dictan esta vocación; sin agenda definida, este tema, situado en la frontera entre el proyecto de arquitectura y el proyecto urbanístico, es un tema importante para la transformación de la ribera contemporánea y que merece también ser estudiado.

Finalmente, también pudimos identificar como campo posible para futuras investigaciones el proyecto del espacio público de las zonas de frente-río

Al tratarse de un programa particular del proyecto de espacio público, donde predomina el tema del contacto de la ciudad y de los ciudadanos con el plano de agua (el río), pudimos identificar algunas características prácticas.

Entre otros, merecen mejor estudio temas específicos como: (1) el aparente conflicto en el acceso al río de los diques de protección contra las inundaciones, así como las soluciones de diseño que se proponen; (2) la resolución en estos proyectos de la (re)integración de la ciudad preexistente con el río, constatando en el proyecto las formas de sortear el tema del corredor

longitudinal de infraestructuras; (3) el tema de la continuidad del acceso público a lo largo de la ribera, planteando la coordinación entre proyectos concretos que se suceden y su relación con los usos disponibles – equipamientos, servicios, recreo, etc. –, o; (4) los programas y las formas de integración entre funciones portuarias y funciones urbanas a escala local.

La ribera entre proyectos que hemos presentado aquí es pues una ribera en transición, una ribera entre estadios.

Como vimos, es una ribera compuesta por la yuxtaposición de riberas en el espacio y en el tiempo, cuyo conjunto de casos singulares produce el todo.

Es una ribera formada en determinado momento del largo intervalo temporal que fue el periodo industrial y que conoció dinámicas de transformación resultantes de la evolución de las actividades y de los espacios a lo largo del tiempo.

Es un territorio donde, variando de caso en caso, conviven lado a lado los procesos espontáneos y los procesos planeados de formación y transformación.

Es una ribera que nació de la integración puerto/ciudad, que pasó por más de un siglo de progresivo alejamiento y segregación y que, en la actualidad, volvió a buscar nuevas formas de integración.

La ribera entre proyectos es una ribera en las varias escalas, de la finca a la metrópolis, en que cada nivel tiene su lugar en la ciudad.

Es una ribera en plural, donde tienen igual importancia, los grandes proyectos mediáticos y visibles, y la ribera olvidada de la gestión urbanística, de la ciudad corriente, parcela a parcela.

Es un espacio donde las intervenciones se informan unas a las otras, donde la experiencia circula de un caso a otro y donde, dentro de la diversidad y del vínculo con el territorio, el

pensamiento abstracto tiene apenas lugar como momento de pasaje – es simplemente un instrumento de trabajo.

Es este también el sentido de la presente investigación: que la ribera entre proyectos da lugar al proyecto – informado – de las riberas.

Pero da lugar a un proyecto cuyo autor es, ante todo, un lector de la realidad y del territorio que se asume como una de las perlas del *Perlenkette*.

La ribera entre proyectos es un proyecto colectivo.

Es un espacio de la democracia contemporánea donde el pensamiento de la sociedad, que conlleva la progresiva madurez de las ideas, se manifiesta con los proyectos no realizados, los concursos de ideas, las utopías y el debate público – que revela el componente de intervención ciudadana que incumbe también al arquitecto, más allá de su actividad de proyecto.