

# Transformaciones del paisaje portuario contemporáneo: del negocio al ocio... y al negocio, otra vez

## Transformations in the Contemporary Port Landscape: from negotium to otium... and back to negotium, again

Muelle del puerto del Riachuelo en Buenos Aires,  
inicios del siglo XX

Wharf of the port of Riachuelo, in Buenos Aires,  
in the early XXth century

The boundless literature on the regeneration of city-port waterfronts has amply described throughout recent decades, starting in the mid-Eighties in particular, the transformation processes that have taken place in "cities on water" on every continent, after significant sections of port areas became obsolete and were abandoned.

Several famous diagrams of the "port-city relationship" (to name just two of them, I would like to mention the ones by Brian Hoyle, 1988, and Han Meyer, 1999), – taking into account of course their obvious approximation and generalization – were a masterly synthesis of the changes that took place in waterfront areas, which underwent major urban renewal operations, now more generally known as "waterfront redevelopment" projects.

The use of this term – "redevelopment" – intended to put the accent on the fact that quite often if not always, this represented a 'new', 'different' kind of development as opposed to the 'first', generally 'original', process of growth in this area, identified by its utilization for port activities. In this sense it recognized that in modern times (at least from the era of industrialization of urban economies in most countries on this planet) the most important economic exploitation of an urban coastal area was as a 'port'; an exploitation so effective that it proved able to determine development processes in the city and in the surrounding regions, such as had never been seen before.

This was the business phase (the 'negotium' referred to in the title), which built, shaped and characterized the port 'landscape' until a few decades ago.

It is, or better was, a landscape immediately identifiable thanks to its essential constituting elements, which were so evident as to be easily recognizable both from land and from sea; a 'new' landscape that was created in the mid-nineteenth century, and documented from its very inception by an original tool which developed practically at the same time: photography. Observing those images in black and white, you realize the astounding quantity of waterways, cranes, cargo and men that occupy port spaces, often crowding docks and wharves, in an apparent confusion of flux and motion.

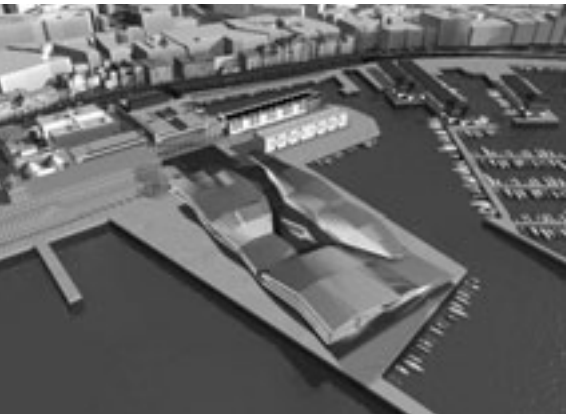
Actually, despite the fact that the context was beginning to appear too cramped and inadequate to contain the incredible increase in traffic, the workers relied on consolidated techniques, moving rapidly in an order that only an expert eye could notice. The ships with large sails began to give way to steamships, and this naval "revolution" would redraw the configuration of the new ports. The ships grew progressively larger and the old structures were no longer in a position to hold them, unless they made extensive improvements on the wharves to upgrade them, while simultaneously carrying out other major works, such as the construction of breakwaters, the extension of the yards, the edification of larger warehouses, the realization of new maritime stations, the introduction of railway tracks to allow the circulation of drawn-out sequences of cargo trains.

Perhaps the most noticeable aspect of this transformation was the expansion of the port zone, with new

La interminable literatura sobre la reconversión de los waterfront urbano-portuarios ha descrito ampliamente en el curso de los últimos decenios, y en particular desde la mitad de los años ochenta, los procesos de transformación ocurridos en las “ciudades de agua” de todos los continentes, después de la obsolescencia y del abandono de significativas porciones de zonas portuarias. Algunos famosos esquemas de la “relación puerto-ciudad” (sólo por citar dos, recuerdo los de Brian Hoyle, 1988 y de Han Meyer, 1999) sintetizaban magistralmente – aunque con todas las obvias aproximaciones y generalizaciones de estos ‘esquemas’ – las modificaciones ocurridas en las áreas frente al agua, interesadas por las importantes operaciones de recuperación urbana, generalmente conocidas como intervenciones de “waterfront redevelopment”. Con aquel término – “redevelopment” – se entendía poner el acento sobre el hecho que se trataba, muy a menudo si no casi siempre, de un ‘nuevo’, ‘otro’ desarrollo, respecto al ‘primero’, generalmente ‘originario’, momento de crecimiento de aquella área, identificable en su utilización por actividades portuarias. En este sentido era reconocido que el ‘portuario’ era el más significativo aprovechamiento económico de estas zonas de costa urbana en tiempos modernos (al menos desde el período de la industrialización de las economías urbanas de buena parte de los países de este planeta); un aprovechamiento muy eficaz para determinar procesos de desarrollo de las ciudades y de sus territorios circunstantes, como nunca se habían visto antes.

**Rinio Bruttomesso**





Génoa, rendering del proyecto de la Plaza del Mediterráneo (arquitecto Ben van Berkel)

Rendening del proyecto sobre el área ex-portuaria di Jätkäsaari, Helsinki

Barrio residencial en el área del viejo puerto de Copenhagen

Genoa, rendering of the project for the Piazza del Mediterraneo (architect Ben van Berkel)

Rendering of the project for the former port area in Jätkäsaari, Helsinki

Residential district in the old port zone of Copenhagen

Es ésta la fase de los ‘negocios’ (a los que hace referencia el título), que han construido, plasmado, caracterizado el ‘paisaje’ portuario pocos decenios atrás. Es, o mejor dicho, era aquel paisaje inmediatamente indetectable a través de sus elementos esenciales, constitutivos, tanto evidentes como fácilmente reconocibles, ya sea en tierra como sobre el agua; un ‘nuevo’ paisaje creado desde mitad del Ochocientos, y documentado, desde sus primeros momentos, por un instrumento inédito, prácticamente contemporáneo: la fotografía.

Observando las imágenes en blanco y negro se puede percibir la increíble cantidad de naves, grúas, mercaderías y hombres que ocupaban los espacios portuarios, ocupando los muelles a menudo en modo congestionado, en una aparente confusión de flujos y movimientos.

En realidad, hasta en un ámbito que comenzaba a demostrarse cada día más insuficiente e inadecuado para recibir el formidable aumento de los tráficos, el trabajo se desenvolvía con técnicas consolidadas, con ritmos duros, según un orden que sólo un ojo experto podía notar. Las embarcaciones con las grandes velas comenzaban a dejar lugar a aquéllas movidas por el vapor y será propio la “revolución” naval a rediseñar el asentamiento de los nuevos puertos. Las naves eran cada vez más grandes y las viejas estructuras no eran capaces de contenerlas, si no realizando importantes trabajos de adecuación de los muelles, y llevando adelante, simultáneamente, también otras relevantes obras, como la construcción de espigones externos, la ampliación de las explanadas, la edificación de depósitos más grandes, la realización de nuevas estaciones marítimas, la introducción de las vías del ferrocarril para hacer circular los largos vagones de mercaderías.

El aspecto quizás más notable de esta transformación es la ampliación de la zona portuaria, con nuevas áreas ganadas al mar, con técnicas sofisticadas que permiten la reestructuración de las actividades, procediendo a una parcial selección que pone fin a una organización portuaria consolidada desde siglos.

Las bonificaciones y las extensiones de los puertos se dirigen principalmente hacia el mar, sin excluir análogas operaciones de expansión sobre la tierra firme, a menudo a lo largo de la costa: a sus espaldas presiona una ciudad que experimenta en sí misma igual necesidad de espacio para su crecimiento e intenta conceder sólo modestos espacios al empuje proveniente de la economía marítima.

Comienza a romperse aquella unión íntima y necesaria entre ciudades y puertos, que había regulado por siglos las dinámicas del desarrollo de ambos, asegurando, aunque entre desequilibrios e inconvenientes, una consolidación de las funciones portuarias vista como esencial elemento de producción de las riquezas de las ciudades y por ello favorita y guiada con inteligencia y pericia por parte de los administradores de la ciudad.

A la conquista de nuevas áreas portuarias, realizada con recuperaciones y ampliaciones de espigones y muelles, se acompaña el multiplicarse de máquinas e infraestructuras alrededor de las cuencas: grúas cada vez más grandes y potentes, primero hidráulicas y luego eléctricas, carro puentes y elevadores de todo tipo, carros de diversas dimensiones, son éstos algunos de los instrumentos que hacen posible el salto de productividad que se registra en muchos puertos, frente al poderoso aumento del movimiento de mercaderías. Mercaderías de toda especie y calidad son tratadas por una mano de obra que se mueve sobre los muelles, moviéndose entre montañas de materiales, pilas de productos, listos para ser depositados o apenas desembarcados, provenientes de otros puertos nacionales o desde rutas transoceánicas.

El desarrollo industrial y su articulación también en innovativos sectores productivos requieren siempre nuevas materias primas, que son depositadas al descubierto o dentro de depósitos, creando no pocos problemas de salud a los trabajadores y contaminación del aire de la ciudad.

Siempre observando las primeras fotos de los puertos en vías de transformación, no nos puede escapar una nueva e inédita presencia sobre los muelles, el ferrocarril, que con sus vías y sus vagones no sólo obliga a rediseñar espacios y movimientos del entorno portuario, sino que introduce una auténtica revolución en el transporte de las mercaderías, permitiendo la distribución capilar de los productos desembarcados hacia el interior.



El binomio nave-ferrocarril está destinado a revolucionar el precedente asentamiento tanto de las escalas marítimas como de las zonas urbanas colindantes: las franjas de vías, colocadas a menudo justo en el límite entre puerto y ciudad, serán el elemento más tangible y controvertido de la “rotura” física entre tejido urbano y espacio portuario (en muchos casos aún hoy, después de más de un siglo, la situación no ha cambiado para nada), marcarán en modo permanente la discontinuidad y la neta separación entre dos realidades repentinamente antagónicas.

Las imágenes en blanco y negro no pueden por cierto ilustrar la gama de colores que deben haber caracterizado el paisaje portuario de aquellos primeros decenios del Novecientos: los colores de las diferentes mercaderías – minerales, maderas, metales, animales, productos de la tierra, embalajes de todo tipo – que transitaban en estos puertos.

Este paisaje del puerto, en el que el trabajo del hombre es decididamente más protagonista que el de las ‘máquinas’, ha desaparecido, pero sobre la misma escena, hoy, el hombre o mejor dicho, la presencia humana, es de nuevo el elemento principal, aunque con diversas funciones: no más relacionadas con las fatigosas actividades manuales, sino con las más placenteras y ociosas prácticas del ‘tiempo libre’. Como sabemos bien, estos waterfront urbanos, un tiempo utilizados como áreas portuarias, se han a menudo transformado en los lugares más frecuentados y preferidos por las masas de visitantes, ciudades y turistas, en busca de divertirse, de comprar, de probar nuevos platos, de pasar algún momento tranquilo, en proximidad del agua, auténtico y extraordinario valor adjunto de estos espacios que, sin esta presencia ‘líquida’, resultarían idénticos a cualquier centro comercial, mall o parque de diversiones de millares de ciudades.

La victoria del ‘otium’ sobre el ‘negotium’ fue en estos casos completa y profunda, generando ‘nuevos’ y consistentes flujos, tanto de personas como de mercaderías, tanto de capitales como de intereses. Se ha verificado, también en estos nuevos ‘distritos’ urbanos, especies de trazados de antiguos muelles y depósitos portuarios, la prevalencia del inmaterial sobre el material, del provisorio sobre el permanente, del ligero sobre el pesado. Con resultados seguramente ventajosos para muchos operadores, que han tomado el puesto de las

areas reclaimed from the sea, often relying on sophisticated techniques which made it possible to reorganize the activities, eliminating some of them, and thus bringing an end, once and for all, to a port organization that had been consolidated for centuries.

The land reclamation and port expansion were generally directed seawards, though there were similar expansion programs on the mainland, most often along the coast: behind it, the pressure of a city that shared this need for space to grow and did not intend to make but modest concessions to the pressure coming from the maritime economy.

The intimate and necessary relationship between cities and ports was beginning to break apart: for centuries it had regulated the development processes of both, ensuring, despite imbalances and difficulties, the consolidation of the port function seen as an essential ingredient in the production of wealth for the city and for this reason advanced and sustained with intelligence and skill by city administrators.

The conquest of new port areas, extended by land reclamation or the construction of breakwaters and larger wharves, was accompanied by a multiplication of machinery and equipment around the water: bigger and stronger cranes, first hydraulic then electric, overhead cranes and elevators of all kinds, carriers of all sizes, these are the tools that ushered in the spike in productivity recorded in many ports, in tandem with the massive increase in cargo handling. Cargo of every type and quality are handled by a labor force that moves nimbly across the wharves amidst mounds of materials, heaps of products ready to be loaded or recently unloaded, coming from other national ports or from transoceanic routes.

Industrial development and its division into innovative fields of production require new raw materials all the time, which are stored outdoors or in the warehouses, creating significant health issues for the workers and air pollution in the city.

Observing the early photographs of ports in the process of transformation, you cannot help but notice



categorías históricas de los inversores y de los trabajadores empleados tradicionalmente en los puertos.

Pero como a menudo sucede, las grandes fortunas, los indiscutibles sucesos, los resultados clamorosos llevan dentro de sí también elementos críticos, que si no se enfrentan a tiempo, pueden causar problemas y dificultades, también fatales. Es justamente en la gestión de estas áreas, en las actividades que se han insertado, en las modalidades de su aprovechamiento, que se halla el banco de prueba para el mantenimiento de niveles correctos de 'sostenibilidad' de estas operaciones. La expulsión de estas zonas, por ejemplo, de todas o de gran parte de las actividades portuarias, se ha revelado un error o una decisión miope, que ha desnaturalizado la identidad originaria de las zonas ex-portuarias. Los visitantes están atraídos por el pasado, por la historia de los puertos y por sus testimonios, no sólo dentro de los museos marítimos, sino también en los espacios abiertos, sobre los viejos muelles, en las dársenas: es un patrimonio histórico que tiene un valor impagable y que representa el elemento característico, distintivo, de una entera ciudad. Quizás ha llegado el momento de comprender que la estación del simple 'ocio' no es más conveniente para estas zonas urbano-portuarias, que el aprovechamiento intensivo, se está convirtiendo en una operación de vaciamiento de todo valor no estrictamente comercial, próximo a su agotamiento.

El próximo desafío, después de decenios del gran éxito de los waterfront así como los hemos conocido hasta ahora, estará en el re-inventar, en el re-interpretar el sentido de este lugar, verdaderamente único e irrepetible, diverso de ciudad en ciudad, reportando dentro elementos de 'trabajo', de 'negotium', de actividades capaces de dar un valor menos efímero y más identificador al complejo de las funciones y de las iniciativas que se realizarán en los futuros 'escenarios' de los viejos puertos.

El waterfront de Aker Brigge, zona de los viejos astilleros, en el centro histórico de Oslo

Puerto y ciudad a lo largo del waterfront de Las Palmas de Gran Canaria

The waterfront at Aker Brigge, the old shipyard area, in the historic city centre of Oslo

Port and city along the waterfront of Las Palmas in the Grand Canary Island







a new, heretofore unseen presence on the wharves, the railroad, with its tracks and its wagons that not only require the spaces and movements in and around the port to be redesigned, but introduce a true revolution in the transportation of merchandise, making it possible to distribute the products unloaded on the docks in a capillary fashion.

The combination ship-railroad would disrupt the traditional configuration of ports as well as the urban areas adjacent to them: the tracks, often located on the very border between port and city, would become the most tangible and controversial element of the physical "fracture" between the city fabric and the port space; they would permanently (in many cases today, more than a century later, the situation remains unchanged) mark the discontinuity and clear separation between two realities that had suddenly become antagonistic. These black and white images certainly do not render the range of colors that must have characterized the port landscape in the early decades of the twentieth century: the colors of the cargo – minerals, wood, metals, animals, products of the earth, packaging of all kinds – that transited through these ports. This port landscape, in which man's work definitely prevailed over the work done by 'machines', has now disappeared, but on this same stage, today, man, or better yet, the human presence, has once again become the dominating element, though its functions are now totally different: no longer needed for tiring manual labor, but employed in more pleasant and relaxing 'leisure' practices.

As we all know, these urban waterfronts, which were once used as port areas, have often been transformed into venues patronized and preferred by masses of visitors, citizens and tourists who wish to enjoy themselves, to shop, to taste new kinds of food, to spend a few hours relaxing near the water, the authentic and extraordinary added value of these spaces which, without this 'liquid' presence, would be like any other shopping center, mall, or fun park in thousands of other cities.

The victory of 'otium' over 'negotium' in these cases was complete and profound, generating 'new' and

sometimes more significant fluxes of people and merchandise, of capital and interest. In these new urban 'districts', which arose over the remnants of ancient wharves and port warehouses, the immaterial has won over the material, temporary over permanent, light over heavy. With results that are undoubtedly advantageous for the many operators who have replaced the historic classes of entrepreneurs and workers who traditionally populated the ports.

But as often happens, the great fortunes, the incontrovertible successes, the amazing results also harbour critical issues, which must be promptly addressed, so that they do not cause problems or difficulties that could be fatal.

And these issues, the management of these areas, the activities that are introduced there, the way they are cultivated, will be the litmus test for the maintenance of adequate levels of 'sustainability' for these operations. The expulsion of all or most port activities from these areas, for example, has proven to be a mistake, or at least a myopic decision, which has altered the original identity of the former port areas. Visitors are attracted by the past, by the history of ports and their heritage, not only in maritime museums, but in the open spaces, along the old wharves, on the docks: they represent an invaluable historic legacy and the distinctive, characteristic element of an entire city.

Perhaps it is not too early to understand that the season of pure 'leisure' is no longer advantageous for these urban-port zones, and that their exploitation, which is already quite intense, is turning into an operation that is draining them of all but purely commercial values, and even these are coming close to exhaustion.

Our next challenge, after decades of success for waterfronts as we have known them so far, will be to reinvent, to reinterpret the meaning of this truly unique and inimitable place, so different in each city, and to bring back elements pertinent to 'labor', to 'negotium', activities that can give a less ephemeral and more identifying value to the complex of functions and initiatives that will be realized in the future 'scenarios' of ancient ports.