

Redundant Waterfront Land Returned to the City: an International Competition

Sydney is famous in the world for its beautiful harbour which flows in and out of the many peninsulars of land. This landscape is celebrated by some of the built icons known across the world. The Sydney Opera House sits on the end of the Bennalong Point peninsular celebrating its unique site with one of the world's most unique buildings. And a little to the west the famous Sydney Harbour Bridge spans across the harbour in a soaring arc of steel that brave visitors can now climb to the top of. Just to the west of the Bridge is the Walsh Bay redevelopment now complete as a mixture of residential, commercial and cultural facilities. Continuing the return of port land to the community is a 22 hectare site southwest of Walsh Bay sitting between the high rise peninsular of city buildings and the harbour. The two port operating companies that have been using this site as a container terminal have now decided to relocate to more efficient facilities. As is happening in many port cities Sydney's harbour edge has evolved from sail to steam to containers in a manner that has lost the romance of multiple fingers of wharves interacting with the harbour. We now have hectares of flat tarmacs to handle the storage of containers. Sydney has resolved this problem by building a new container terminal 10 kilometres to the south in the next bay, Botany Bay, where a much more efficient facility has been constructed. Inevitably, this has led to the less efficient, more traditional, port facilities fighting to keep their economic relevance. East Darling harbour is particularly affected as all vehicles need to pass through the centre of the city increasing congestion. So the inevitable has occurred much to the concern of many community groups who want Sydney Harbour to continue as a working port. The NSW Government, in resolving the uses of the soon to be redundant site, decided to continue with the use of an international shipping terminal as part of Sydney's increasingly important cruise ship industry. The site itself was divided into an 11 hectar

Terrenos portuarios sin utilizar devueltos a la ciudad: un concurso internacional

Sydney es famosa en el mundo por la belleza de su puerto que se proyecta hacia fuera y hacia dentro de las numerosas penínsulas de tierra. Este paisaje se ha visto favorecido por algunos iconos arquitectónicos conocidos en todo el mundo. La Ópera de Sydney está situada al final de la península de Bennalong Point, lugar único con uno de los edificios más exclusivos del mundo. Un poco más al oeste, el famoso Puente del Puerto de Sydney se extiende a través del puerto en forma de arco vertiginoso de acero que desafía a los visitantes que ahora pueden visitar su parte superior. Aún más al oeste se encuentra el nuevo desarrollo urbanístico de Walsh Bay ya completado que está constituido por una combinación de instalaciones culturales, comerciales y residenciales. Como continuación de la devolución de terrenos portuarios sin utilizar a la comunidad, se ha recuperado un terreno de 22 hectáreas situado al suroeste de Walsh Bay entre la gran elevación peninsular de los edificios de la ciudad y el puerto. Las dos empresas que operan el puerto y que han utilizado este lugar como terminal de contenedores han decidido trasladarse ahora a unas instalaciones más eficaces. Al igual que ocurre en muchas otras ciudades portuarias, el puerto de Sydney ha evolucionado desde la vela hasta el vapor y los contenedores en una forma que ha roto el romance de los múltiples actores que interactuaban con el puerto. Actualmente necesitamos una gran cantidad de hectáreas superficie alquitranada lisa para gestionar el almacenamiento de contenedores. Sydney ha resuelto este problema mediante la construcción de una nueva

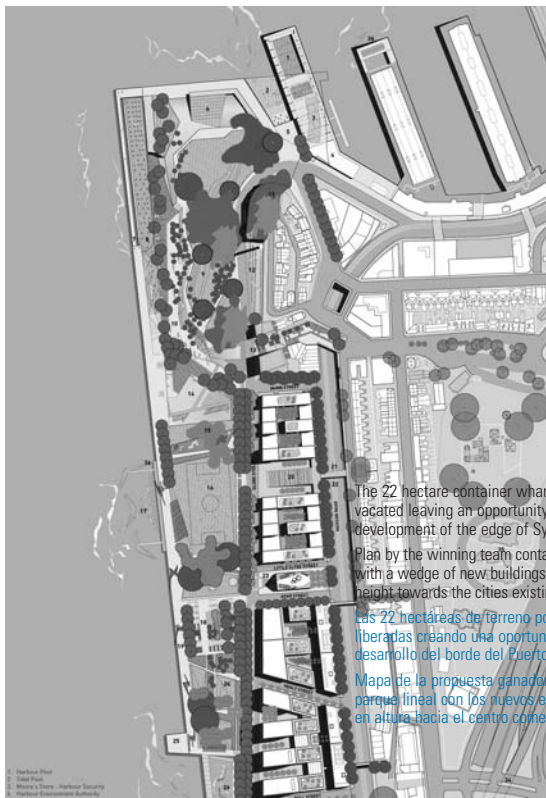
terminal de contenedores 10 km al sur, en la siguiente bahía, Botany Bay, con unas instalaciones mucho más eficaces. Inevitablemente, este hecho ha generado unas instalaciones portuarias más tradicionales y menos eficaces que luchan por mantener su relevancia económica.

El puerto de East Darling se ha visto especialmente afectado puesto que todos los vehículos deben atravesar el centro de la ciudad lo que incrementará los atascos. Así que lo inevitable ha sucedido, lo que preocupa a muchos grupos de la comunidad que desean que el Puerto de Sydney continúe siendo un puerto operativo.

El gobierno de Nueva Gales del Sur, a la hora de decidir el uso de este terreno sin utilizar, resolvió mantener el uso de una terminal internacional de transporte marítimo como parte de la cada vez más importante industria de cruceros de Sydney. El propio lugar fue dividido en un parque de 11 hectáreas de uso recreativo y la otra mitad del terreno se dedicó al desarrollo de 330.000 metros cuadrados de instalaciones comerciales y residenciales. Asimismo se incluyó un paseo marítimo en el informe para completar la conexión que faltaba y crear un paseo público al lado del puerto de 14 km.

Concurso internacional

Las dimensiones y la localización del Puerto de East Darling fueron consideradas de una significación tal que se celebró un concurso internacional de diseño para obtener las mejores ideas y alcanzar una solución óptima. En la primera fase del concurso se recibieron 137 ofertas de todo el mundo. Estas ofertas



The 22 hectare container wharves are being vacated leaving an opportunity for a special development of the edge of Sydney's harbour. Plan by the winning team containing a linear park with a wedge of new buildings increasing in height towards the cities existing commercial core.

Los 22 hectáreas de terreno portuario fueron liberadas creando una oportunidad para el desarrollo del borde del Puerto de Sydney.

Mapa de la propuesta ganadora que propone un parque lineal con los nuevos edificios que crecen en altura hacia el centro comercial existente.



park for people with the other half of the site to be developed for 330, 000 sq. meters of commercial and residential facilities. Importantly a waterfront promenade was included in the brief to now complete the missing link in a 14 km harbour side public walk way.

International Competition

The size and location of the East Darling Harbour site was seen to be of such significance that an international design competition was held to get the very best ideas to contribute towards an ultimate solution. In the first stage of the competition 137 entries were received from around the world. The international entries were facilitated by the use of the website www.eastdarlingharbour.com as the method of registering and gaining access to plans and all relevant material. A jury of experts including Philippe Robert from Paris went through a rigorous selection process and selected five distinctly different schemes for a short list for Stage 2. These schemes were judged as anonymous entries and it was with some degree of surprise that the Jury discovered that they had selected some of the world's best architects, urban designers and landscape architects. The Jury was interested in using the second stage to test the five quite different approaches to the site. The five short listed schemes included:

Project Architecture (AUS) Morphosis (USA) George Hargreaves (USA)

Thom Mayne from Morphosis was the driver of this scheme. He was the 2005 Pritzker prize winner and is well known for radical proposals. The scheme reinterpreted the historic finger wharves that were once on the site but as 21st century flowing organic forms sitting on a landscape carpet by George Hargreaves. The scheme included a large amount of park land and a dramatic series of futuristic buildings.



- 1. The Strand Road
- 2. Lake Park
- 3. Morphosis Urban - Harbour Gateway
- 4. Harbour Gateway
- 5. Harbour Gateway
- 6. Harbour Gateway
- 7. Harbour Gateway
- 8. Harbour Gateway
- 9. Harbour Gateway
- 10. Harbour Gateway
- 11. Harbour Gateway
- 12. Harbour Gateway
- 13. Harbour Gateway
- 14. Harbour Gateway
- 15. Harbour Gateway
- 16. Harbour Gateway
- 17. Harbour Gateway
- 18. Harbour Gateway
- 19. Harbour Gateway
- 20. Harbour Gateway
- 21. Harbour Gateway
- 22. Harbour Gateway
- 23. Harbour Gateway
- 24. Harbour Gateway
- 25. Harbour Gateway
- 26. Harbour Gateway
- 27. Harbour Gateway
- 28. Harbour Gateway
- 29. Harbour Gateway
- 30. Harbour Gateway
- 31. Harbour Gateway
- 32. Harbour Gateway
- 33. Harbour Gateway
- 34. Harbour Gateway
- 35. Harbour Gateway
- 36. Harbour Gateway
- 37. Harbour Gateway
- 38. Harbour Gateway
- 39. Harbour Gateway
- 40. Harbour Gateway
- 41. Harbour Gateway
- 42. Harbour Gateway
- 43. Harbour Gateway
- 44. Harbour Gateway
- 45. Harbour Gateway
- 46. Harbour Gateway
- 47. Harbour Gateway
- 48. Harbour Gateway
- 49. Harbour Gateway
- 50. Harbour Gateway

**Richard Rogers (UK) Ed Lipman (AUS)
Martha Schwartz (USA)**

Richard Rogers well known in the UK for his championing of urban issues developed an island in the middle of the site with a fantasy land of fascinating structures including sports ovals. To the south a series of office towers connected to the cities existing towers and gave dramatic views over the Martha Schwartz landscape. On the northern peninsular a new harbour beach attracted significant public interest with the possibility of waves being generated by passing ships.

PTW (AUS) Environmental Concept (AUS) EDAW (USA)

This team reversed the expected by placing the park away from the foreshore. A wedge of buildings higher and wider to the south narrowed as they headed north and lowered their heights. Behind this built wedge a green landscape wedge became wider and more exposed to the harbour and the sunshine as it evolved to the north. Incorporated in the waterfront building complex were a series of gardens and the most up to date precinct wide environmental principles.

Lend Lease Design (AUS)

This design from a local development body who have their office

internacionales se vieron facilitadas gracias al uso de la página web www.east-darlingharbour.com que sirvió para registrar las mismas y para acceder a los planes y a todos los materiales relevantes. Un jurado formado por expertos, que contaba con el Sr. Philippe Robert de París, llevó a cabo un riguroso proceso de selección y eligió cinco propuestas muy diferentes para la Fase 2. Estas propuestas fueron analizadas como ofertas anónimas, por lo que fue con cierto grado de sorpresa que el Jurado descubrió que había seleccionado a algunos de los mejores arquitectos, urbanistas y arquitectos paisajistas del mundo. El Jurado estaba interesado en utilizar la segunda fase para estudiar estas cinco perspectivas diferentes del lugar. Las propuestas que pasaron a la segunda fase fueron:

**Project Architecture (AUS)
Morphosis (EEUU) George
Hargreaves (EEUU)**

Thom Mayne de Morphosis era el impulsor de esta idea. Él obtuvo el premio Pritzker 2005 y es bien conocido por sus propuestas radicales. La propuesta reinterpretaba los muelles históricos que

habían existido en el lugar, pero como formas orgánicas fluidas del siglo XXI asentadas en una alfombra paisajista realizada por George Hargreaves. Esta oferta incluía un parque de grandes dimensiones y una serie llamativa de edificios futuristas.

**Richard Rogers (RU) Ed Lipman
(AUS) Martha Schwartz (EEUU)**

Richard Rogers, que es bien conocido en el Reino Unido por su defensa de temas urbanísticos, planteó la creación de una isla en medio del lugar con una tierra de fantasía formada por estructuras fascinantes que incluían edificios ovalados destinados a eventos deportivos. Al sur, una serie de torres de oficinas conectaban con las torres existentes de la ciudad que proporcionaban unas vistas panorámicas del paisaje de Martha Schwartz. En la parte norte de la península, una nueva playa portuaria atrajo un significativo interés del público con la posibilidad de generar olas gracias a los barcos que pasan por allí.

**PTW (AUS) Environmental Concept
(AUS) Edaw (EEUU)**

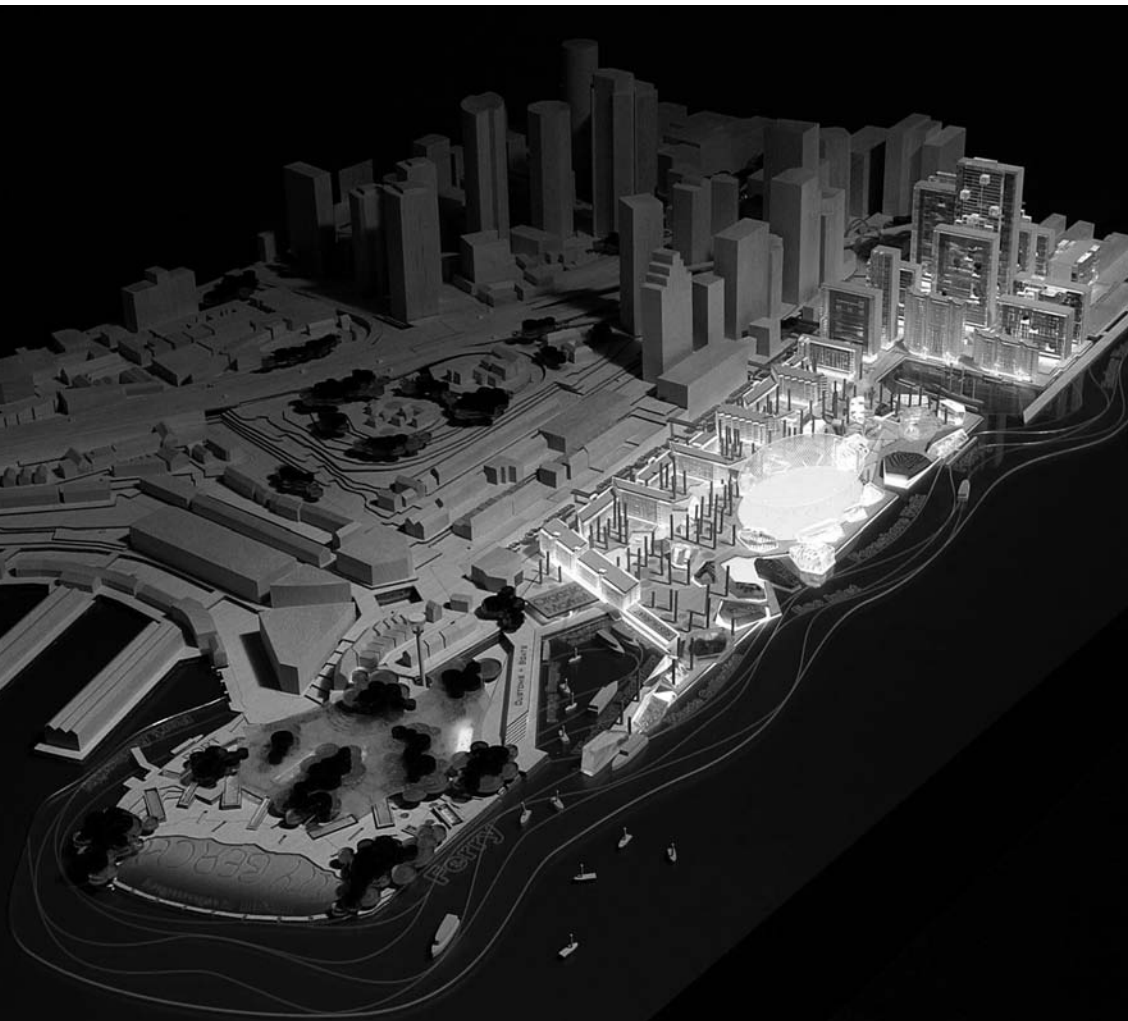
Este equipo planteó una propuesta contraria a lo esperado que situaba el parque lejos de la playa. Un conjunto de edificios en forma de cuña de altura y anchura crecientes a medida que se extiende hacia el sur y que se estrecha y reduce su altura a medida que se extiende hacia el norte. Detrás de este conjunto en forma de cuña se extiende un paisaje verde también en forma de cuña que se ensancha y se hace más abierto hacia el puerto y más expuesto a la luz solar a medida que se extiende hacia el norte. Incorporados al complejo de edificios situado frente al mar existen una serie de jardines, y se aplican los principios medioambientales más modernos a todo el recinto.

Lend Lease Design (AUS)

Este diseño de un órgano de desarrollo local que tiene su oficina al lado de la localización del proyecto se basaba en una buena comprensión del carácter local. La propuesta incluía un bonito parque en Observatory Hill que se extendía hacia abajo hasta la línea de la costa atravesando algunos de los edificios históricos de pequeña escala. Asimismo recuperaba el estado natural anterior del promontorio y construía una serie de torres hacia el sur. La propuesta también llevaba agua al lugar en las localizaciones cercanas a los rellenos más recientes lo que mejoraba sus posibilidades recreativas.

**Hill Thalís (AUS) Paul Berkeimer
(AUS) Jane Irwin (AUS)**

Este equipo de nuestro país estaba dirigido por Phillip Thalís que había realizado unos estudios exhaustivos de la historia del lugar y de su cambiante evolución a partir de sus usos marítimos. Asimismo este proyecto comprendía muy bien la



Proposal by the team headed up by Richard Rogers with a natural headland, an island of events and a commercial quarter.

La propuesta del equipo de Richard Rogers planteó la creación de una isla de eventos y un barrio comercial

adjacent to the site were in a good position to understand the local character. Their scheme carried a beautiful park on Observatory Hill down to the waterfront across some of the small scale historic houses. They restored the headland to its natural state and built a number of towers to the south. The scheme also brought water into the site at locations close to the most recent infills which increased their likelihood of happening.

Hill Thalys (AUS) Pail Berkeimer (AUS) Jane Irwin (AUS)

This home grown team was based on Phillip Thalys who has undertaken exhaustive studies of the history of the site and its evolving evolution from maritime uses. They also understood the importance of connections into the site to reinforce the reunification with the city. The park was placed alongside the harbour in a linear parallel to the water. A new road then clearly established the edge of the public realm and defined the edge of the built zone.

Community Discussion

Having five clearly different solutions for the East Darling Harbour site led to a significant community discussion on the future of the working port and on the character of Sydney's waterfront. Many were impressed by the dramatic new forms of Morphosis while the fantasy island of Richard Rogers in re-structuring the long straight waterfront was also supported. Local magazines and newspapers compared the five options and an exhibition brought even more feed back. The website was used to gain more comments as the short listed schemes had been posted on the site. (www.eastdarlingharbour.com). This feedback was incorporated into the brief for the second stage and the five finalists were each paid a good honorarium to develop their scheme into more detail. Past Prime Minister Paul Keating was added to the jury to replace someone who withdrew which further raised the significance of the competition. After detailed presentations by the five teams the jury resolved on a winner and a runner up.

Winning Scheme

The jury choose the theme by Hill Thalys, Paul Berkermier, and Jane Irwin as the winner. Community reaction to this has been very positive as has the reaction of the property industry. The scheme is possibly less dramatic than the Tom Mayne or Richard Rogers' schemes. But the jury realized that the competition was not for architecture but for the urban design of the precinct to establish a planning framework to allow world class architecture to occur within this framework.

The winning scheme won out on a number of counts:

- It placed the park alongside the water front defined by a public road making it clearly a public realm. Some of the other schemes had park land in the middle of buildings where it was unclear if landscape was public or private.
- It provided a new road system that linked into a tourist route around Sydney that could take public transport. The route could also suit marathon running or cycle races.
- It provided a variety of park lands from more natural on the peninsular to a range of more urbane parks.
- It connected very well into the rest of the city by carefully open-

importancia de las conexiones con el lugar con el fin de reforzar su reunificación con la ciudad. El parque estaba situado a lo largo del puerto en paralelo al agua. Una nueva carretera servía para establecer con claridad los límites del terreno público y los límites de la zona de construcción.

Debate comunitario

El hecho de contar con cinco soluciones muy diferentes para el Puerto de East Darling provocó un importante debate comunitario sobre el futuro del puerto marítimo y sobre la naturaleza de la línea costera de Sydney. Muchas personas se vieron impresionadas por las interesantes nuevas formas de Morphosis, mientras que la isla de la fantasía de Richard Rogers para reestructurar la larga línea costera también contaba con apoyo. Las revistas y los periódicos locales compararon las cinco opciones y la exposición que se celebró sirvió para obtener más opiniones. Se utilizó la página web para recibir comentarios adicionales mediante la presentación de forma sumaria de las propuestas en dicha página. (www.eastdarlingharbour.com)

Todas estas opiniones se incorporaron al informe para la segunda fase y los cinco finalistas recibieron unos honorarios por desarrollar su propuesta de forma más detallada. El antiguo Primer Ministro Paul Keating se incorporó al jurado para sustituir a otro miembro lo que incrementó la significación del concurso. Tras las presentaciones detalladas de los cinco equipos, el jurado decidió quién era el ganador y el finalista.

Propuesta ganadora

El jurado seleccionó la propuesta de Hill Thalys, Paul Berkermier y Jane Irwin como propuesta ganadora. La reacción de la comunidad fue muy positiva al igual que la del sector. La propuesta es posiblemente menos llamativa que las de Tom Mayne o Richard Rogers. Pero el jurado tomó en consideración que el concurso no hacía referencia exclusiva a la arquitectura sino al diseño urbanístico del recinto con el fin de establecer un marco de planificación que permitiera el desarrollo de una arquitectura de categoría mundial en este lugar.

La propuesta ganadora triunfó por una serie de razones:



The new green park relates to the islands and peninsulas in Sydney's Harbour.

Los nuevos parques verdes en relación con las islas y penínsulas en el Puerto de Sydney

ing roadways down to the site or connecting bridges across the cliff top. The scheme had meticulously found every possible connection to re-knit the site into the city fabric.

→ It provided a range of building envelopes, building up to the southern end with footpaths flexible enough to take large office campus layouts or smaller buildings.

→ It provided residential and community buildings towards the northern end of the site, where heights need to be lower to respect the historic quarter to the east.

→ It brought water into the site near the international shipping terminal which was located adjacent to the taller commercial buildings.

→ It developed its form and development patterns from an excellent understanding of the heritage layers of this site.

The jury also commended the Richard Rogers scheme, particularly for the way it broke up the linear edge variety of the current fore-shore. The scheme also presented the image of a lively mixed use destination.

To incorporate the best ideas from the competition the jury recommended the winning scheme introduce more water into the site and re-make the northern peninsular in as natural a form as possible.

The winning team is now working up their concept into a planning framework for the site. This will allow a procurement process to

→ Situaba al parque a lo largo de la línea costera y éste estaba definido por una carretera pública lo que lo convertía claramente en un terreno público. Otras propuestas incluían terrenos ajardinados en medio de edificios, por lo que no resultaba claro si estas zonas de parque eran públicas o privadas.

→ Planteaba un nuevo sistema de carreteras que conectaba con una ruta turística alrededor de Sydney para la que se podía utilizar el transporte público. Dicha ruta también podía servir para carreras de maratón o de bicicletas.

→ Planteaba una variedad de terrenos ajardinados que iban desde parques más naturales en la península hasta una gama de parques más urbanos.

→ Estaba muy bien conectada con el resto de la ciudad mediante la construcción de carreteras hasta el lugar o de puentes de conexión a través de la parte superior del acantilado. La propuesta ha desarrollado meticulosamente todas las conexiones posibles con el fin de unir el lugar con el tejido de la ciudad.

→ Proporcionaba una gama de entornos de edificios, construyendo hacia el extremo sur con unos itinerarios pedestres lo

suficientemente flexibles para albergar grandes edificios de oficinas o edificios más pequeños.

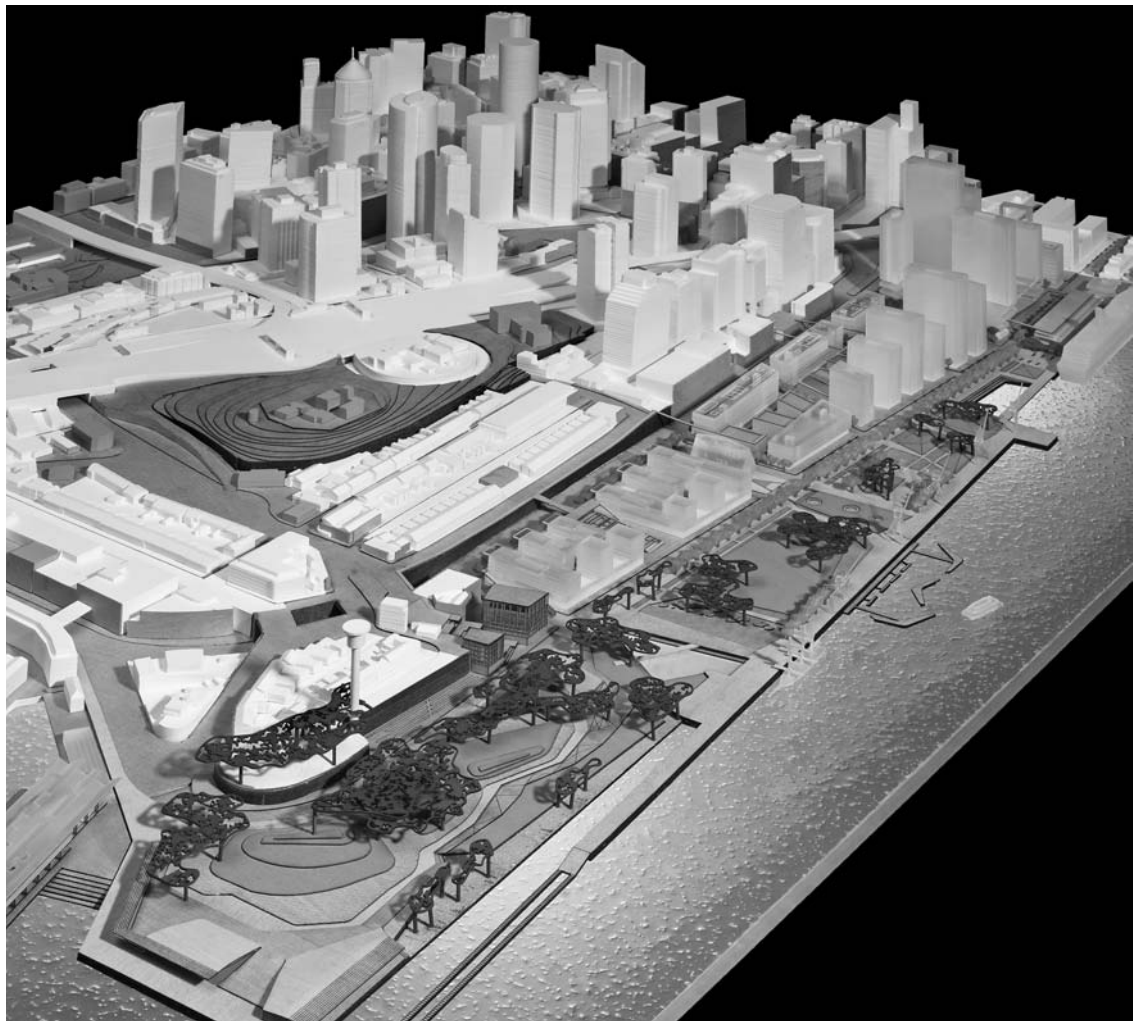
→ Planteaba la construcción de edificios residenciales y comunitarios hacia el extremo norte donde las alturas deben ser más bajas que las de los edificios del barrio histórico situado hacia el este.

→ Incorporaba el agua a la propuesta introduciéndola cerca de la terminal de transporte internacional situada a la lado de los edificios comerciales.

→ Su forma y su modelo de desarrollo se basaban en una excelente comprensión del patrimonio histórico del lugar.

El jurado también premió la propuesta de Richard Rogers, en especial por cómo distribuía la variedad lineal de la playa actual. La propuesta presentaba asimismo la imagen de un uso mixto lleno de vitalidad. Con el fin de incorporar las mejores ideas del concurso, el jurado recomendó que la propuesta ganadora introdujera una mayor presencia de agua en el lugar y que remodelara la península norte en una forma tan natural como fuera posible.

El equipo ganador está convirtiendo actualmente su concepto en un marco de planificación para el lugar. Esto permitirá



occur where individual sites are tendered with strong design guidelines. It is likely that design competitions will be required for individual buildings to ensure the best possible outcome. Environmental performance will also be required to be of the highest order.

Comment on Design Process

The competition process was an excellent way to involve the wider public in the project. While some thought that the brief pre-determined the outcome it is hard to justify this. The fact that five quite different approaches were short listed, demonstrates the flexibility of the brief. The schemes ranged from a more radical approach to more contextual approaches. Community groups could discuss their own preferences. For the New South Wales Government as promoter of the competition it enabled a testing of various options in a public forum, one result of this testing was a general support for more density on the site than in the first stage of the competition. The park was kept at 50% of the site but greater heights allowed to accommodate more office space. Sydney is in a great need of more office space and a waterfront site adjacent to the city and close to one of the major railway stations is a perfect opportunity to reinforce Sydney as a global city.

Having half of the site as a park was a popular move particularly the proposal to make the northern end a natural feature. This relates well to a nearby natural island and a number of other natural headlands giving a sense of pre-settlement Sydney.

Importantly a part of Sydney that has been isolated from the community for over 100 years is knitted back into the Sydney fabric. The winning scheme cleverly understands the need to respond to the early heritage and to develop its form as a response to this.

While some argue that the site should have another dramatic form like Sydney's Opera House, most supported a more restrained urban design approach that responded to the context of the surrounding historic terrace houses to the north and the commercial towers to the south.

A framework has been established for the next stage of preparing the site's infrastructure and then developing excellent designs for buildings. While some of the working port has been relocated to Botany Bay 10 km to the south the site still contains an overseas shipping terminal and has the potential for a ferry terminal. On balance Sydney gains a new park and desperately need new accommodation for city office buildings, while the working port moves south to Botany Bay.

Most Sydney-siders will see the loss of the ships as a negative, but this needs to be offset against having hectares of container storage and traffic congestion through the city. Sydney harbour still has many ships carrying bulk cargo and the cruise shipping industry, as well as the ferry industry. The container industry has now moved a few kilometres south but is far more efficient and better connected into the city rail and road transport distribution systems.

We now have the opportunity for quality development within the winning schemes framework and for a challenging series of buildings and public places that help define Sydney into the next century as one of the leading harbour cities in the world.

iniciar el proceso de adquisiciones cuando cada una de las localizaciones individuales haya sido asignada a una propuesta de acuerdo con unas rigurosas directrices de diseño. Es probable que se deban celebrar concursos de diseño para cada edificio individual con el fin de garantizar los mejores resultados. Asimismo se aplicarán unos requisitos estrictos en materia de rendimiento medioambiental.

Comentarios sobre el proceso de diseño

El proceso del concurso fue una manera excelente de contar con la participación del público general en el proyecto. Aunque algunos consideraron que el informe predeterminaba los resultados, es difícil justificar esta opinión. El hecho de que se seleccionaran cinco propuestas muy diferentes demuestra la flexibilidad del informe. Las propuestas variaban entre una perspectiva más radical y unas perspectivas más contextualizadas. Los grupos de la comunidad pudieron debatir sus propias preferencias. Para el Gobierno de Nueva Gales del Sur en su calidad de promotor del concurso supuso la posibilidad de verificar las diversas opciones en un foro público, y uno de los resultados de dicha verificación fue un respaldo general para una mayor densidad en los terrenos que en la primera fase del concurso. El parque se mantuvo en un 50% de los terrenos, pero las alturas más elevadas permitieron albergar más espacio para oficinas. Sydney necesita espacio de oficinas, y un lugar en la costa, al lado de la ciudad y cerca de una de las principales estaciones de ferrocarril nos permitirá mejorar Sydney como ciudad global.

El hecho de que la mitad de los terrenos se dedicaran a parque fue muy popular, en especial la conversión del extremo norte en un parque natural. Esto se relaciona bien con una isla natural próxima y con una serie de promontorios naturales que dan una idea de cómo era Sydney antes de ser poblada.

De forma importante, una parte de Sydney que había estado aislada de la comunidad durante más de 100 años se ha vuelto a unir al tejido de la ciudad. La propuesta ganadora comprendía claramente la necesidad de responder a nuestro patrimonio histórico y de desarrollar su diseño sobre esta base.

Aunque algunos alegan que el lugar podría presentar una forma tan llamativa como la Ópera de Sydney, la mayoría respaldó una perspectiva de diseño urbano más restringida que respondiera al contexto de las casas de terraza históricas de los alrededores hacia el norte y de las torres comerciales hacia el sur.

Se ha establecido un marco para la siguiente fase de preparación de las infraestructuras de las localizaciones y para desarrollar posteriormente unos diseños excelentes para los edificios. Aunque parte del puerto marítimo se ha trasladado a Botany Bay, 10 km más al sur, el lugar todavía contiene una terminal de trans-

porte marítimo internacional. Como balance, se puede afirmar que Sydney gana un nuevo parque y un espacio nuevo para edificios de oficinas tan necesario en la ciudad, al tiempo que el puerto marítimo se traslada al sur, a Botany Bay.

La mayoría de los amantes de Sydney considerarán la pérdida de los barcos como negativa, pero con esto también se evitan las hectáreas dedicadas al almacenamiento de contenedores y los atascos de tráfico en la ciudad. El puerto de Sydney todavía cuenta con muchos barcos que transportan mercancías y con la industria de los barcos de crucero, así como la industria del transporte marítimo. La industria de los contenedores se ha trasladado unos kilómetros más al sur, pero es mucho más eficaz y está mejor conectada con los sistemas de transporte por carretera y por ferrocarril.

Nosotros tenemos ahora la oportunidad de llevar a cabo un desarrollo de calidad dentro del marco de las propuestas ganadoras y de construir una serie extraordinaria de edificios y de lugares públicos que contribuyan a definir a Sydney como una de las principales ciudades portuarias del mundo en el siglo XXI.

Model of the winning scheme with the two interlocking wedges of park and building. Modelo del esquema ganador con las interconexiones entre el parque y la edificación.