

The Future of San Francisco's Waterfront

The best thing to happen to San Francisco's waterfront in recent years was the decision to remove rather than repair the double-decker Embarcadero Freeway after the 1989 earthquake. Built with much dissent in the 1960s, the freeway created a formidable barrier between the city and the harbor. Only the highrise towers north of Market Street could look over it to enjoy the magnificent view. When the freeway came down, that view became the property of everyone.

About ten years later, the stars briefly aligned again and the Port managed to secure the redevelopment of the Ferry Building, its central landmark at the foot of Market Street. Rebuilt as offices anchored by a market hall that is focused on food raised or grown in the region, it was and is a huge success. The development of a pedestrian promenade extending some blocks south to Harrison Street, and the renovation of several of the finger pier buildings to the north, created a "pleasure zone" along the central waterfront that gives the illusion of its revival.

In fact, the Port of San Francisco, which controls around 600 acres (249 hectares) over about 7.5 miles (12 kilometers) along the south, central, and north waterfront, faces a "deferred maintenance" bill of about \$1.5 billion (in 2006) to bring its facilities into minimal compliance with the current standards that apply to urban-scale development in the city. The Port, with annual revenues of about \$60 million, cannot finance this work on its own¹, so the burden of it falls piecemeal on the private-sector developers of individual projects, like the Ferry Building.

Unlike the Port of Oakland, which controls both a working container-ship port and that city's airport, the Port of San Francisco – despite its huge land holdings – has a limited ability both to generate ongoing revenues and to develop new projects that would increase them. Its maritime activities are limited to cruise ships

El Futuro del Frente Marítimo de San Francisco

La decisión de desmontar o derribar en vez de reparar la autopista de dos plantas denominada el Embarcadero Freeway después del terremoto del año 1989 era la mejor noticia que el frente marítimo de San Francisco había recibido en muchos años. La autopista, construida en los años 60 a pesar de mucha oposición, creó una barrera tremenda entre la ciudad y el puerto. Solo los habitantes viviendo en los pisos más altos de las torres al norte de Market Street podían seguir apreciando el maravilloso panorama del puerto. Cuando al final se quitó la estructura de en medio, todo el mundo podía disfrutar del panorama.

Aproximadamente 10 años después, los habitantes tuvieron otro golpe de suerte cuando las Autoridades Portuarias pusieron en marcha un proyecto para la remodelación del Ferry Building – el punto de referencia más famoso del puerto –, que se encuentra al pie de Market Street. Después de la rehabilitación, el Ferry Building ya tenía numerosas oficinas y un mercado y galerías que vendían exclusivamente productos que se habían cultivado en la zona, que tuvo mucha aceptación desde el principio y sigue siendo un éxito. La construcción de un paseo marítimo que se extiende hacia el sur hasta Harrison Street, más la renovación y restauración de algunos de los edificios construidos encima de los muelles de penetración que se encuentran hacia el norte, creó una "zona de ocio" a lo largo del frente marítimo principal, que da a la zona un aspecto de revitalización.

De hecho, el Puerto de San Francisco, que controla aproximadamente 249 hectáreas (unos 12 kilómetros) del sur, el centro y el

norte del frente marítimo, tiene que pagar una factura de unos \$1,5 billones (in 2006) en concepto de "mantenimiento diferido" para garantizar que sus instalaciones cumplan con las normas vigentes en cuanto a la regeneración urbana de la ciudad se refiere. El Puerto, que tiene unos ingresos anuales de alrededor de \$60 millones, no puede financiar estas obras por sí solo¹, por tanto la factura se pasa poco a poco a los promotores del sector privado que han realizado los proyectos individuales como el del Ferry Building.

A diferencia del Puerto de Oakland, que control no solamente un puerto especializado en el manejo de contenedores que se encuentra operativo sino también el aeropuerto de la ciudad, el Puerto de San Francisco – a pesar de la extensión de sus terrenos – tiene una capacidad muy reducida a la hora de generar ingresos y de desarrollar nuevos proyectos que aumentarían más dicha renta. Actualmente las actividades del Puerto giran en torno a los cruceros y un dique seco, los únicos vestigios de su glorioso pasado como puerto. Su capacidad de desarrollar nuevas actividades se ve limitada por las competencias reglamentarias de la Ciudad de San Francisco, la Región y el Estado de California, porque los tres tienen que aprobar y dar el visto bueno a cualquier nuevo proyecto antes de que el puerto pueda traspasar el terreno.

Ímpetu desde una ciudad en vías de cambio

Durante todo este tiempo, la parte de la ciudad que se encuentra detrás de esta estrecha franja de terreno portuario ha crecido. Después de décadas de planifi-



and a dry dock, the two remnants of its glory days as a port. Its development activities are constrained by the regulatory power of the city, the region, and the state, each of which has to approve every new project before the Port can lease the land.

Impetus from a Changing City

Meanwhile, the city that lies behind this narrow strip of Port land has grown apace. After decades of planning and false starts, Mission Bay – land owned by the Southern Pacific Railroad through the early 1990s – is on its way to becoming a real district of the city, anchored by the research campus of the University of California, San Francisco, and surrounded by a mix of uses, including a new hospital, to be jointly administered by the city and the university, the nearby labs of private biotech companies, and a substantial amount of new housing. Dogpatch, the industrial neighborhood directly to its south, is also in transformation, and Hunter's Point, the former Navy base and piers, is in the planning stage that Mission Bay was in 15 years ago. Across the ship channel from the Ferry Building, Treasure Island – another former Naval base – is also being planned for primarily residential redevelopment.

These changes to San Francisco, as they occur, are likely to be a catalyst for a reconsideration of the city's waterfront. Although current and recent projects – redeveloping a waterside site adjoining the Giants Stadium, for example, and building two new restaurants side-by-side on the harbors side of the Embarcadero between Folsom and Harrison Streets – point to a more typically commercial future, the growth of real neighborhoods to the west may increase the desire for more public promenades and less mixed-use centers on the Ferry Building formula.

cación, proyectos e intentos fallidos, Mission Bay – un terreno propiedad del Southern Pacific Railroad a principios de los años 90 – está a punto de convertirse en un barrio de la ciudad. El centro neurrágico de dicha zona es el campus de la Universidad de California, San Francisco, que se encuentra rodeado de edificios e instituciones que se dedican a una diversidad de usos, entre ellos, un nuevo hospital, gestionado conjuntamente por la ciudad y la universidad, los laboratorios de empresas que se dedican a la investigación química, biológica y técnica del sector privado y numerosas viviendas nuevas. Dogpatch, el barrio industrial hacia el sur, también se encuentra en transición, y en este momento, Hunter's Point, la antigua base de la Marina y los muelles de penetración, se encuentra en la misma fase de planificación que Mission Bay hace 15 años. En frente del Ferry Building al otro lado del canal de navegación, está Treasure Island – otra antigua base de la Marina – donde los proyectos existen principalmente para la construcción de viviendas.

Con toda probabilidad, los cambios ya implantados y los previstos para el futuro servirán de catalizador, provocando un replanteamiento en cuanto al frente marítimo de San Francisco se refiere. Aunque los proyectos recién cumplidos y los que se están realizando actualmente – regenerando una zona costera al lado de Giants Stadium, por ejemplo, y la construcción de dos nuevos restaurantes juntos en el puerto al lado del Embarcadero entre La Calle Folsom y la Calle Harrison – indican un futuro más orientado hacia el comercio, puede que el crecimiento de barrios resi-

denciales hacia el oeste cause un aumento en el deseo de disponer de más paseos marítimos para el uso público y menos centros comerciales, siguiendo la fórmula ya empleada con el Ferry Building.

Lo que hace falta es un buen enfoque

No se puede cambiar el enfoque del desarrollo del frente marítimo sin el liderazgo de la ciudad, y hasta este momento dicho liderazgo ha sido prácticamente inexistente. El puerto es auto-suficiente, en el sentido de que no depende de los fondos de la ciudad para sus operaciones. No obstante, su modelo de negocio subyacente no es sostenible si se tiene en cuenta el costo diferido de conservar su infraestructura – sobre todo los muelles de penetración, la mayoría de los cuales se encuentran en un estado de abandono, en ruinas y sin posibilidad de explotación. Por tanto, en este caso el liderazgo supondría tomar decisiones difíciles respecto a lo que se debería salvar, y el patrocinio de una medida de bono para poder pagar el trabajo necesario. El puerto no tiene la capacidad de llevar a cabo esas acciones sin ayuda.

El otro importante – pero ausente – componente del liderazgo de San Francisco es una visión de la ciudad adaptada a sus necesidades a mediados de siglo. Lo que le salva al Puerto de su penuria es el hecho de que muy pocos de los grandes proyectos que se han propuesto para el frente marítimo se han llevado a cabo. A través de los años, el puerto ha sido criticado con frecuencia por realizar tan pocos proyectos, pero como ha puesto de manifiesto el antiguo director del patrimonio del puerto, Fei Tsen, gracias a su lentitud algunas de las visiones muy poco apropiadas no se han materializado. El argumento más convincente para que la ciudad invierta en la restauración del puerto, sería para convertirlo en un auténtico recurso comunitario. No obstante, ésto necesariamente implica la conservación de los muelles de penetración para que puedan convertirse en museos como el Exploratorium, que fácilmente pueden aprovecharlos, y para crear instalaciones comunitarias, parecidas a Fort Mason, cuyo almacén izquierdo ya funciona como sala de exposiciones y lugar para celebrar actos culturales.

La mejor manera de volver a unir el frente marítimo y la ciudad sería permitir que la franja estrecha al lado del mar siga funcionando como zona dedicada al uso portuario y público, y rehabilitar los edificios que se encuentran atrás. Este planteamiento también exige una solución política mediante un acuerdo de arrendamiento entre el puerto y los promotores. En este caso el modelo de Mission Bay podría servir de ejemplo. Dicho proyecto solo logró materializarse cuando el Alcalde y otros líderes zanjaron sus diferencias políticas y presentaron un plan acordado de antemano para su remodelación, así evitando la necesidad de verse involucra-

San Francisco's Ferry Building
(photo courtesy SMWM)

Ferry Building de San Francisco
(foto cortesía de SMWM)

What's needed is a Vision

Changing the focus of waterfront development will require leadership from the city that up to now has been mostly nonexistent. The Port is self-sufficient – it does not draw on city funds for its operations. However, its underlying business model is unsustainable if the deferred cost of preserving its infrastructure – especially its rotting and largely unusable finger piers – is taken into account. So leadership in this case would mean making hard decisions about what to save, and sponsoring a bond measure to pay for the necessary work. The Port cannot do this alone.

The other important – and missing – piece of city leadership is a vision of a waterfront suited to a mid-century San Francisco. The saving grace of the Port's penury is that very few of the large development projects proposed for the waterfront were realized. Over the years, the Port has often been criticized for this, but its slowness has prevented some ill-fitting visions of the city's future to come into being, as the Port's former real estate director, Fei Tsen, has noted. The main reason for the city to invest in the waterfront's restoration would be to make it a true community resource. That suggests preserving pier structures as venues for museums like the Exploratorium that can use them effectively, and also for creating community facilities, similar to Fort Mason,

dos en los procesos excesivamente burocráticos y muy enrevesados de la Ciudad de San Francisco.

Dándose cuenta que es una ciudad sobre el agua

La idea de rehabilitar el Ferry Building para que sirva de lugar de reunión para los habitantes de San Francisco y los turistas ha ayudado al público a darse cuenta que la ciudad tiene un verdadero frente marítimo y uno que es muy activo. Los visitantes están conscientes del hecho que hay un tráfico constante de trasbordadores que llevan a la gente desde y hasta los condados de Marin, Napa y Alameda. Treasure Island, que se encuentra al otro lado del canal de navegación, ya se percibe como un barrio residencial altamente poblado que tiene un servicio regular de trasbordadores que la une con la ciudad.

Puesto que los habitantes de la Bahía están muy concientizados en cuanto al problema del calentamiento global, buscan una solución a largo plazo para no tener que depender tanto del automóvil. San Francisco tiene un compromiso muy fuerte con el peatón y sus necesidades, y es una de las pocas ciudades de Califor-

nia que ha puesto en práctica el concepto de "urbanismo peatonal", es decir dar prioridad a la posibilidad de desplazarse a pie en vez de circular en coche. Las propuestas de SPUR (San Francisco Planning & Urban Research Association) para el futuro del frente marítimo, incluyen mejorar los accesos y tener un transporte público mejor y más frecuente. El frente marítimo, al que ya se puede acceder por autobús, ferrocarril y trasbordador, puede ampliar estos puntos de conexión. Hoy día, con el puerto en un apuro económico y políticamente débil, sería fácil descartar esta percepción como inverosímil. No obstante, las consecuencias de no actuar ahora se volverán cada vez peores, y dentro de poco la deuda de \$1.5 billones ascenderá a \$2.0 billones o más, y los muelles de penetración y sus edificios se deteriorarán hasta el punto de ser irreparables. Asimismo, el calentamiento global podría obligar a la ciudad a proteger su frente marítimo como medida contra la subida del nivel del mar. El frente marítimo ha sido redescubierto, y no se puede negar su valor. A corto plazo, esto podría dar lugar a una lucha para explotar las mejores vistas del frente, pero al final el control



whose portside warehouse is now a public venue for arts and cultural events.

To reconnect the waterfront convincingly to the city, it would be better to leave a narrower outboard edge as a maritime zone dedicated to Port and public use, and redevelop the inboard properties behind it at a higher density. This too would require a political solution that would broker a comprehensive leasehold arrangement between the Port and developers. Here the model of Mission Bay suggests itself. That project took wing when the Mayor and city leaders put politics aside and came up with a pre-agreed plan for its redevelopment, bypassing the normal “hell” of San Francisco’s convoluted and highly-political entitlements process.

Realizing it’s a City on the Water

The redevelopment of the Ferry Building as a gathering place for residents and tourists alike in San Francisco has reinforced a public sense of the city as having a real and active waterfront. Visitors are aware of a constant traffic of ferries that take people to and from destinations in Marin, Napa, and Alameda counties. Across the ship channel is Treasure Island, which is now envisioned as a high-density residential community with regular ferry service to the city.

As one of the regions of the world that is acutely aware of global warming, the Bay Area looks toward a mid-century that is less dependent on the automobile. San Francisco is committed to public transit, and is one of the few cities in California exemplifying “walkable urbanism” – the possibility of using transit, not cars, to get from destination to destination. In its proposals for the future of the waterfront, SPUR (San Francisco Planning & Urban Research Association) called for improved transit access – more and larger cars, running more often. The waterfront, already accessible to the region by bus, rail, and ferry, can extend these points of connection. Today, with the Port financially strapped and politically weak, it would be easy to dismiss this vision as unlikely. Yet the consequences of inaction will only grow larger, the \$1.5 billion bill growing quickly to \$2.0 billion or beyond, while piers and their buildings deteriorate beyond repair. Global warming may also require the city to secure its waterfront against rising seas. The waterfront has been rediscovered, and there’s no hiding its value. In the short run, that may cause a push for waterfront views, but in the end, waterfront access will temper that. In the long run, the city will embrace its waterfront, seeing it as part of its identity, just like its hills.

Note

1. The Port of San Francisco recently secured \$97 million in grants from the State of California for projects that will address deferred maintenance as they increase public access to the waterfront. Although this is another step in the right direction, it is still dwarfed by the total bill for deferred maintenance, which is now estimated to be around \$1.9 billion.

de acceso a la zona ate-nuará dichas aspiraciones. A largo plazo, los ciudadanos aceptarán su frente marítimo como parte integral de la ciudad, percibiéndolo como una parte intrínseca de su identidad, igual que sus colinas.

Nota

1. Hace poco tiempo el Puerto de San Francisco logró conseguir 97 millones de dólares del Estado de California en concepto de subvenciones para proyectos que procurarán solucionar el problema del mantenimiento diferido cuando abren más zonas del frente marítimo al público. Aunque esto constituye otro paso hacia adelante, sigue suponiendo una cantidad muy pequeña cuando se tiene en cuenta el importe total de la cuenta para el mantenimiento diferido, que ya se sitúa en aproximadamente 1.9 billones de dólares.

Developer proposal for the Port of San Francisco’s Seawall Project along the waterfront just south of Mission Bay’s baseball stadium (courtesy of SMWM)

Interior del Ferry Building (foto cortesía de SMWM)

Propuesta de desarrollo para el Proyecto del Dique del Puerto de San Francisco a lo largo del waterfront, al sur del estadio de baseball de Mission Bay (cortesía de SMWM)

Interior of the Ferry Building (photo courtesy SMWM)



The Regional Context of San Francisco's Waterfront

Despite its early status as a garrison town at the north end of the "king's highway" that led from mission to mission from Baja California to San Rafael, San Francisco only became a real city during the Gold Rush in the mid-19th century. In that era, its waterfront became a crucial link to the east coast and a point of entry for laborers from East Asia who built the railroads on which the fortunes of Leland Stanford and others were based. That predominance lasted until World War II, when Alameda, Oakland, Richmond, and Vallejo – military shipyards and supply ports – got their start. In the end, San Francisco never regained its prowess as a working port.

Yet San Francisco truly is a city on the water. From The Presidio – the former Spanish garrison, its cannons aimed at potential raiders entering the Bay through the Golden Gate, Fort Mason, Fisherman's Wharf, the piers of the central waterfront, the Ferry Building, and the piers and back – lands of the harbor it extends along South Beach, Mission Bay, and Dogpatch, to the Naval piers of Hunter's Point, the Bay in its different moods and views is a constant presence.

The Bay exemplifies another truth about San Francisco's waterfront – that it is part of regional ecosystem that takes in different rivers, like the Napa, the Sacramento, and the San Joaquin, that flow into it directly or through the Delta to its east, a huge expanse of water, wetlands, and levees that serves as the "kidneys" of much of California's fresh water system. Regulating this immense and quite vulnerable eco-region is a daunting challenge, especially in the Delta. One blessing of America's sub-prime mortgage crisis is that it has put a halt to the pressures that large housing developers were putting on pliant local government in the largely unincorporated Delta to drain large tracts and build "super-levies" to build new suburban housing communities.

Next September, San Francisco will host an international conference on Slow Food. One of the main criticisms of its Port is the slowness with which things happen. Yet this same slowness is surely also a virtue in that, as former Port real estate director Fei Tsen noted, it prevented some ill-fitting visions of San Francisco's future to come into being. As the availability of

fresh water emerges as a limit to California's growth – at a time when the state foresees a major surge in population – slowing things down gives the Bay Region time to reconsider how to grow.

Slow Food is a useful metaphor for thinking about the region's future growth. Linked with pleasure, Slow Food is really about the nature of prosperity, recognizing that much that makes us happy is the outcome of careful stewardship. True prosperity is sustainable, a healthy cycle. Applied to San Francisco's waterfront, this viewpoint suggests that what ails the Port is its unsustainable situation – try as it may, it will never generate the conditions for its own renewal. That will have to come from the city and probably also from the region, as a holistic solution that acknowledges the value of the city's waterfront as a communal resource. The real model here is not The Presidio, which – despite being made into a national park – is hobbled by the need to be self-sustaining through commercial rents, a contradiction in terms very like the Port.

The better model is the creation of the National Seashore that extends 100 miles up and down the coast from the Golden Gate, providing the backbone for regional open space preservation.

It's a better model, not because it provides an exact template for how to preserve the best qualities of San Francisco's waterfront for public use, but because it points to regional solutions that include land acquisition, tradeoff agreements about the private use of adjoining land, and ongoing regional involvement in the harbor's management and stewardship. The model is better, in other words, because it acknowledges that the issues at stake are regional, not local.

The Roman state, which saw city building as a duty of its citizens, provided a framework for a city and the region that supported it. As aqueducts and channels remind us, the watershed was also part of this. The aim was to sustain the region on which the city depended. The Bay Region has to develop a comparable framework and see its running as a communal duty. When this happens, San Francisco's waterfront will finally find the resources it needs to play its part.

By Richard Bender and John Parman

El Contexto Regional del Frente Marítimo de San Francisco

A pesar de ser reconocido como un pueblo estratégico de defensa en la zona septentrional de la "Vía del Rey", que servía de enlace entre las numerosas misiones desde la Baja California hasta San Rafael, San Francisco solo llegó a ser una ciudad de verdad durante la Fiebre del Oro a mediados del siglo XIX. En aquella época, su frente marítimo tuvo un papel muy importante como punto de conexión con la Costa Este y como punto de entrada para los peones procedentes del Sureste de Asia que construyeron los ferrocarriles sobre los cuales se crearon las fortunas de Leland Stanford entre otros. Dicho predominio duró hasta la Segunda Guerra Mundial, cuando Alameda, Oakland, Richmond, y Vallejo – astilleros militares y puertos de abastecimiento – lograron adelantar a la ciudad. San Francisco nunca logró recuperar el papel que tuvo antes.

No obstante, San Francisco es una auténtica ciudad sobre el agua. Desde El Presidio - el antiguo cuartel español, con sus cañones apuntados hacia posibles incursores entrando en la Bahía a través del Golden Gate, Fort Mason, Fisherman's Wharf, los malecones del frente marítimo detrás del puerto, según se extiende por South Beach, Mission Bay y Dogpatch –, hasta los muelles de la Marina en Hunter's Point, la Bahía, con sus distintas perspectivas y panoramas siempre está presente. Además, la Bahía es un buen ejemplo de otra verdad sobre el frente marítimo de San Francisco, es decir que constituye parte del ecosistema regional que abarca varios ríos, tales como el Napa, el Sacramento y el San Joaquín, que desembocan directamente en la Bahía o a través del Delta hacia el este. Es una enorme extensión de agua, humedales y diques que funcionan como "los riñones" de gran parte del sistema de agua dulce de California. La regulación de esta inmensa pero vulnerable eco-región es un desafío de enormes proporciones, sobre todo en el Delta. Una consecuencia positiva de la crisis americana de hipotecas revertidas es que ha puesto fin a las presiones que los promotores de viviendas en el Delta ejercían sobre los municipios acomodaticios para drenar extensas zonas y construir "superdiques" con el fin de construir urbanizaciones nuevas en las afueras de San Francisco.

En septiembre de este año, San Francisco va a ser la sede de un congreso internacional sobre "Slow Food". Entre otras acusaciones, se le critica al Puerto por su lentitud a la hora de actuar. No obstante, esa lentitud podría verse como una virtud en el sentido que – tal como observa un antiguo director del patrimonio del puerto, Fei Tsen –, dichas demoras en actuar han impedido la construcción de algunos proyectos poco apropiados para el futuro de San Francisco. Mientras la disponibilidad de agua dulce impone un límite en cuanto al crecimiento de California se refiere – en un momento en el que el estado prevé un aumento repentino en el número de habitantes – ralentizar los procesos da al Bay Region tiempo para replantear cómo va a crecer.

El concepto de "Slow Food" es una metáfora muy útil a la hora de reflejar sobre el crecimiento de la región en el futuro. Asociado al placer, este concepto tiene que ver con la naturaleza de la prosperidad, poniendo de manifiesto que muchas de las cosas que nos hacen felices son consecuencia de una supervisión bien pensada. La sustentabilidad es un componente esencial de la prosperidad, es decir un ciclo sano y saludable.

Si se aplica este concepto de la prosperidad al frente marítimo de San Francisco, lo que se puede ver es que uno de los problemas del puerto es su falta de sustentabilidad, es decir que por mucho que intente, nunca va a poder generar las condiciones para su propia renovación. Estas condiciones las va a tener que proporcionar la ciudad y probablemente la región, como parte de una solución holística que reconoce el valor del frente marítimo de la ciudad como un recurso de todos. El modelo aquí no es El Presidio que, a pesar de ser declarado un parque nacional, se ve restringido en sus aspiraciones por su incapacidad de ser autosuficiente y autosostenible sin recurrir a la renta comercial, una contradicción en términos parecida a la contradicción del puerto.

Un modelo mejor supone crear una zona de protección para la franja litoral que se extiende un total de 140 kilómetros hacia el norte y hacia el sur, tomando al Golden Gate como el punto céntrico, que constituye el eje para la conservación de un espacio libre en la región. Este modelo es mejor no porque proporciona un formato exacto para poder conservar las

San Francisco from the west, with Market Street dividing the city to north and south, and the Bay, the Bay Bridge, and the East Bay hills beyond

San Francisco from the west, with Market Street dividing the city to north and south, and the Bay, the Bay Bridge, and the East Bay hills beyond



Sources

- "Can the waterfront be saved?" *Urbanist*, August 2007, San Francisco Planning & Urban Research Association (SPUR), San Francisco
- Issue on the Waterfront, *LINE* (www.linemag.org), fall 2007/winter 2008, San Francisco
- Hans Harms, "Changes on the Waterfront-Transforming Harbor Areas," a paper given at the Shrinking Cities Conference, University of California, Berkeley, February 2007, comparing waterfront redevelopment in San Francisco and Hamburg (available from Hans Harms, Berlin and London, email: hharms02@aol.com)
- "Where Land Meets Water: The Urban Edge in Transition," Panel held on 7 March 2008 at the Ferry Building on the occasion of the fifth anniversary of its reopening.

Acknowledgments

Thanks are due to Tetsuro Yaguchi for assistance with the illustrations.

mejores calidades del frente marítimo de San Francisco para el uso del público, sino porque facilita soluciones regionales que incluyen la adquisición de tierras, llegar a acuerdos sobre intercambios simbióticos (*tradeoffs*) sobre la utilización particular de las tierras colindantes, una participación continua de la región en la gestión del puerto y su supervisión. Dicho de otra manera, este modelo es mejor porque reconoce que las cuestiones en juego son regionales, no locales. El estado romano, que percibía la construcción de las ciudades como un deber de sus ciudadanos, proporcionaba un marco para una ciudad y la región que la apoyaba. Como la construcción de los acueductos y las acequias nos recuerdan, la cuenca también formaba parte de este marco. El objetivo era el de sostener la región de cual dependía la ciudad. La Bay Region ha de desarrollar un marco parecido y percibir su gestión como un deber de toda la comunidad. Cuando esto sucede, el frente marítimo de San Francisco encontrará los recursos que necesita para jugar su papel.

Por Richard Bender y John Parman.

Fuentes

- "Can the Waterfront be saved?", *Urbanist*, Agosto del 2007, San Francisco Planning & Urban Research Association (SPUR), San Francisco.
- Issue on the Waterfront, *LINE* (www.linemag.org), otoño del 2007/invierno del 2008, San Francisco
- Hans Harms, "Changes on the Waterfront - Transforming Harbor Areas", ponencia presentada al Shrinking Cities Conference (Congreso sobre Ciudades en proceso de reducción) en la Universidad de Berkeley, Febrero de 2007, contrastando la remodelación y regeneración de los frentes marítimos en Hamburgo y San Francisco (se puede comprar en Hans Harms, Berlin y Londres, e-mail: hharms02@aol.com)
- "Where Land Meets Water: The Urban Edge in Transition", Panel de debate celebrado el día 7 de Marzo de 2008 en el Ferry Building con motivo del 5º Aniversario de su reapertura.

Agradecimientos

Muchas gracias a Tetsuro Yaguchi por su ayuda con las ilustraciones.