

**Joan Alemany Llovera**

Urban Redevelopment  
in Latin-American Ports  
**Renovación urbana en los puertos  
de América Latina**



El frente urbano de Rio de Janeiro (2002)  
 Puertos y ciudades portuarias en América Latina  
 The Rio de Janeiro waterfront in 2002  
 Ports and Port-Cities in Latin America



En América Latina, como en el resto del mundo, todos los puertos, sean grandes o pequeños, pueden mejorar las relaciones urbanísticas con sus ciudades. Pero más de una treintena de grandes puertos tienen posibilidades de llevar a la práctica proyectos de revitalización de espacios portuarios que por su situación cercana al centro urbano, por su superficie, por su capacidad para recibir actividades económicas y crear empleo pueden contribuir decisivamente a un nuevo desarrollo socio-económico urbano y a una mejora substancial de la calidad de vida de los ciudadanos.

### Puertos y ciudades portuarias en América Latina

La mayoría de ciudades costeras de América Latina fueron fundadas y se desarrollaron gracias a su función portuaria. Algunos grandes puertos de América tienen una actividad continuada desde el siglo XVI, otros recibieron un fuerte impulso en los siglos XVIII, XIX ó XX. Todos tienen una interesante historia y muchos un patrimonio que puede contribuir al desarrollo urbano y portuario futuro. Desde el siglo XVI Portugal mantuvo la relación con Brasil a través de la navegación entre Lisboa y Salvador en la Bahía de Todos los Santos (primera capital constituida en 1549) y España se relacionó con sus territorios americanos con un sistema de puerto único en la península, Sevilla, y diversos puertos en América. Las dos grandes flotas que debían partir cada año de Sevilla, los galeones de Tierra Firme y la flota de la Nueva España, tenían como destinos principales Cartagena de Indias y Portobelo, la primera y Veracruz, la segunda. Además a Portobelo llegaban las mercancías del Perú a través de la navegación por los puertos del Callao, Guayaquil y Panamá y el transporte terrestre por el istmo. El regreso de las dos flotas se realizaba conjuntamente a partir del puerto de La Habana. Además desde el puerto de Acapulco se rea-

As is the case in the rest of the world, all Latin American ports can, whether they are great or small, improve their relationship with their cities from an urban planning perspective. More than 30 ports in South America have the potential for bringing to fruition revitalisation projects for their port and harbour areas, either because of their proximity to the city centre, the nature of the surface areas that they cover or their ability to play host to economic activities and create employment, all of which can make a decisive contribution to new urban socioeconomic development and a substantial improvement to the citizens' quality of life.

### Ports and Port-Cities in Latin America

Most Latin American coastal cities were founded and developed as a result of their functions as ports. Some major ports in South America have been operating as such continuously since the 16th Century, whereas other received a major boost in the 18th, 19th and 20th Centuries. They all have an interesting history and many of them have a heritage that could well make a great contribution to future urban and port development. As from the 16th Century, Portugal kept up its relations with Brazil via navigation between Lisbon and Salvador in the Bahia de Todos los Santos (the first capital city to be established in 1549) and Spain did likewise with its South American territories through a single-port system on the Iberian Peninsula, Seville, and its ties with a variety of ports on the other side of the Atlantic Ocean. The main destinations of the two large fleets that would set sail from Seville every year, the Galeones de Tierra Firme and the Flota de la Nueva España, were Cartagena de Indias and Portobelo, in the case of the first fleet, and Veracruz, the second fleet's destination. The goods and merchandise from Peru also reached Portobelo, after being transported via the ports of Callao, Guayaquil and Panama and then being conveyed overland across the isthmus. The two fleets made the return journey together from Havana. Furthermore, the Port of Acapulco was used as a connection point for the voyage to Manila in the Philippines on the so-called Navio de la China or the Galeon de Manila. Other ports had interests in Brazil and in the Spanish New

lizaba la conexión con Manila en Filipinas con el llamado navío de la China o galeón de Manila.

Otros puertos tenían actividad en Brasil y en los territorios españoles del Nuevo Mundo, pero los anteriores fueron los más importantes y, con excepción de Portobelo y Acapulco, dieron lugar a un conjunto de ciudades portuarias que se han mantenido, con destacada actividad, hasta el momento presente.

Este sistema de navegación que privilegiaba a unas pocas ciudades portuarias funcionó bien en el siglo XVI, presentó serios problemas en el siglo XVII y entró en crisis en el XVIII.

En la segunda mitad de esta centuria los reglamentos de libre comercio españoles permitieron ampliar el sistema de navegación comercial a 13 puertos en la península y 40 en tierras americanas. Portugal trasladó la capital de Brasil a Río de Janeiro en 1763 y amplió la navegación a nuevos puertos.

Nuevas ciudades portuarias fueron adquiriendo importancia a partir de la liberalización del comercio, con la independencia de las repúblicas americanas y con el proceso de industrialización en los siglos XIX y XX.

Considerando sólo ciudades medianas y grandes (a partir de 200.000 habitantes) y puertos con tráficos de carga general importantes (descartamos los especializados exclusivamente en alguna

materia prima o granel) se pueden delimitar un sistema de una treintena de ciudades portuarias con patrimonio de suelo y masa crítica suficiente para llevar a término importantes proyectos de renovación urbana de algunos de sus espacios marítimos.

En el mapa adjunto se presentan estas ciudades, a las que se han añadido algunas más pequeñas, pero que por su situación y sus funciones tienen también posibilidades de revitalización de sus puertos y frentes marítimos.

### **Avances y dificultades para la renovación portuaria**

Algunos problemas específicos de América Latina han supuesto un cierto retraso en los proyectos de revitalización urbana de este amplio conjunto de puertos: las crisis económicas de fines de los años ochenta y primeros noventa (momento en el que comenzaban muchos de los proyectos que hoy están terminados en el resto del mundo), la falta de inversiones y el abandono de los puertos, la debilidad de la planificación urbana, la búsqueda exclusiva de un beneficio a corto plazo. Todo ello y algunas dificultades específicas locales, han supuesto un retraso en la implementación y ejecución de proyectos de revitalización portuaria.

Pero la situación actual de desarrollo económico, de crecimiento del turismo, de ampliación y mejora urbana en la mayoría de paí-



ses de América posibilita la realización de proyectos de revitalización de los viejos espacios portuarios y costeros en las medianas y grandes ciudades. Además, en la última década del siglo XX, la mayor parte de países aprobaron nuevas legislaciones de puertos que han supuesto una mayor descentralización de la organización y la gestión y, por tanto, estas normas facilitan la toma de decisiones sobre las actividades de desarrollo futuro. En este sentido, la revitalización de los viejos espacios portuarios es un elemento más de la modernización y renovación de las infraestructuras marítimas. Sus beneficios pueden contribuir decisivamente, además del desarrollo urbano, a las necesarias inversiones para la creación de nuevas terminales comerciales y la mejora de los propios puertos.

### Unas primeras experiencias

La existencia de algunos problemas específicos en América Latina no ha impedido la realización de algunos proyectos que suponen unas primeras y muy interesantes experiencias. Aunque solamente la reconversión de Puerto Madero en Buenos Aires es conocida a nivel internacional, el resto de experiencias latinoamericanas aporta un conjunto de elementos de conocimiento sumamente útil por la diversidad de situaciones y de condiciones y por los resultados obtenidos en cada caso. Actualmente existen bastantes propuestas pero pocos proyectos terminados con capacidad para llevarse a la práctica.

Totalmente terminados o muy avanzados en su realización pueden citarse los siguientes: Puerto Madero en Buenos Aires, Estação das Docas en Belem do Pará, Porto do Río en Río de Janeiro, Muelle Barón en Valparaíso y Malecón 2000 en Guayaquil. En algunos otros puertos se han realizado intervenciones puntuales (centro comercial en Antofagasta, equipamiento cultural en Porto Alegre, centro de convenciones en Cartagena...) que por su especificidad no podemos considerar un programa de renovación urbana, el cual requiere necesariamente una cierta masa crítica en la operación y diversidad de funciones y actividades. Veamos los elementos esenciales de cada una de estas experiencias.

#### *Puerto Madero en Buenos Aires*

Es un proyecto muy conocido descrito en numerosas publicaciones (Ver la reseña de artículos de *Portus* dedicados a América de este mismo *Dossier*). Es una gran operación urbanística (170 hectáreas) en una gran capital (más de 10 millones de habitantes en el área metropolitana). En la gran superficie terrestre ocupada por el viejo puerto (unas 130 hectáreas) construido a fines del siglo XIX y que en los años treinta de la siguiente centuria ya se consideraba obsoleto para el tráfico marítimo comercial, se han construido una importante cantidad de edificios de apartamentos, oficinas y otros servicios terciarios modernos, además de algún equipamiento cultural, una marina y espacios públicos. Pero la imagen más representativa y uno de los elementos más significativos de toda esta lujosa promoción es la rehabilitación y reconversión de los viejos galpones que jalonan las cuatro dársenas o diques interiores. Otro elemento interesante a estudiar es la organización y gestión de toda esta gran operación de renovación urbana (quizás la mayor de América Latina en estos momentos): La operación ha sido dirigida por la Corporación Antiguo Puerto Madero, creada

World territories, but the former were the most important and, with the exception of Portobelo and Acapulco, they led to the growth of a series of port cities that have remained extremely active right up until the present time. This navigation system that bestowed privileges upon a handful of port cities worked well until the 16th Century but caused serious problems in the 17th Century and, by the 18th Century, was in complete crisis. In the second half of the 18th Century the Spanish free trade rules enabled the country to increase its commercial navigation system to 13 ports on the Iberian Peninsula and 40 in America. Portugal moved the Capital of Brazil to Rio de Janeiro in 1763 and proceeded to open up close commercial ties with new ports. Free trade meant that importance gradually started to be attached to new port cities when the South and Central American Republics became independent and with the industrialisation processes that took place in the 19th and 20th Centuries. If one takes into account only medium-sized and large cities (with more than 200,000 inhabitants) and ports with considerable general goods traffic and turnover (ruling out those that specialised exclusively in one particular raw material or one bulk commodity), it is possible to define a system of around 30 port cities that possessed sufficient land assets and a critical mass to enable them to implement major urban redevelopment projects in some of their maritime zones. The enclosed map shows these cities, together with some smaller ones that owing to their geographical location, also had a potential for revitalising their ports, harbours and waterfronts.

### Progress and Difficulties with Port Redevelopment

Some specifically Latin American problems caused a certain amount of delay to the urban revitalisation projects, and this affected the wide range of ports: the economic crises in the late 80s and early 90s (which is just when many of the projects began that are now completed in the rest of the world), a lack of investment and the abandoning of ports and the weakness of urban planning, plus the fact that those involved were only seeking short-term profit. All of this and certain specific local difficulties brought about a delay in implementing the port revitalisation projects.

However, the current situation concerning economic growth and the development of tourism, urban expansion and improvement in most South American countries enables them to carry out revitalisation projects in the old port and coastal areas in the medium-sized and large cities. Furthermore, in the final decade of the 20th Century most of those countries passed new laws affecting ports that have led to a greater decentralisation where organisation and management are concerned and, so, these

Nuevos edificios de Puerto Madero, Buenos Aires  
New buildings in Puerto Madero, Buenos Aires

standards have facilitated decision making with respect to future development. In this sense, the revitalisation of former port areas has become another element in the modernisation of the maritime infrastructures. The ensuing benefits can play a vital role, not only to urban development but also to the investment that is needed to create new commercial terminals and to improving the ports themselves.

### Some Initial Experiences

The fact that Latin America faces certain specific problems has not prevented some countries from undertaking projects that have proved to be very interesting experiences. Although only the redevelopment of Puerto Madero in Buenos Aires has become known on an international level, the rest of the Latin American activities in this area have also made a major contribution with a series of extremely useful experiences because of the diversity of situations and conditions and the results obtained in each particular case.

A lot of proposals have now been put forward, but few plans have been sufficient-

ly completed to enable them to be put into practice. The following projects can be regarded as either completed or having progressed to a very advanced stage: Puerto Madero in Buenos Aires, Estação das Docas in Belem do Para, Porto do Rio in Rio de Janeiro, Muelle Barón in Valparaíso and Malecón 2000 in Guayaquil. Specific actions have been taken in some other ports (shopping centre in Antofagasta, cultural facilities in Porto Alegre, conference hall in Cartagena, etc.), but owing to the specific nature of these actions they cannot be regarded as urban redevelopment, because the latter necessarily requires a certain critical mass where operations are concerned, as well as a wide variety of functions and activities. Let's take a look at some of the essential elements that have formed part of each one of the projects that are either complete or near completion.

#### *Puerto Madero in Buenos Aires*

This is a very well-known project that has been described in numerous publications (See the summary of *Portus* articles devoted to America that are included in this *Dossier*). It is a major urban planning operation (170 hectares) in a large capital city (more than 10 million inhabitants in the metropolitan area). A large number of apartment buildings, office buildings and other modern tertiary services have been constructed in the large area of land occupied by the old port (approximately 130 hectares) constructed towards the end of the 19th Century, which was already considered obsolete for commercial maritime traffic in the 1930s. Cultural facilities, a marina and public zones have also been provided. However, the most representative image and one of the most significant elements in all this luxurious project has been the conversion, rehabilitation and refurbishment of the old warehouses that surrounded the four inner dock basins. Another interesting aspect worth examining is the way that this major urban redevelopment operation (perhaps the largest and most ambitious in Latin America to date) is organised and run: the operation has been directed by the Corporación Antiguo Puerto Madero, established by virtue of Decree 1279, dated November 21st 1989, composed of representatives from different public administrations, but acting as a private company.

Operation Puerto Madero has given a great boost to the property sector in the City of Buenos Aires, but it has focused almost exclusively on the offer of apartments and services for the wealthiest sectors of Argentinean society, but forgetting that these port revitalisation operations can also have a considerable effect upon the development of economic activities and can also create permanent employment (not only associated with the construction sector), as has been the case with the experiences in San Francisco, Baltimore, Cape Town,

Sydney or Barcelona.

The great city of Buenos Aires, with its extremely long coastline along the River Plate Estuary, has also been involved with other very important coastal zones such as those at Riachuelo (in La Boca), in the Northern Dock Basin and in the Parque de la Memoria (Costanera Norte) which, because of its interest from an urban planning perspective, will have to be analysed at some point in the future.

#### *Port of Rio de Janeiro*

Promoted by the Secretaria Municipal de Urbanismo via the Instituto Pereira Passos, the Porto do Rio Project includes the redevelopment of the old port zone with its 18 large warehouses, the central urban zone nearby and the neighbourhoods of Saude, Gamboa and Santo Cristo. This important waterfront runs from the Maua Pier as far as the Gasómetro, covering a surface area of 317 hectares. The ultimate aim of the project is to develop a central urban area as a result of the actions taken in the old port and in certain buildings and adjacent public zones. Therefore, it is also a model for action in a major city, but different

from the one affecting Puerto Madero, in view of the fact that the one in Rio is not focused exclusively on a port area like the Buenos Aires Project, but in a combined urban-port zone.

The Porto do Rio Project is very interesting as an urban proposal for the future development of a major city such as Rio, but it is difficult to carry out in a reasonable period of time. If this ambitious project is to be put into practice and have a positive effect on the actual urban situation, which is very extensive and complex in the space that is the subject of the planning, a minimum of the following points will have to be complied with: drawing up specific projects for the different areas and for different sectors, being able to count on a body that is efficient and effective in managing the entire operation, having sufficient economic resources (which can and must come from the urban planning operations themselves) that are incorporated into an economic and financial plan and, finally, putting into practice a medium – and long – term strategy that is above, and not dependent upon the city's political cycles and circumstances.



Area Norte del Malecón 2000 en Guayaquil (Ecuador)

Paseo del Muelle de Belem do Pará

Primera reconversión del Muelle Barón de Valparaíso

North area of Malecón 2000, in Guayaquil (Ecuador)

Paseo del Muelle in Belem do Pará

First reconversion of Muelle Barón in Valparaíso (Chile)

por Decreto 1279 de 21 de noviembre de 1989, formada por representantes de diversas administraciones públicas pero actuando como empresa privada.

La operación Puerto Madero ha supuesto una dinamización importante del sector inmobiliario en la gran ciudad de Buenos Aires, pero se ha centrado casi exclusivamente en la oferta de apartamentos y servicios para los sectores más ricos de la sociedad argentina olvidando que estas operaciones de revitalización portuaria pueden tener también una importante incidencia en el desarrollo de actividades económicas y en la creación de empleo permanente (y no sólo el vinculado a la construcción) como muestran las experiencias de San Francisco, Baltimore, Ciudad el Cabo, Sydney o Barcelona.

La gran ciudad de Buenos Aires, con una larguísima costa sobre el Río de la Plata, ha intervenido en otros espacios litorales también muy importantes como en el Riachuelo (en La Boca), en la Dársena Norte y en el Parque de la Memoria (en Costanera Norte) que, por su interés urbanístico, habrá que analizar en el futuro.

#### *Porto do Rio de Janeiro*

Promovido por la Secretaria Municipal de Urbanismo a través del Instituto Pereira Passos el proyecto Porto do Río abarca la reutilización de la zona antigua del puerto con sus 18 grandes almacenes, el espacio urbano central próximo y los barrios de Saude, Gamboa y Santo Cristo. Este importante frente marítimo se extiende desde el Pier Mauà hasta el Gasómetro en una superficie de 317 hectáreas. La propuesta tiene como objetivo último el desarrollo de un espacio urbano central a partir de la intervención en el viejo puerto y en algunos edificios y espacios públicos adjuntos. Es, por tanto, un modelo de actuación, también en una gran ciudad, pero distinto del de Puerto Madero ya que el de Río no está centrado exclusivamente en un área portuaria de intervención



como en Buenos Aires, sino en un espacio mixto urbano-portuario. El proyecto Porto do Río es muy interesante como propuesta urbana para el desarrollo futuro de una gran ciudad como Río pero es difícil de llevar a la práctica en un horizonte temporal razonable. Para pasar de esta ambiciosa propuesta a unas realizaciones prácticas que incidan en la realidad urbana, muy amplia y compleja de este espacio objeto de planificación, será necesario, como mínimo, que se cumplan los siguientes puntos: elaborar proyectos específicos para las distintas áreas y para diferentes sectores, disponer de un organismo eficaz en la gestión de toda la operación, disponer de medios económicos suficientes (que pueden y deben salir de las propias operaciones urbanísticas) en un plan económico y financiero y, por último, poner en marcha una estrategia a medio y largo plazo que en lo esencial esté por encima y no dependa de los ciclos y coyunturas políticas de la ciudad.

#### *Estaçao das Docas en Belem do Pará*

El proyecto, ya realizado, de la Estaçao das Docas es un muy buen ejemplo de rehabilitación y aprovechamiento de un espacio portuario relativamente reducido. En efecto, en el viejo muelle fluvial de Belem la Companhia Docas do Pará ha promovido la intervención de revitalización de tres viejos almacenes portuarios y sus espacios adjuntos en el muelle con una superficie total de 3,2 hectáreas. Cada uno de los almacenes se ha dedicado a unas actividades de carácter urbano diferentes que han recibido los nombres de Boulevard de las Artes, Boulevard de las Ferias y Exposiciones y Boulevard de la Gastronomía. El conjunto de esta operación es una excelente experiencia que muestra las posibilidades de renovación y de desarrollo que también ofrecen viejas edificaciones portuarias de tamaño relativamente reducido. No sólo los grandes puertos comerciales de grandes ciudades tienen capacidad para

contribuir a la mejora urbana y el desarrollo socio-económico sino que también, como muestra la Estaçao das Docas, instalaciones más reducidas, con proyectos imaginativos y gestiones eficaces pueden tener un reconocido éxito.

#### *Malecón 2000 en Guayaquil*

En 1997 se creó la Fundación que tenía por objeto reconvertir y promocionar el viejo muelle o malecón de la ciudad. Pronto se iniciaron las obras y ya en el año 1999 se pudo disponer de la Plaza Cívica. En los años siguientes se inauguraban el Centro Comercial (y el estacionamiento), la Plaza Olmedo y los Jardines, la restauración del Mercado Sur, el Centro de Exposiciones, la Plaza de los Artesanos, el Teatro IMAX y toda la urbanización hasta completar un espacio de 17,4 hectáreas a lo largo de 2,5 Kilómetros de río conocido como Malecón 2000.

El éxito económico y de transformación urbana que ha supuesto esta operación ha conducido a programar por la Fundación Malecón 2000 nuevas propuestas de renovación urbana para otras áreas de la ciudad y el río como el nuevo Proyecto Malecón del Salado.

#### *Muelle Barón de Valparaíso*

El abandono del viejo muelle Barón dedicado en otro tiempo a la descarga de carbón y alejado de las infraestructuras operativas actuales fue la base para un primer proyecto de remodelación y apertura al público de esta parte del puerto de Valparaíso. El muelle se remodeló y se abrió al público con una notable aceptación de los ciudadanos. La Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), después del éxito de esta primera operación, impulsó el Proyecto de reconversión de una área mucho mayor del entorno de esta vieja instalación. La nueva propuesta abarcaba una superficie de unas 12 hectáreas. Se elaboró un primer Proyecto adjudicado en con-

*Estação das Docas in Belem do Pará*  
The Estação das Docas Project, which has already been completed, is an excellent example of rehabilitation and making good use of a rather limited port area. In fact, the revitalisation of three old port warehouses and the surrounding area on the quay at the old riverfront in Belem has been promoted by the Companhia Docas; the site covers a total area of 3.2 hectares. Each of the warehouses is to be put to different urban uses, and they have been renamed Boulevard de las Artes (Arts), Boulevard de las Ferias y Exposiciones (Fairs and Exhibitions) and Boulevard de la Gastronomía (Gastronomy). This operation as a whole is an excellent experience that serves to show the potential for renewal and development afforded by old port buildings, in spite of the fact that they are relatively small. It is not only the large commercial buildings in major cities that can make a contribution to urban improvement and socioeconomic development but also installations like Estação das Docas, because as long as those involved can come up with imaginative projects that

are efficiently managed, there is no reason why they should not be successful.

#### *Malecon 2000 in Guayaquil*

The Malecon 2000 Trust was set up in 1997, with a view to promoting and converting the old quays and other harbour facilities in the city. The works soon commenced and by 1999 the Civic Square was completed. In the ensuing years the Shopping Centre and its parking facilities were opened to the public, the Plaza Olmedo and the Gardens were ready and the South Market had been restored. Not long after, the Exhibition Hall, the Plaza de los Artesanos, the IMAX Theatre and the entire urban development were completed, this complex now covering 17.4 hectares and running 2.5 Kilometres along the river and given the name Malecon 2000. The economic success of the operation and the urban transformation involved led to a series of proposals being made for inclusion in the Malecon 2000 Trust, and to take the river as the focal point for other urban redevelopment projects for the City of Guayaquil Malecon del Salado Project.

#### *Muelle Baron in Valparaíso*

The abandoning of the old Muelle Baron, which had once been used for unloading coal and was a long way from the current operating infrastructures, made it an ideal place for an initial remodelling project and this was the first area in the Port of Valparaíso to be opened to the general public. When the quay was eventually opened, it was very well accepted by those who visited it. After the success of the first operation, the company Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) gave its backing to the Redevelopment Project for a much larger zone within the old port and harbour installations. The new proposal was to cover a surface area of about 12 hectares. An initial Project was prepared and put out to tender. A variety of activities were the subject of the bidding (restoring the Bolívar Bodega, a cruise terminal, a hotel, a congress hall, an aquarium, a shopping centre, a marina and sports complex and a museum), and the option was left open to construct a certain amount of housing. The whole project involved a total of 100,000 m<sup>2</sup> of construction. However, when it came to actually awarding the works, the number

of activities had been considerably reduced, and the successful bidder was to construct only a major shopping centre, which was also to be constructed to a greater height and cover a greater surface area.

The potential offered by the revitalisation of the space around the former Muelle Baron is very important for the City of Valparaíso. Although it is a small area, it is exceptional because of its location and the geographical characteristics of this city, which has very little readily available flat land for urban regeneration with a view to extending the positive effects on the constructed fabric as a whole.

#### **Encouraging the Debate and the Proposals**

These first experiences in Latin America, with their right decisions and their problems, with their positive and negative effects, constitute the first step towards making further progress. The main problems when redeveloping ports in Latin America are the lack of preparation of proposals and the non-existence of an in-depth discussion about the matter. There

curso público que proponía una diversificación de actividades (rehabilitación bodega Bolívar, terminal de cruceros, hotel, centro de convenciones, acuario, centro comercial, marina deportiva y turística, museo) y dejaba la posibilidad de construcción de algunas viviendas. Todo ello con una construcción total entorno a los 100.000 m<sup>2</sup>. En el proceso de adjudicación del espacio se redujo considerablemente la diversificación de actividades proponiéndose por parte de la empresa que ganó el concurso únicamente la construcción de un gran centro comercial que, además, reclama una mayor edificabilidad y altura en su construcción.

Las posibilidades que ofrece la revitalización del espacio entorno al antiguo muelle Barón son muy importantes para la ciudad de Valparaíso. Es un espacio reducido pero excepcional por su situación y por las características geográficas de esta ciudad que dispone de muy poco suelo plano donde realizar una operación de regeneración urbana con el objetivo de difundir sus efectos positivos sobre el conjunto del tejido construido.

#### **Impulsar el debate y las propuestas**

Estas primeras experiencias de América Latina, con sus aciertos y sus problemas, con sus efectos positivos y negativos son una primera base para seguir avanzando. Uno de los principales problemas de las reconversiones portuarias en América Latina es la falta de elaboración de propuestas y la inexistencia de una discusión profunda sobre el tema. Ni siquiera encontramos esta discusión sobre las experiencias ya realizadas. Como máximo se ha realizado en algunos foros una descripción de las principales realizaciones (por ejemplo Puerto Madero) pero no se conocen estudios y análisis críticos de los diferentes casos y ello es imprescindible para seguir avanzando.

Es necesario debatir a nivel general sobre las posibilidades que ofrecen para las ciudades estos espacios, teniendo presente que no se

trata en ningún caso de restar infraestructuras al tráfico comercial sino de aprovechar mejor los espacios portuarios analizando el puerto en la ciudad como un todo, con sus espacios obsoletos y con sus necesidades futuras de nuevas infraestructuras. A nivel más concreto se deben analizar y discutir para cada caso concreto la conveniencia de la renovación de los espacios portuarios apropiados, su delimitación, los servicios y actividades que pueden implantarse en ellos, el encargo transparente de los proyectos de urbanismo y arquitectura, los organismos que deben asumir la gestión, la participación pública y la privada en la financiación y en los resultados y, por último, los beneficios socio-económicos y el empleo que puede crear toda la operación de renovación y revitalización urbana.

#### **Ciudades portuarias**

Veracruz, Manzanillo, Acapulco, Campeche (México); Santo Domingo (República Dominicana); La Habana, Santiago de Cuba (Cuba); Balboa, Cristóbal (Panamá); San Juan (Puerto Rico); Cartagena de Indias, Santa Marta, Buenaventura (Colombia); La Guaira, Maracaibo (Venezuela); Guayaquil (Ecuador); El Callao, Iquitos (Perú); Manaos, Belem, Recife, Salvador de Bahía; Río de Janeiro, Santos, Porto Alegre (Brasil); Montevideo (Uruguay); Asunción (Paraguay); Buenos Aires, Rosario, Santa Fé, Mar del Plata, Ushuaia (Argentina); Iquique, Antofagasta, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt, Punta Arenas (Chile).  
(Total: 39 ciudades portuarias).

Paseo Wheelwright entre Caleta Portales y Muelle Barón

Paseo Wheelwright between Caleta Portales and Muelle Baron

are not even any discussions and debates about the experience that has already been gained. All that has been done is to give a description of the main projects (for example, Puerto Madero) in a few forums, but no studies or critical analyses would appear to have been conducted on the different cases, and studies and analyses are essential if progress is to be made.

What is needed is a general debate about the potential that these zones offer cities, without forgetting that it is never a question of taking away buildings from commercial traffic, but rather a matter of putting port and harbour zones to better use by analysing the port in the city as a whole, with its obsolete areas and its future requirements for new infrastructures. On a more specific level, what has to be analysed and discussed for each specific case is the advisability of redeveloping suitable port zones, setting limits for this, and deciding which services and activities are to be implemented in them. It is also necessary to have complete transparency when commissioning the urban planning and architectural projects, The same transparency require-

ment also applies to the bodies that have to manage these projects, the public and private initiative that is involved in financing them and the results obtained. Finally, transparency has to be applied to the socioeconomic benefits and the employment that might be created by the urban redevelopment and revitalisation operation.

#### **Port Cities**

Veracruz, Manzanillo, Acapulco, Campeche (Mexico); Santo Domingo (Dominican Republic); Havana, Santiago de Cuba (Cuba); Balboa, Cristobal (Panama); San Juan (Puerto Rico); Cartagena de Indias, Santa Marta, Buenaventura (Colombia); La Guaira, Maracaibo (Venezuela); Guayaquil (Ecuador); El Callao, Iquitos (Peru); Manaus, Belem, Recife, Salvador de Bahia; Río de Janeiro, Santos, Porto Alegre (Brazil); Montevideo (Uruguay); Asuncion (Paraguay); Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Mar del Plata, Ushuaia (Argentina); Iquique, Antofagasta, Valparaiso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt, Punta Arenas (Chile).  
(Total: 39 Port Cities).

