

Comparing Waterfront Restructuring in two Contexts: Hamburg, Germany and San Francisco, USA

Comparison entre la reestructuración de dos frente marítimos: Hamburgo, Alemania y San Francisco, EEUU

Since the late 1960s many seaports have gone through phases of far-reaching structural changes. With increasing globalization of the economy and growing volume of international trade the corresponding transportation streams have very much increased. Many seaports were faced with deep technical-organisational and economic changes to accommodate the international container transport. In order to achieve success as a container port, each local port has to satisfy certain technical conditions (i.e. deep water channels, extensive areas of level ground for storage and for intermodal transfer of containers, and adequate rail and motorway connections to centres of population, production and consumption). Additionally appropriate organizational and management forms for the port have to be set up. This means that besides global factors, in each port local decisions by government entities, private firms and civic groups strongly influenced what role the port will play under the new global economic conditions. The appearance of the container, the computer and the internet and the deregulation of the economy and financial services have led to a “new geography of world trade” with very uneven and unequal geographic development in the world. Now eighty-five percent of the world’s goods, services and investments are exchanged among the three economically most powerful regions of the world: Western Europe, North America and Asia. The general cargo is transported to a very large extent through containers and increasingly larger container ships, which require very capital-intensive new port infrastructure including powerful handling equipment, leading to high capacity container ports. This new technological system resulted in very high labour productivity or (in other words) in a loss of jobs in the operative area of port activities on the quays.

The economic relationship and the linkages between port, city and region also changed, even reversed. Whereas seaports were once the ‘economic engines’ of port regions and a guarantee for local employment and value-adding port-related production, this is not the case anymore despite growing transport streams. Ports have become nodes in a logistic land-sea chain, where containers mostly pass through. The issue of embedding the port into the production and service structure of the port region assumes central importance in order to develop economic benefits, in the sense of added value and employment. Each port-city and region therefore has to develop its own economic avenues and find the appropriate regional linkages.

Desde finales de los años 60 muchos puertos marítimos han sido sometidos a cambios estructurales de gran envergadura. Con la globalización de la economía y el crecimiento del volumen del comercio internacional, los canales de transporte correspondientes han experimentado un importante crecimiento. Muchos puertos tuvieron que sufrir profundos cambios económicos, técnicos y organizativos para poder acomodar el transporte internacional de los contenedores. Para tener éxito como terminal de contenedores, cada puerto ha de cumplir con ciertas condiciones técnicas (es decir, tener muelles y canales de gran calado, zonas extensas sin desniveles para almacenar las mercancías y para el traslado intermodal de los contenedores, y una infraestructura de ferrocarriles y autopistas hacia las ciudades grandes y los lugares de producción y consumo). Asimismo, el puerto tiene que estar provisto de medios adecuados de gestión y organización. Todo lo anterior quiere decir que, además de los factores globales, en cada puerto las decisiones locales de las autoridades, las empresas privadas y los colectivos ciudadanos van a tener mucha influencia a la hora de determinar qué papel el puerto va a jugar bajo las nuevas condiciones económicas globales.

La llegada del contenedor, el ordenador e Internet, más la desregulación de la economía y los servicios financieros han dado lugar a una "nueva geografía del comercio mundial" con un desarrollo geográfico nada uniforme y carente de igualdad. Actualmente, a nivel mundial, un 85% de las mercancías, los servicios y las inversiones se intercambian entre las tres regiones más poderosas desde una perspectiva económica: Europa Occidental, Norteamérica y Asia. En gran medida, los cargamentos generales se transportan en contenedores y buques portacontenedores cada vez más grandes, que necesitan nuevas infraestructuras portuarias que utilizan intensivamente capital con maquinaria para cargar y descargar cada vez más potentes, que ha conducido a la construcción de terminales de contenedores de alta capacidad. Este nuevo sistema tecnológico ha dado lugar a una pérdida de puestos de trabajo en los puertos en general y en los muelles en concreto.

Además, las relaciones económicas y los vínculos entre el puerto, la ciudad y la región se han visto cambiados, incluso invertidos. Mientras que antes los puertos marítimos eran las "fuerzas directrices" de las regiones portuarias y constituían una garantía en cuanto a la

creación de puestos de trabajo en la zona se refería, ya no es así, a pesar del crecimiento de los canales de transporte. Los puertos se han convertido en nodos en una cadena logística entre la tierra y el mar. La cuestión de encajar el puerto dentro de la estructura productiva y la estructura de servicios de la región portuaria ha adquirido una importancia primordial a la hora de conseguir beneficios económicos, en el sentido de proporcionar un valor añadido y empleo. Por tanto, cada puerto-ciudad y región ha de desarrollar sus propios canales económicos y encontrar los vínculos regionales adecuados.

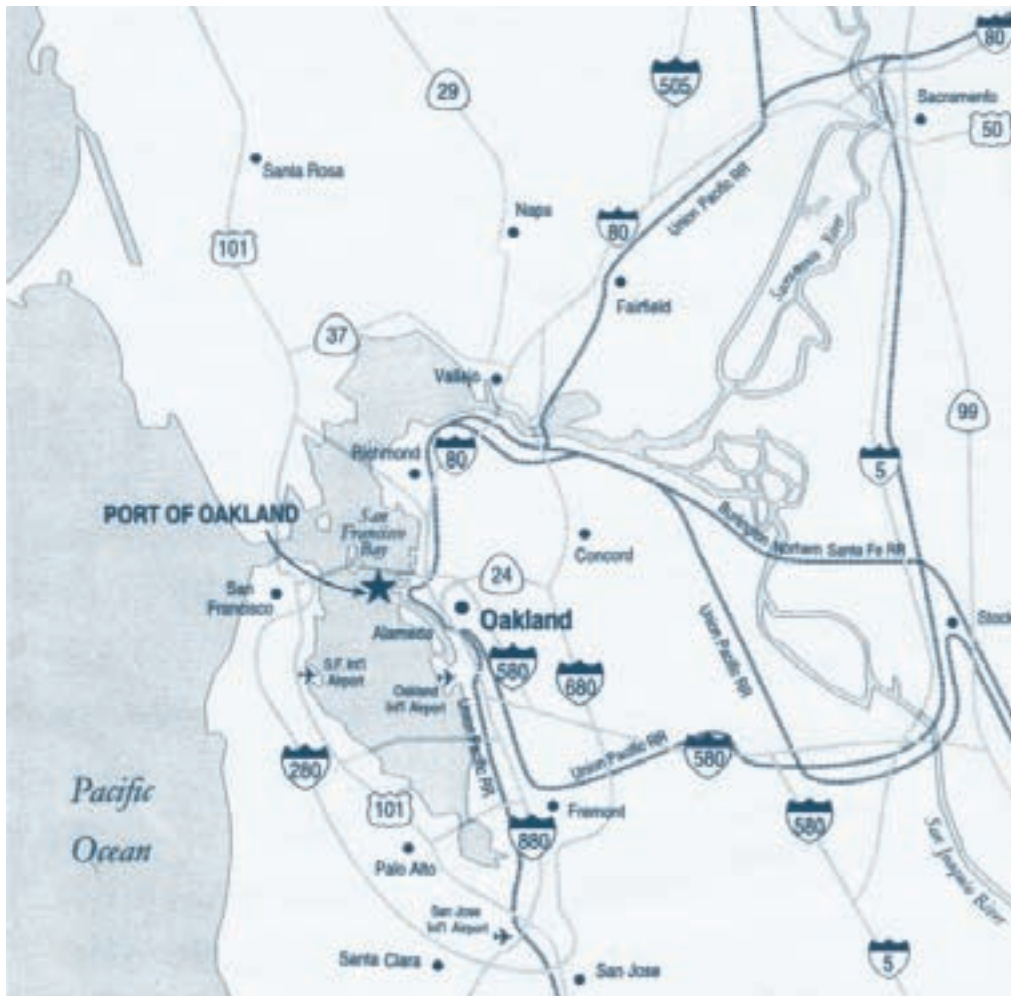
Para cada puerto marítimo, el proceso de reestructuración plantea dos preguntas muy importantes: ¿Cómo se puede transformar el puerto? y: ¿Qué se puede hacer con las zonas portuarias obsoletas y abandonadas en cuanto a su relación con la ciudad se refiere?

El objetivo de esta ponencia es comparar y contrastar los planteamientos de dos ciudades portuarias (Hamburgo y San Francisco) y de sus procesos de toma de decisión y las consecuencias, dentro de dos contextos de planificación y cultura muy distintos. Las dos ciudades portuarias desempeñan un papel muy importante a nivel internacional en el mundo del comercio.

Hans Harms

The three main trading blocks
Los tres grupos de comercio principales
HafenCity, intervention area
HafenCity, area de intervención





San Francisco Bay with ports of San Francisco and Oakland

La Bahía de San Francisco con los puertos de San Francisco y Oakland

The restructuring process poses for each sea-port two important questions: In what way can the port be transformed? And: What to do with the existing obsolete port areas in relation to the city?

This paper compares the local decision making processes and their consequences for two port cities (Hamburg and San Francisco) in very different national and planning-cultural contexts. Both port-cities have important roles in the present international geography of trade.

Hamburg is an international main port (the most important one in Germany, and the second largest in Europe measured by turn-over of containers), located about 100 km inland on the river Elbe with a large hinterland, including the Baltic, Scandinavia and Eastern Europe. San Francisco's port is located on the SF-bay at the entrance to the central valley of California with a continental hinterland. Hamburg (just as its competitor Bremen) is a city-state within the German federation. Its local and regional government is identical and the port is under the clear jurisdiction of the Hamburg city government. San Francisco is the largest city on the bay, the most important financial centre of Northern California and an incorporated city in the state of California. The authority over the port was transferred in 1968 from the state of California to the city of San Francisco, but with an extremely complicated regulatory and governing structure, where besides the city government other legal and regional entities have a say especially about the func-

Hamburg es un puerto internacional de primera categoría (el más importante de Alemania y el segundo de Europa en cuanto al número de contenedores cargados y descargados se refiere). Se encuentra ubicado en el Río Elba, unos 100 km aguas arriba de la desembocadura, con una extensa región de influencia, que incluye el Mar Báltico, Escandinavia y Europa Oriental. El puerto de San Francisco se encuentra en la Bahía de San Francisco cerca del estuario del río que discurre por el valle céntrico de California, y su interior y zona de influencia es continental. Hamburg (como su contrincante, el Puerto de Bremen) es una ciudad-estado dentro de la federación alemana. Su gobierno local y el gobierno regional son una misma institución política y es el Gobierno de la Ciudad de Hamburg que tiene competencia en cuanto al puerto se refiere. San Francisco es la ciudad más grande de la Bahía, el centro financiero más importante del norte de California y una ciudad que forma parte del Estado de California. En el año 1968 se trasladó la competencia sobre el puerto de San Francisco, desde el Estado de California a la Ciudad de San Francisco, pero la estructura reglamentaria y gubernamental resultó muy compleja y complicada, donde además del gobierno de la ciudad, otros organismos y otras entidades pueden participar en la toma de decisiones, sobre

todo respecto a las funciones del puerto y la utilización del terreno. El puerto de San Francisco competía contra el Puerto de Oakland, que se encuentra en la margen oriental de la Bahía, donde existen conexiones intermodales y multimodales mucho mejores entre el puerto y el resto de Norteamérica.

Mientras que el puerto de Oakland empezó a crecer y modernizarse, el Puerto de San Francisco se estancaba sin ni planificación ni política para su futuro desarrollo. La consecuencia era que el Puerto de Oakland ya es el puerto principal de la Bahía y ocupa el cuarto puesto en el ranking de los terminales de contenedores de los EE.UU., cargando/descargando más de 2.4 millones de TEU de contenedores en el año 2006. Si se considera a la Bahía como una sola región, la ubicación del terminal de contenedores en la margen oriental de la Bahía donde existe una mejor infraestructura de transporte e instalaciones y buenas conexiones económicas con el resto del continente, parece ser una decisión que ha beneficiado a la región, y pasa lo mismo desde una perspectiva ambiental.

Después de la unificación de Alemania y con la expansión de la Unión Europea hacia el Este, el Puerto de Hamburg prosperó y a partir del año 1991 la cantidad de mercancías manipulada anualmente crecía año tras año.

Además de tener que dragar la desem-

tions and the land use of the port. The port of San Francisco was in competition with the port of Oakland on the east side of the bay, where multi-modal transport connections to the American continent are much better, and where a much clearer governing and income-generating structure for the port existed

Decisive leadership and longer term strategic planning made Oakland's port expand and modernize, whereas the port in San Francisco was stagnating without either a facility plan or a policy document for its future development. The result is that the port of Oakland is now the dominant main port in the bay area and ranks as the fourth largest container port in the United States, handling 2.4 million TEU (20 foot equivalent units) of containers in the year 2006. Looking at the bay area as a region and from an environmental point of view, the location of the container port on the east side of the bay with better transport facilities and economic linkages to the continental hinterland seems to be an advantage to the region.

With the unification of Germany and the eastward expansion of the European Union the port of Hamburg boomed and yielded increasingly record turn-overs in sea freight from 1991 on.

New container terminals and expensive infrastructure was required as well as deeper dredging in the waterway of the river Elbe. The rising costs raised questions about diminishing benefits to the city's economy and for the city budget of Hamburg. The port had turned from a labour intensive to a capital-intensive port. To address these questions, the city of Hamburg had developed a set of new and innovative organizational forms for regulating the port activities. From a city-owned port, administered by three different city departments, it was transformed in 2005 to a port governed by a new Hamburg Port Authority, founded as an enterprise independently of the city government, but in which the city of Hamburg still held the majority share. (For more details see the author's article: "Changes on the waterfront in Hamburg" in *Portus* nr. 15, pp. 76-85). These organizational changes have improved the position of the port and clarified the financial relationship between city and port. For Hamburg's control over the port it was important to keep the port within its territory. In 2005 Hamburg's port handled 8 million TEU of containers (considerably more compared to New York/New Jersey with 4.8 million at the same time).

The second question of what to do with obsolete older areas of the port and how to plan for and create new urban uses has been handled and organized very differently in the two cities. Different forms of public-private decision-making structures were carried out in the two contexts. I shall show this by comparing two projects of similar size in each of the two cities.

In San Francisco the case project is the 'Mission Bay' area, a former industrial and mixed-use district, where older industry, warehousing and railroad yards had declined, but still existed. Most of the land in the area was owned by the Southern Pacific Railway (SP), California's largest private landowner. SP had transferred the land title from its railroad subsidiary to its land developer (later called Catellus). In 1982, it announced a redevelopment project, designed by I.M. Pei that involved constructing a large number of com-

bocadura del Río Elba, se necesitaban nuevos terminales de contenedores y una infraestructura muy costosa. Como los precios subían continuamente, la ciudad empezó a tener dudas acerca del impacto de los rendimientos decrecientes sobre la economía de la ciudad y su presupuesto. El puerto, que antes utilizaba la mano de obra intensivamente ya utilizaba el capital intensivamente. Con el fin de superar estos problemas, la Ciudad de Hamburgo ha desarrollado un conjunto de maneras de regular las actividades portuarias. En el año 2005, Hamburgo dejó de ser un puerto propiedad de la ciudad, gestionado por tres distintos departamentos de la ciudad, y se convirtió en un puerto bajo la competencia de la Autoridad Portuaria de Hamburgo, establecida como una entidad que no dependía del Gobierno, aunque la Ciudad de Hamburgo todavía era su propietario. (Para información más pormenorizada, ver el artículo del mismo autor: "Cambios en el Frente Marítimo de Hamburgo" en *Portus* n° 15, pp. 76-85). Dichos cambios organizativos han mejorado la situación del puerto y asimismo han dejado más claras las relaciones financieras entre la ciudad y el puerto. Si Hamburgo quería conservar su control sobre el puerto, era importante que el puerto siguiera dentro de su territorio. En el año 2005, 8 millones de TEU de contenedores pasaron por el Puerto de Hamburgo (una cifra superior a la de los puertos de Nueva York/Nueva Jersey, con 4.8 millones durante el mismo año).

El segundo problema giraba en torno a qué hacer con las antiguas y abandonadas zonas del puerto y cómo planificar y crear nuevos usos urbanos. Este problema ha sido abordado y organizado de manera distinta en las dos ciudades. Se crearon distintas formas de mecanismos para la toma de decisiones en estos dos contextos. Voy a poner de manifiesto estas diferencias mediante una comparación entre dos proyectos de envergadura parecida en las dos ciudades.

En San Francisco, el proyecto se llevó a cabo en la zona de 'Mission Bay', un distrito industrial y de uso mezclado, donde aún existían las industrias antiguas, las naves y las estaciones de clasificación, pero ya en plena decadencia. El Southern Pacific Railway (SP), era el propietario de gran parte del terreno en la zona. El SP había traspasado el derecho a propiedad de su filial ferroviario a su promotor, Catellus. En el año 1982 anunció un proyecto de transformación, planificado por I.M. Pei que consistía en la construcción de muchos rascacielos en Mission Bay. Varios colectivos mostraron su preocupación, entre ellos los vecinos de la zona, que se temían que dichas edificaciones obstruyeran su vista de la bahía. Otros colectivos manifestaron su desacuerdo con el hecho de que no existía ninguna propuesta para construir hogares para familias de recursos limitados. Asimismo, muchos obreros creían que se perderían puestos de trabajo en la zona. Además, hubo bastantes urbanistas y otros que pensaban que la creación de un segundo centro neurálgico para la ciudad en este lugar,

un 50% más grande que el centro actual, tendría un impacto negativo.

La ciudad, los colectivos y la empresa propietaria del terreno luchaban entre sí durante los próximos años. Para que la ciudad concediera el permiso de obras, SP necesitaba el visto bueno para la reclasificación del suelo en la zona, para que fuera designada terreno comercial en vez de industrial.

La reclasificación en sí aumentaría el valor del terreno, con el consiguiente incremento en los impuestos recaudables, y los planificadores de la ciudad así tendrían influencia sobre el conglomerado de transportes para poder conseguir ciertos beneficios para la ciudad y para el uso público. No obstante, SP tenía muchísimo poder económico y político, que utilizó para influir a su favor el procedimiento para la evaluación del terreno, lo cual causó indignación. A consecuencia de sus polémicas actuaciones SP acabó en los tribunales. Cuando la ciudad afirmó que tenía la intención de declarar la zona de dominio público, SP claudicó, y se creó un nuevo plan, financiado por SP, en el cual los dos interesados hicieron ciertas concesiones. En el año 1985, varias asociaciones de vecinos, colectivos de viviendas y grupos de presión ambientales se unieron y formaron el "Mission Bay Clearinghouse", haciendo propuestas con el fin de conseguir más servicios públicos y viviendas asequibles. Un año después, SP se negó a patrocinar más estudios. El departamento de urbanismo de la ciudad propuso más alternativas para la zona hasta el año 1990, cuando el Comité de Planificación dio el visto bueno al Mission Bay Plan, exigiendo que SP pagara un porcentaje más elevado del importe de las infraestructuras y para el traslado de los residuos tóxicos a un vertedero. A partir de ese momento hubo poca actividad, Catellus tuvo problemas económicos y el acuerdo de desarrollo caducó en el año 1996.

Una nueva etapa en este contencioso comenzó cuando salió elegido el nuevo alcalde. La Agencia de Remodelación Urbana (con un apoyo económico más flexible) fue invitada a participar, y se encargó de desarrollar un proyecto mucho más ambicioso de una superficie de 120 hectáreas. La parte central del nuevo proyecto era la ampliación de La Universidad de California San Francisco, dotándola con un nuevo campus para la investigación y un centro biotecnológico y biomédico con instalaciones dedicadas a la enseñanza, la investigación y oficinas, de más de 2,5 millones de pies cuadrados, con la creación de alrededor de 8.000 puestos de trabajo. La ceremonia innovadora se celebró en octubre de 1999. Después de 20 años de lucha e intrigas políticas y económicas y más de cuatro planes rechazados, el promotor Catellus, con experiencia principalmente en urbanización en las afueras de la ciudad, se encargó de comercializar y vender el terreno a empresas individuales, pero sin tener ni una visión urbana ni un plan reglamentario para el conjunto del proyecto. Cada empresa o compañía podía construir los edificios que necesitaban en función de sus propias necesidades. No existía ningún concepto global de planificación urbana

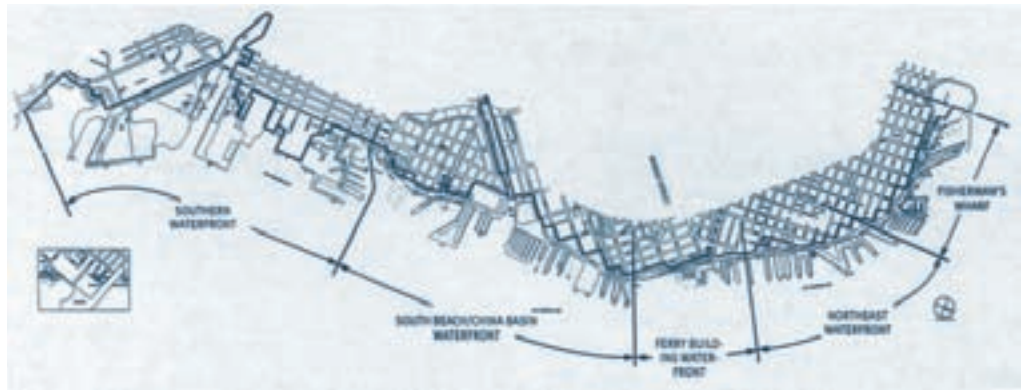
ni coordinación entre las distintas empresas. Se hacía hincapié en crear alrededor de la universidad (UCSF) en Mission Bay, un grupo de empresas de investigación de capital empresarial y capital de riesgo en los campos de la biotecnología y la alta tecnología. Actualmente, los concejales de la ciudad y el departamento de desarrollo económico del alcalde, ya están intentando atraer a Mission Bay, nuevas empresas o empresas que ya establecidas en la Bay Area.

En Hamburgo, el proyecto en cuestión es el desarrollo de "HafenCity", en un terreno de 155 hectáreas cerca del centro de la ciudad y en una zona donde a partir del año 1870 se desarrolló la primera parte de lo que era en aquél entonces un puerto moderno. Desde los años '90, la zona, cuyo propietario principal era la Ciudad de Hamburgo, se había vuelto infrutilizada. En el año, el Alcalde de Hamburgo anunció un plan y una visión para el futuro "aproximar la ciudad al Río Elba de nuevo", mediante la apropiación de las competencias sobre dicho terreno y, a continuación, con la recalificación del terreno para poder construir. Se promulgó una nueva ordenanza municipal y los terrenos propiedad de la ciudad se colocaron en un fondo fiduciario especial con el fin de financiar la planificación urbana y gran parte de la nueva infraestructura que el nuevo barrio urbano necesitaba. Un promotor nuevo (GHS) propiedad de la ciudad, gestiona el fondo fiduciario. En el año 1999, el departamento de planificación y el promotor GHS organizaron conjuntamente un concurso internacional de arquitectura y planificación para garantizar la presentación de propuestas de alta calidad para barrios de varias funciones, combinando lugares de trabajo, viviendas para familias de distintos niveles económicos, con tiendas y restaurantes en la zona e incluso en los mismos edificios. Los resultados del concurso y las adjudicaciones de los contratos formaron la base de un Plan Director redactado por el Departamento de Planificación de la Ciudad de Hamburgo, que recibió el visto bueno del Senado de la ciudad en el año 2000. Las dos primeras fases del proyecto ya se han terminado, y se está empezando a construir la tercera fase, que incluye el núcleo del proyecto y su parte más importante.

Conclusión

Existen grandes diferencias entre las dos ciudades portuarias en cuanto a la transformación de sus puertos se refiere y respecto a la planificación de las zonas obsoletas, por ejemplo: las estructuras gubernamentales, la propiedad de los terrenos y la manera de enfocar y entender los papeles del mercado y el estado federal. Dichas diferencias resultan importantes y delimitan el contexto para las iniciativas y para el conjunto de actores y sus competencias y jurisdicciones dentro del proceso de la toma de decisiones.

La Ciudad de Hamburgo es propietario del puerto y de los terrenos en las zonas portuarias más antiguas y obsoletas. En San Francisco, las competencias y las jurisdicciones sobre el puerto resultan



San Francisco port area and location of Mission Bay

Mission Bay area before new construction

La zona portuaria de San Francisco y la ubicación de Mission Bay

La zona de Mission Bay antes nuevas construcción

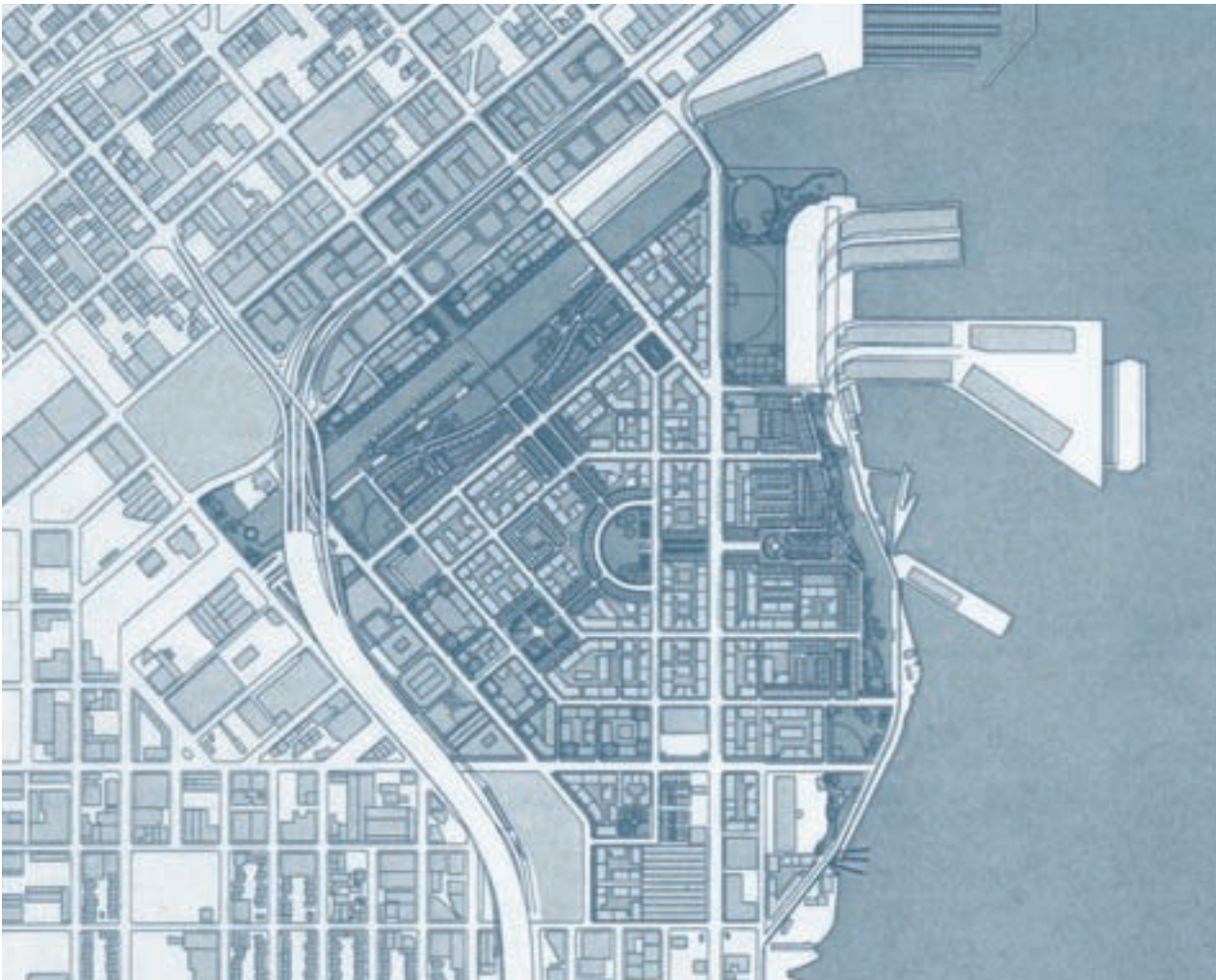
Mission Bay plan 1990 by SOM, one of the many Not Used plans

El plano de Mission Bay por SOM (1990), nunca utilizado

mercial and residential high-rise buildings in Mission Bay. The project created concern by various groups: adjacent residents, fearing their view would be blocked; housing activists, angry that the plan showed no low-income housing; blue-collar workers fearing the loss of jobs in the area; planners and others wary of the impact of creating what would effectively be a second downtown on the site, fifty per cent larger than the current downtown district. In the following years a considerable struggle emerged between the city, community groups and the large corporate landowner. In order to get planning permission from the city, SP needed the approval for the necessary rezoning of the area from industrial to commercial use. This act in itself would increase the land value (on which the taxes would be assessed), and city planning officials would have considerable leverage over the giant transport conglomerate to make it possible to gain important aspects for the city and for public uses. However, SP has immense economic and political power that it used in order to influence the city's land value assessment procedure in its favour. A public scandal emerged and the courts got involved. After the city threatened with eminent domain, a new compromise plan, paid for by SP was developed between the city and SP. In 1985 a large coalition of neighbourhood, housing and environmental groups ("Mission Bay Clearinghouse") had organized and stepped in with proposals for more public amenities and affordable housing. A year later SP refused to

pay for further studies. The city planning department then developed further alternatives for the site until 1990, when the Planning Commission approved the Mission Bay plan, obliging SP to pay more for infrastructure costs and removing toxic waste from the site. Not much happened after that, Catellus experienced financial problems and the development agreement expired in 1996.

A new phase in this long saga started with the incoming new mayor. The Urban Redevelopment Agency (with more flexible financial support) was brought in and a much larger project on 300 acres (120 hectare) was created. The centrepiece is a 43-acre extension of the University of California San Francisco as a research campus, biotechnology and biomedical centre with more than 2.5 million square feet of teaching, research and administrative space and some 8000 jobs. The ground-breaking ceremony took place in Oct. 1999. After 20 years of conflictive and political and economic wrangles and more than four discarded plans the developer Catellus, with experience mainly in suburban development, is in charge of marketing and selling the land to individual firms without an urban vision or a regulatory plan for the whole project. Each firm or enterprise can build the buildings they need according to their own wishes. There is no urban design concept or coordination between them. The emphasis is on creating a cluster of biotech and High-tech venture capital research firms around the university (UCSF) in Mission Bay. City officials and the mayo-

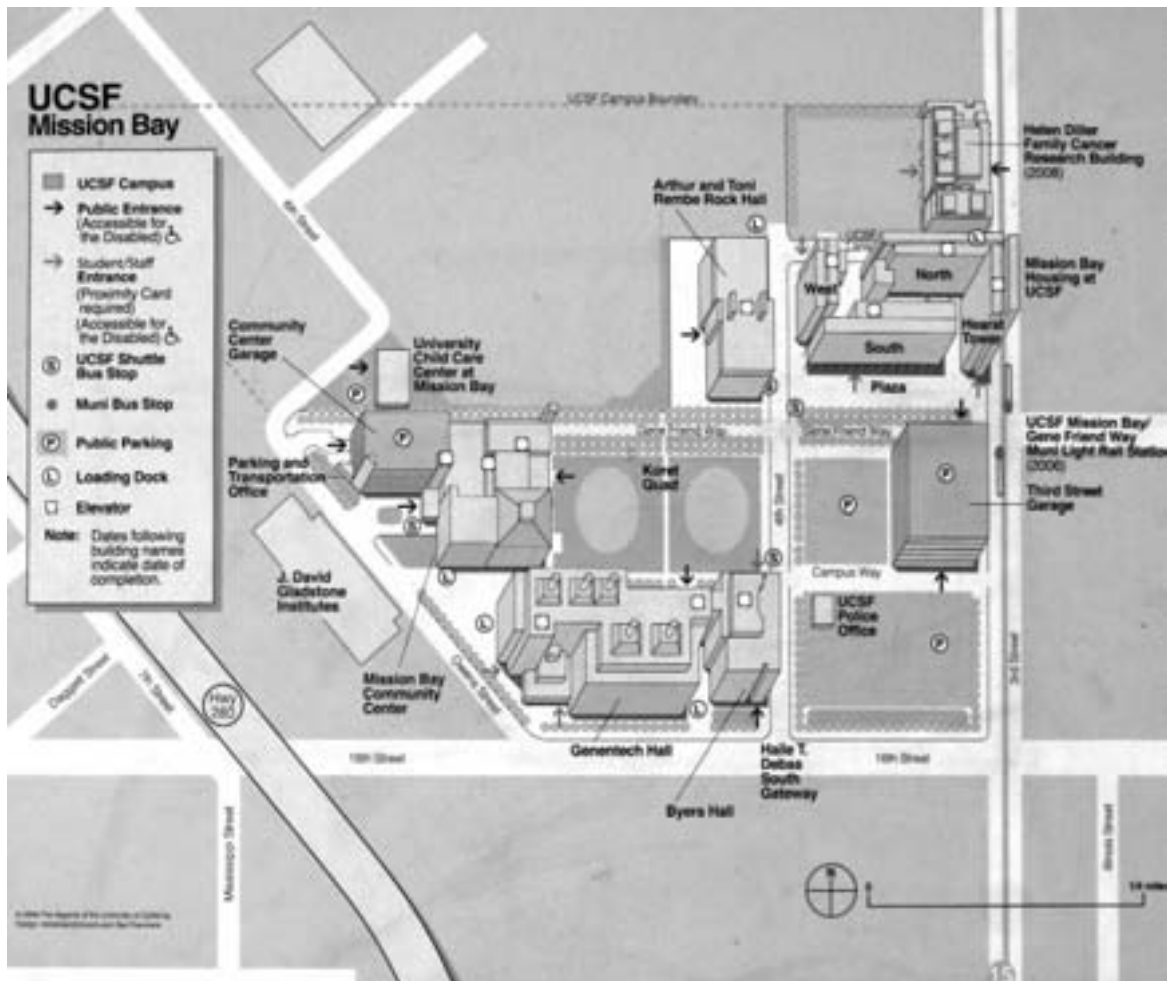


r's office of economic development are now campaigning to lure new or existing companies already in the Bay Area to the Mission Bay site.

In Hamburg the case project is the development of the "HafenCity", on a 155-hectare site close to the city centre and an area where from the 1870s on the first part of the then modern port had been developed. The area had become underused since the 1990s and was owned predominantly by the city of Hamburg. In 1997 the mayor of Hamburg had announced a plan and a vision "to return the city to the river Elbe", by taking the site out of the jurisdiction of the port and change it to urban use. A new municipal law was enacted and the city-owned land was placed into a special trust fund for the purpose of financing the urban planning and a large part of the new urban infrastructure required for the new urban district. The trust fund is managed by a newly founded and fully city-owned developer (GHS). In 1999 the city planning department and the developer GHS organized an international architectural and planning competition to guarantee high quality proposals for mixed-use neighbourhoods, combining work places, housing for different income groups with shops and restaurants in the area and even in the same buildings. The competition results were the basis for a master plan prepared by the Hamburg city planning department and approved by the city Senate in 2000. By now the first and second phases of the project are built and in use and the third phase with the main centre is under construction.

muy complicadas y fragmentadas, y su estructura no favorece la planificación estratégica a largo plazo. A consecuencia de lo anterior, y gracias a su superior emplazamiento geográfico, el Puerto de Oakland se estableció como el principal puerto internacional en la Bay Area. La transformación de las zonas portuarias abandonadas de uso portuario (o industrial en el caso de San Francisco) a uso ciudadano se iniciaron en Hamburgo con el gobierno de la ciudad como propietario, mientras que en San Francisco el propietario era un poderoso terrateniente: una compañía ferroviaria privada y su filial, un promotor y constructor. En Hamburgo, es el sector público que encabeza y guía el proceso de desarrollo para la nueva "HafenCity", con una estrategia de largo plazo para desarrollar al máximo los activos públicos, es decir, los espacios públicos y el acceso al agua, una planificación urbana multiuso y multipropósito (empleo, viviendas para familias con distintos niveles de recursos económicos, tiendas y restaurantes) muchas veces en el mismo edificio, y con un sistema de regulación que garantizaba un control de calidad muy alto sobre el medio construido, los espacios públicos y la arquitectura. Asimismo, dicho proceso facilita una continuidad de la planificación urbana que resulta ser en los intereses del conjunto de la ciudad. En San Francisco, el proceso de desarrollo para "Mission Bay" se encuentra bajo el control de

la iniciativa privada, junto con parte del sector de bienes inmobiliarios, y sus acciones se ven motivadas por el deseo de maximizar los valores de los accionistas. En ambos casos, los proyectos se encuentran en una situación de mercado y los agentes públicos y privados han de negociar. En el proyecto de HafenCity, es la Ciudad de Hamburgo que lleva la voz cantante, jugando un papel empresarial. Logra reducir el nivel de riesgo colaborando con 26 promotores. La situación en San Francisco es muy distinta, porque el proyecto de Mission Bay está en manos de un solo promotor, que toma la decisión final. No obstante, la ciudad de San Francisco puede influir sobre el proceso de negociación, puesto que puede aprobar o denegar la recalificación del terreno. El resultado en Hamburgo es un espacio urbano multiuso y multipropósito cerca del centro de la ciudad en una zona deprimida, que ya tiene instalaciones culturales y docentes (auditorios, museos, y una nueva universidad), además de una buena infraestructura de transporte público y zonas peatonales. El resultado en San Francisco ha sido la ampliación de una universidad y la creación de un centro de investigación biotécnica, que se encuentran rodeados de empresas financiadoras de operaciones de gran riesgo, más una zona de viviendas particulares algo aislada en la zona norte, más próxima a la ciudad.





Conclusion

Several major differences distinguish the two port-cities related to the transformation of the port and the planning of obsolete port-related areas, for example: the government structures, the land ownership, the planning culture and the understanding of the roles of the market and the local state. They are important and define the context for initiatives and for the set of actors and their power relations in the decision-making processes.

The city of Hamburg owns the port and the land in older obsolete port areas and has the jurisdiction to initiate and to set the rules for the restructuring process. In San Francisco the authority over the port is regulated by a very complicated governance structure that is not conducive to decisive and strategic longer term planning. This factor and a better geographical setting led the Oakland port to become the dominant international main port in the bay area.

The transformation of obsolete port areas from port – (or industrial use, as in SF) to city – use were initiated in Hamburg by the city government as the landowner and in SF by a powerful corporate landowner: the private railway company and its subsidiary a land developer. In Hamburg the development process for the new “HafenCity” is public sector-led, with a long term strategy to develop a maximum of public goods i.e. public spaces and access to the water, urbanity of mixed uses (work, housing for different income groups, shops, restaurants) located not only in proximity but often overlapping within the same building, and with a regulatory system for high quality control in the built environment, public spaces and architecture. This process also provides a continuity of urban planning in the interest of the city as a whole. In San Francisco the development process for “Mission Bay” is private sector-led and part of the “real-estate industry” with the expectation to maximize shareholder values. Both case projects are embedded in a market situation and require negotiations between public and private actors. In the HafenCity project the city of

Hamburg is in the driver's seat and plays an entrepreneurial role, it manages to reduce its risk by working with 26 smaller developers. While in San Francisco's Mission Bay project a single private developer is the final decision maker, but the city of SF has leverage in the negotiation process for the approval of the planning permission.

The end result in Hamburg is a very urban mixed-use extension of the inner city with cultural and educational facilities (concert hall, museums and a new university) and very good pedestrian and public transport links. The end result in San Francisco is a university extension, a centre for biotechnology research and a place for venture capital firms surrounding the campus, with private housing development relatively separate in its northern part closer to the city.

Bibliography

- Atlas der Globalisierung, (2006). *Le Monde Diplomatique*, taz, Berlin.
- Harms, Hans, (2008). *Changes on the Waterfront in Hamburg*, in: “Portus 15”, p.76-85. Venice.
- Hartman, Chester, with Sarah Carnochan, (2002). *City for Sale. The transformation of San Francisco*. Univ. of Calif. Press
- Jacobs, Allan, (1993). *A review of the Mission Plan for San Francisco*, in: Bruttomesso, Rinio (ed.): *Waterfronts*, Venice.
- Kriken, John Lund (1993). *Creating a framework: waterfront development as urban place making*, in: *Waterfronts*, Venice.
- Minor, Woodruff, (2000). *Oakland. Port and City*.
- Prowler, David: *From railway to neighborhood: The rise of Mission Bay*, in: SPUR, Newsletter, Issue 441, August 2005
- Tansey, Bernadette, *San Francisco becomes a bio-technological choice*, in: San Francisco Chronicle, 29 April, 2007

Actual UCSF Campus Plan in Mission Bay
 Plano actual del Campus UCSF en Mission Bay
 HafenCity under construction (photo H. Harms)
 HafenCity en construcción