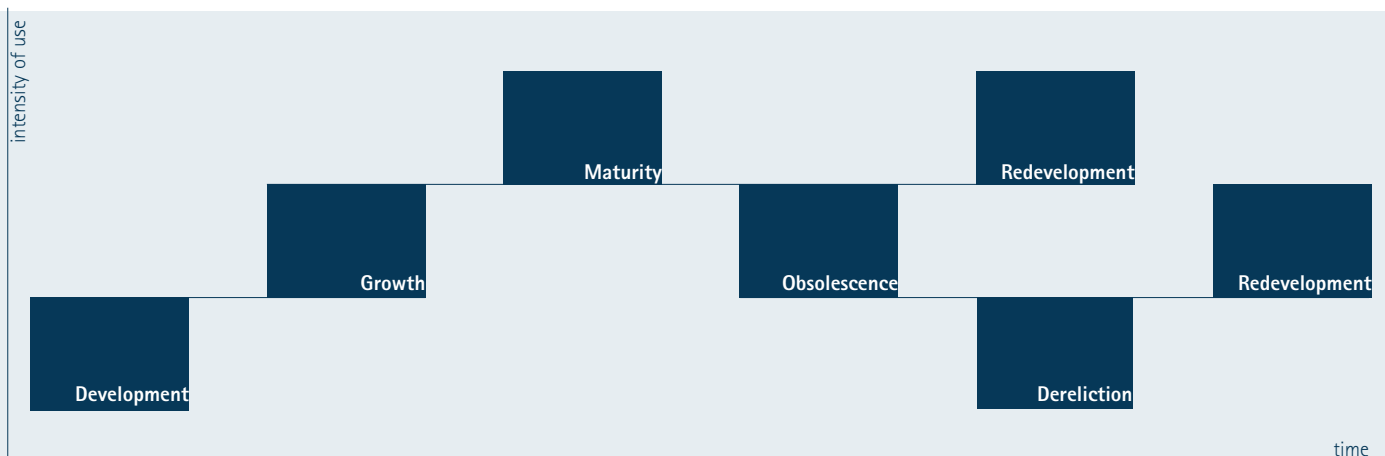


The Port Life Cycle Model and Waterfront Redevelopment.

The Case of the Victoria and Alfred Waterfront in Cape Town.

El modelo del ciclo vital del puerto y la remodelación del frente marítimo. El caso del Victoria and Alfred Waterfront en Ciudad del Cabo

In the last thirty years, commercial ports have experienced dramatic changes, from West to East and from North to South, under the pressure of industrialisation and containerisation, among other factors. This has led in many cases to the decline and often the (total or partial) abandonment of commercial traffic of docks that were formerly very busy and to their ceasing to form part of the urban fabric. This is because these spaces were seen as of little or no value anymore for the port, even though their prime location gave them a much higher value for expanding the city and offering it a “window on the water”. This transition from a port-oriented use towards a city-oriented use can be observed for many years in a series of historical ports (B. Hoyle et al., 1988), from North America (where this “revolution” started) to Europe (where the regeneration of London’s docklands is a well known example) and thereafter to the rest of the world, including Cape Town, South Africa. The Victoria and Alfred Waterfront (V&AW), as the old port is known locally and worldwide, is probably the best example to be found of a working waterfront. Besides the usual static ingredients of waterfront redevelopment featured there as elsewhere, there is a very dynamic use of its water areas and of some quays, making it look like a vibrant place, not a dead port as is too often the case elsewhere. This paper will identify the ingredients of its impressive success, but it will show first that the transformation of Cape Town’s historical waterfront illustrates a more general process.



The Port Life Cycle Concept as a Theoretical Background

As the author has elaborated elsewhere (J. Charlier, 2007), ports are like human beings. Their overall development can be illustrated through a several-stage model, from birth to death for the latter or, for port facilities, from their initial development and a phase of continuous growth to their maturity, then their decline and their final abandonment. As Figure 1 shows, leaving older port facilities in a state of dereliction is not a long term option and some form of redevelopment takes place in most cases at the end of the process. These older port facilities are located at prime locations and urban planners (as well as real estate developers) see these abandoned spaces as new windows of the city on the water. One should note however that this city-oriented redevelopment is not always the only solution, and that port-oriented redevelopment is sometime another option, when declining facilities can be refurbished to higher technical standards for further port use (J. Charlier, 1992). However, in most cases, these older port areas are new urban frontiers, and due reference should be paid in this respect to the pioneering publications of the International Centre Cities on Water in the early nineties (R. Bruttomesso, 1991 and 1993).

Still staying on the theoretical level, the model of the life cycle of a given port facility or dock complex can be combined with that proposed in J. Bird's Anyport model. Strongly inspired by British examples, it is nevertheless applicable to most ports, be they located on the banks of rivers (where the docks generally move downstream) or along the coast (where there is then a lateral movement of the facilities along the coastline in one direction or the other or both). The above-mentioned combination arises from the crossing of a spatial model (Anyport or its sea-front variation) with a temporal model (Figure 2). Schematically, it could be considered that all ports have been developed both through time (from T0 in a distant past when the first port facilities were built to T5 in the present) and in space (from L1 in a site close to the present city centre to L5 in a place more or less further away). The Victoria and Alfred Waterfront under review here should be located, in this model, in L1 and at T5 (after being abandoned at T4, by the end of the Eighties. In the case of

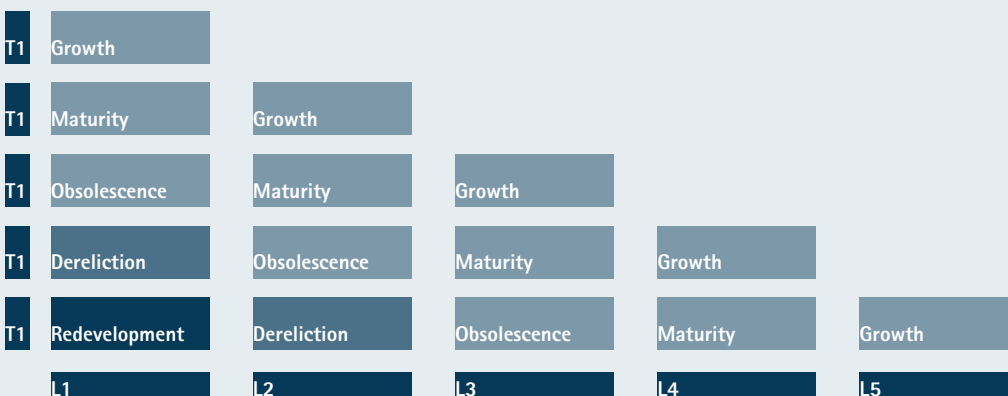
Durante los últimos treinta años, los puertos comerciales han experimentado cambios importantes, desde el Oeste hasta el Este y desde el Norte hasta el Sur. Dichos cambios se deben, entre otros factores, a las presiones de la industrialización y el uso de los contenedores, que en muchos casos han causado el declive y, a menudo, el abandono (parcial o total) del tráfico comercial en lo que eran antiguamente unos muelles muy concurridos. Asimismo, esas zonas del puerto han dejado de ser integradas al tejido urbano, porque se consideraba que ya no tenían utilidad para el resto del puerto o que su valor era muy limitado, aunque su situación privilegiada aumentaba su valor intrínseco al dar a la ciudad una oportunidad para expandir y le ofrecía una especie de "escaparate sobre el agua". Desde hace muchos años, se ha podido observar el fenómeno de esta transición desde una utilización orientada hacia el puerto hasta una utilización orientada hacia la ciudad (B. Hoyle et al., 1988). Esta revolución comenzó en Norteamérica, se extendió a Europa (donde la regeneración de los Docklands de Londres es un buen ejemplo) y luego al resto del mundo, incluido Ciudad del Cabo, en Sudáfrica. El Victoria and Alfred Waterfront (V&AW), es probablemente el mejor ejemplo que se puede encontrar de un frente marítimo operativo. Además de los elementos estáticos habituales en la remodelación del frente marítimo que se encuentran en el V&AW y los demás puertos, existe una utilización muy dinámica de las zonas marinas y algunos de los muelles, que dan al puerto un aspecto vibrante y lleno de vida, no muerto como ocurre en muchos otros casos. El objetivo de este artículo es identificar los elementos que constituyen este éxito impresionante, pero primero es preciso demostrar cómo la transformación del frente marítimo de Ciudad del Cabo pone de manifiesto un proceso más general.

El concepto de ciclo vital del puerto como fondo teórico

Como el autor ya ha explicado en otra ocasión (J. Charlier, 2007), los puertos son como los seres humanos. Su desarrollo global puede verse mediante un

Jacques Charlier

The temporal dimension of the port life cycle
 The port life cycle concept over time and space
 La dimensión temporal del ciclo vital del puerto
 El ciclo vital del puerto en tiempo y espacio
 J. Charlier (2007)





The V&AW is now part of Cape Town's urban fabric (photo: J. Charlier, 2009)

El V&AW ya forma parte del tejido urbano de Ciudad del Cabo

The Albert Basin (in the foreground) and the much larger Victoria Basin at the time of transition from sail to steam (courtesy Victoria & Alfred Waterfront Company)

The Port of Cape with its modern Duncan and Ben Schoeman Docks and (on the left) the much smaller Victoria and Albert Basins redeveloped by the V&AW Company (courtesy of Mr Zaïan, <http://en.wikipedia.org/wiki/File:CapeTownHarbour.jpg>)

El Albert Basin (en primer plano) y el Victoria Basin, mucho más grande, en tiempos de transición de vela a vapor

El Puerto de Ciudad del Cabo, con sus modernos muelles Duncan Dock y Ben Schoeman Dock, y (a la izquierda) las dársenas Victoria Basin y Albert Basin, mucho más pequeñas, remodeladas por V&AW Company

Cape Town, there is no real buffer zone in L2 with the active port located in L3, L4 and L5, because the urban-oriented redevelopment is already encroaching upon L2. However, there is usually such an abandoned zone (often quite derelict) in between the active port and the redeveloped spaces where the city has expanded. In the case of ports where inland navigation is used to serve the hinterland, a convenient use for this buffer zone is to use it for river traffic, at the end of a process of functional declassification of the commercial dock, from deep sea traffic to short sea trade and finally to river traffic (J. Charlier, 2007).

It should be stressed that L1 is often a very small part of the port in a physical sense (this even more since the average size of its parts generally grows from L1 to L5) and that the problem is therefore rather marginal for the port authorities, even if one includes the buffer zones in L2 that they have a tendency to hold on to for as a long time as possible. The problem is nevertheless much less marginal in strategic terms for city planners, as these spaces (whether enlarged by buffer zones or not) are much more important to the urban stakeholders than for the port communities. It is not infrequent that the "old port" in T5/L1 corresponds to 50% or even 100% of the hyper-centre, so that the spatial scale is totally asymmetrical depending on whether one is looking at it from the port or from the urban end of the telescope. However, in the case of Cape Town, things were made easier, however, because the initiative of converting the oldest docks into a waterfront came from the South African state itself, as will be shown below. The port had therefore to make room for a redevelopment considered to be of national interest, and there has been no local conflict between the port and the city. One can even say that the city planners were in this case followers rather than leaders in the transformation process, whereas it is usually the opposite!

modelo de varias fases, desde su nacimiento hasta su muerte en el caso de las personas y, en el caso de las instalaciones portuarias, desde su desarrollo inicial, pasando por su crecimiento continuo hasta la madurez, seguido por su declive y abandono. Como se puede apreciar en la Figura 1, no es una alternativa a largo plazo dejar las antiguas instalaciones portuarias en un estado de abandono, y en la mayoría de los casos se ven sometidos a algún tipo de reconversión al final del ciclo. Dichas instalaciones portuarias se encuentran ubicadas en las mejores zonas y tanto los urbanistas como los promotores de bienes inmobiliarios consideran que estos espacios abandonados son nuevos escaparates para la ciudad. No obstante, hay que señalar que una transformación orientada hacia la ciudad no es la única solución, porque a veces el desarrollo orientado hacia el puerto existe como una alternativa, cuando se pueden renovar unas instalaciones en declive para que cumplan con unas normas técnicas más altas y puedan seguir funcionando como instalaciones portuarias (J. Charlier, 1992). No obstante, en la mayoría de los casos, dichas zonas portuarias antiguas constituyen nuevas fronteras urbanas, y en este sentido conviene consultar a las publicaciones pioneras en este campo del Centro Internacional Città d'Acqua de los años noventa (R. Bruttomesso, 1991 y 1993).

Siguiendo en el nivel teórico, el modelo del ciclo vital de una instalación portuaria o complejo de muelles determinado puede combinarse con el Anyport Model propuesto por J. Bird. Aunque se base principalmente en ejemplos británicos, se puede aplicar a la mayoría de los puertos, bien los que se encuentran en las orillas de los ríos (donde los muelles se suelen desplazar aguas abajo) o los puertos situados en la costa (donde

ocurre un traslado lateral de las instalaciones costa arriba o costa abajo, o en ambos sentidos. Lo anteriormente citado es consecuencia de la combinación de un modelo espacial (Anyport o su variante costera) y un modelo temporal (Figura 2). Esquemáticamente, se puede considerar que todos los puertos han experimentado un desarrollo tanto temporal (desde T0 en un pasado lejano cuando se construyeron las primeras instalaciones portuarias, hasta T5 en el presente) como espacial (desde L1 en un lugar próximo al centro de la ciudad hasta L5, en un emplazamiento alejado, en mayor o menor medida). Según este modelo, el Victoria and Alfred Waterfront que se está considerando aquí, ha de localizarse en L1 y en T5 (después de ser abandonado en T4, a finales de los años ochenta). En el caso de Ciudad del Cabo, no existe ninguna zona intermedia o de amortiguación en L2 con el puerto activo ubicado en L3, L4 y L5, porque la regeneración orientada hacia la ciudad ya está invadiendo L2. No obstante, suele existir una zona abandonada (a menudo en ruinas) entre el puerto activo y los espacios regenerados donde la ciudad ha crecido. En el caso de los puertos donde se utiliza la navegación interior para abastecer al hinterland, se puede aprovechar dicha zona intermedia para el tráfico fluvial, al final de un proceso de reclasificación del puerto comercial, en la cual se pasa de puerto marítimo de gran calado a puerto de comercio de travesías cortas y, finalmente, a puerto de tráfico fluvial (J. Charlier, 2007).

Hay que señalar que en el sentido físico, a menudo L1 constituye una parte muy pequeña del puerto (cuanto más cuando se tiene en cuenta que el tamaño medio de sus partes suele crecer desde L1 hasta L5) y que por tanto el problema no es de gran envergadura para las autoridades portuarias, incluso si se

From dockland development to waterfront regeneration

Although Cape Town has been a port since 1652, when the Dutch East India Company established a refreshment station there to serve its trading fleets on the Europe-Asia route, dockland development did not take place before 1860, after Prince Alfred, Queen Victoria's second son, tipped the first load of stone to start the construction of first outer breakwater. A first, smallish dock (300 m x 100 m), aptly named Albert Basin, was completed in 1870, followed in 1905 by the much larger Victoria Basin (500 m x 500 m). The story of their urban-oriented redevelopment began in the late Eighties, when it was absolutely clear that they were no longer meeting the minimum requirements (in depth and length) of the contemporary vessels to accommodate a significant commercial traffic. The latter had moved for years further to the West into Table Bay, first to the 1945-inaugurated Duncan Dock (1800 m x 600 m), then in the early seventies to the Ben Schoeman Dock (1800 m x 500 m in the deeper waters of the Bay). The first of these two modern docks is used for breakbulk and for dry cargo traffic, as well as for oil traffic at the adjacent Tanker Basin, whereas containers are handled since 1977 at the second (in an a very windy location, unfortunately).

As space is lacking to handle and store containers on the quite narrow peninsula between the Ben Schoeman Dock and the open sea, a further outer extension of the port is being considered. This would involve the reclamation of further land from the bay (to double the available space for container storage), new container berths on the Northern side of the extended peninsula and perhaps a new outer breakwater (thus defining a new outer dock). This new quay would offer a depth alongside of 17.5 m or so, a far cry from the 4 m offered at the Albert Dock, of the 5.2 to 9.9 m at the Victoria Dock, or the 12.9 m at the Duncan Dock and the 14 m at the Ben Schoeman Dock. These figures and those mentioned above about the water areas in length and width show how dramatic the technical evolution has been in the world of shipping in the last decades and why, here as elsewhere, older port areas were not seen as key assets anymore by port authorities.

In Cape Town, the transformation process of the old port was made very easy by the fact that it was decided by the body controlling the port at that time, namely the State-controlled South African Transport Services company (via its ports and railways administration). The Victoria & Alfred Waterfront Company (Pty) Ltd was established in 1988 and passed in 1990 under the umbrella of Transnet Ltd (SATS's successor, after it was corporatised), whose port division was then renamed Portnet. Later on this was split in two, with a landlord division on the one hand (currently known as Transnet National Port Authority) and a goods handling division (Transnet Port Operations, in charge of most commercial terminals in South Africa). Therefore the port did not fight at all against the state-backed project of making of the V&AW a world-class waterfront, as the latter was indeed widely recognized as early as the mid-Nineties (A. Breen & D. Rigby, 1996). Better, the local port authority has been a part of the transformation process, by arranging for an efficient system of control of the traffic at the common entrance for the V&AW and the commercial

port, and by contributing to make it a vibrant working waterfront by letting the tugs and pilot boats remain in this zone and use it as their operational base. Moreover the project had the backing of the Cape Town City Council, whose urban planning approval was obtained in 1989 after a year of public consultation.

The ownership of the 123-hectare site of the V&AW remained in public hand for eighteen years, with a however a major change in 1995, when it was partly sold (for an undisclosed amount) to the Transnet Pension Fund. The latter was split into three separate funds in 2001, and the ownership was then as follows: 26% for Transnet itself, compared to 43.6, 22.6 and 7.8%, respectively, for these three pension funds. Then, in 2006, the decision was made to refocus Transnet as a freight and logistics company, and the V&AW was placed on the auction block, then sold, at the end of a competitive bidding process, for a reported amount of 7.4 billion Rands. The buyer was Lexhall 44 General Trading (Pty) Ltd, a consortium established by two international real estate companies owning 74.9% of the shares and, as it is the rule now in South Africa, by a Western Cape BEE organisation for 25.1% (BEE reads for Black Economic Empowerment, which is a compulsory tool used



by the South African Government to make sure that the new generation of black business persons can participate in a series of projects and companies). The London-based London & Regional Group Holding Ltd holds 50.1% of the shares in Lexshell and is involved in traditional prime and secondary office and retail commercial investment, in sale and lease-back portfolio, as well as in hotels and healthcare. The remaining 24.8% are in the hands of another international investor, namely Istithmar (part of the Dubai World Group) that is involved in shipyard and yacht repair services, as well as in property and real estate development. Initially, the Transnet Retirement Fund had considered the option of further increasing its shareholding from 22.6 to 26%, which would have ensured that the majority of the shares would remain in South African hands (taking into account the BEE investors) but this option did not reach fruition and Cape Town's waterfront is now not only wholly in private hands but also mainly in foreign hands.

It is too early to say whether this has had positive or negative consequences for the Victoria & Alfred Waterfront, but it seems that the flow of new investments has been higher than ever in the last two years. And given the current world economic crisis (that is hitting South Africa as badly as most emerging countries), one can perhaps say that the time was ripe for Portnet and the South African Government to sell these no-core assets. Transnet's initial investment amounted to 205 million Rands, and by the end of 2004, Transnet Ltd and the Transnet Pension Funds had invested a total of 894 million Rands in the waterfront redevelopment (V&AW). At that time, the private sector had already invested Rands 528 million into commercial projects as well as into the first phase of the Marina Residential development (P. Van Zyl, 2005), and much more was in the pipeline when the sale took place. What seems sure is that the visitors (there were more than 22 million of them in 2008, including many foreigners) were always more numerous to vote with their feet, making the V&AW one of most successful South African real estate developments in the last twenty years.

A World-Class Working Waterfront

The V&AW features all the usual ingredients of a waterfront redevelopment, first with a major retail and entertainment centre (Victoria Wharf, expanded from 26,500 m² in 1992 to 44,500 m² in 1997, then 50,500 m² in 2006) with all sorts of shops (there are 400 overall at V&AW, and most are open till 9.00 pm, seven days a week), dozens of cinemas and a huge Imax cinema, theatres devoted to live performances and several venues for live music (including an amphitheatre where there are often free outdoor concerts). In and around this complex there is a wide range (in quality and prices) of restaurants, coffee shops and taverns. Moreover there are nine on-site 3, 4 and 5 stars hotels, including the 5-bedroom Port Dock House that was originally the Harbour Master's private residence in the 1800s. Whenever it has been possible to do so, outstanding old buildings have been preserved and refurbished, and great attention has been paid from the early days to the heritage dimension of the regeneration of Cape Town's former docklands (P. Van Zyl, 2005), in order to retain the charm of the Victorian industrial architecture and the scale of a harbour built for sail boats and the early days of steam travel.

incluyen las zonas intermedias en L2, que las autoridades suelen retener en su propiedad el máximo tiempo posible. No obstante, en términos estratégicos para los urbanistas, dicho problema es mucho más relevante, puesto que dichos espacios (con o sin las zonas intermedias) son mucho más importantes para el urbanista que para las comunidades portuarias. Es frecuente en el caso que el "puerto antiguo" en T5/L1 corresponde a un 50% o hasta el 100% del hipercentro, hasta tal punto que la escala espacial resulta completamente asimétrica según si se observa desde el puerto o desde el extremo urbano del telescopio. No obstante, en el caso de Ciudad del Cabo, todo resultó más fácil, gracias al hecho de que la iniciativa de transformar los muelles más antiguos en un frente marítimo surgió del mismo Estado de Sudáfrica, como se verá más adelante. Por tanto, el puerto tuvo que crear un espacio para una regeneración que se consideraba de interés nacional, y no ha existido ningún conflicto de intereses entre el puerto y la ciudad. Incluso se puede decir que en este caso los urbanistas eran los seguidores en vez de los instigadores del proceso de transformación, cuando suele ser al revés.

De desarrollo de la zona portuaria a regeneración del frente marítimo

Aunque Ciudad del Cabo ha funcionado como puerto desde 1652, cuando el Dutch East India Company estableció un punto de abastecimiento para sus flotas comerciales en la ruta de Europa a Asia, las primeras instalaciones portuarias no se construyeron hasta 1860, después de que Prince Alfred, el segundo hijo de la Reina Victoria, depositó las primeras rocas para iniciar la construcción del primer dique externo. En 1870, se terminó el primer muelle de reducidas dimensiones (300 m x 100 m), que acertadamente lleva el nombre Albert Basin, seguido en 1905 por el mucho más grande Victoria Basin (500 m x 500 m). La historia de su remodelación orientada hacia la ciudad se remonta a finales de los años '80, cuando ya quedaba claro que no cumplían con las exigencias mínimas (en cuanto a calada y esloras) para permitir que los buques modernos hicieran escala. Desde hace tiempo, los buques comerciales atracaban más hacia el oeste en Table Bay, al principio, a partir del año 1945, en el nuevo Duncan Dock (1.800 m x 600 m), y más tarde, a principios de los años '70, en el Ben Schoeman Dock (1.800 m x 500 m) en las aguas más profundas de Table Bay. El primero de dichos muelles modernos se utiliza para barcos que transportan cargas embaladas en pequeñas unidades (breakbulk) y para barcos de carga seca, además de para el petróleo procedente de la dársena de los petroleros, mientras que los buques portacontenedores cargan y descargan en el segundo muelle desde 1977 (en una zona muy expuesta al viento, desafortunadamente).

Puesto que falta espacio para manipular y almacenar los contenedores en la estrecha península entre Ben Schoeman Dock y alta mar, se está planteando la posibilidad de ampliar el puerto exterior.

Se necesitaría reclamar más tierra al mar en la bahía (para duplicar el espacio disponible para almacenar contenedores), nuevos muelles para cargar / descargar contenedores en la margen norte de la península ya más larga y, quizás, un nuevo dique exterior (que definiría un nuevo muelle exterior). El nuevo muelle tendría un calado de aproximadamente 17.5 m para los buques atracados, mucho mejor que los 4 m en Albert Dock, o los 5.2 hasta 9.9 m en Victoria Dock, los 12.9 m en Duncan Dock y 14 m en Ben Schoeman Dock. Dichas cifras y las citadas arriba respecto a las zonas marinas y la esloras y la manga, ponen de manifiesto hasta qué punto el mundo de la navegación se ha visto sometido a una revolución técnica en las últimas décadas y por qué, tanto aquí como en otros sitios, las autoridades portuarias ya no consideraban las zonas antiguas como activos importantes.

El proceso de transformación del antiguo puerto de Ciudad del Cabo resultó muy fácil porque fue el organismo que controlaba el puerto en aquél entonces que tomó la decisión, es decir la empresa estatal South African Transport Services (a través de su administración de puertos y ferrocarriles). Se estableció la empresa Victoria & Alfred Waterfront Company (Pty) Ltd en 1988, y dos años después pasó por los auspicios de Transnet Ltd (el sucesor de SATS después de su privatización) y su división portuaria se renombró Portnet. Posteriormente, se dividió en dos, una división propietaria (ya denominada Transnet National Port Authority) y una división para controlar las mercancías (Transnet Port Operations, que es el gestor de la mayoría de las terminales de Sudáfrica). Por tanto, el puerto no opuso resistencia alguna contra el proyecto apoyado por el Estado para convertir el V&AW un frente marítimo de primer orden, y ya se reconocía como tal a principios de los años '90 (A. Breen & D. Rigby, 1996). De hecho, la autoridad portuaria ha formado parte del proceso de transformación, y ha desarrollado un sistema muy eficaz para controlar el tráfico en la entrada compartida por el V&AW y el puerto comercial, y ha contribuido a crear un frente marítimo muy vibrante, permitiendo que los remolcadores y las embarcaciones del práctico sigan utilizando la zona como su base de operaciones. Asimismo, el proyecto recibió el apoyo del Ayuntamiento de Ciudad del Cabo, que dio el visto bueno al plan de urbanismo en 1989, después de un año de debate público.

Las 123 hectáreas de superficie del V&AW permanecieron en propiedad pública durante 18 años. No obstante, ocurrió un cambio importante en 1995, cuando se vendió parte del terreno al Transnet Pension Fund, por un importe no revelado. En el 2001 el Transnet Pension Fund se convirtió en tres fondos de pensión distintos, la participación quedándose de la siguiente forma: 26% para el mismo Transnet, y 43.6, 22.6 y 7.8%, respectivamente, para los tres fondos de pensión. No obstante, en 2006, se tomó la decisión de transformar a Transnet en una empresa de mer-

cancias y logística, y se vendió el V&AW en subasta por 7.4 billones de Rands. El comprador era Lexhall 44 General Trading (Pty) Ltd, un consorcio de dos empresas inmobiliarias que poseen un 74.9% de las acciones y, como ya es obligatorio en Sudáfrica, las otras 25.1% de las acciones las tiene un organismo del Western Cape BEE (las siglas BEE significan Black Economic Empowerment), que es un mecanismo obligatorio que utiliza el Gobierno de Sudáfrica para garantizar que la nueva generación de hombres y mujeres de negocios negros participe en una serie de proyectos y empresas). El London Et Regional Group Holding Ltd, radicado en Londres, tiene un 50,1% de las acciones en Lexshell y se dedica a las inversiones comerciales de por menor, asimismo tiene hoteles y se ve implicado en el mundo de la asistencia sanitaria, entre otras actividades. Las acciones restantes (24.8%), las tiene otro inversor internacional, Istithmar (que forma parte del Dubai World Group) que se dedica principalmente a los astilleros y los servicios de reparación de yates, además de actividades inmobiliarias. Al principio, el Transnet Retirement Fund había tanteado con la posibilidad de aumentar su participación de 22,6 a 26%, para garantizar que la mayoría de las acciones permanecieran bajo control sudafricano (teniendo en cuenta los inversores del BEE), pero dicha opción no se llevó a cabo, y en la actualidad el frente marítimo de Ciudad del Cabo se encuentra exclusivamente bajo el control de la iniciativa privada y principalmente la iniciativa extranjera.

Es demasiado pronto para saber si dichos cambios han tenido unos impactos positivos o negativos sobre el Victoria Et Alfred Waterfront, pero parece que en los dos últimos años el flujo de nuevas inversiones ha sido más alto que nunca. Y puesto que la crisis económica mundial está afectando a Sudáfrica tanto como a los demás países emergentes, se podría decir que el Gobierno de Sudáfrica ha escogido un buen momento para vender estos activos no imprescindibles. Las inversiones iniciales de Transnet's ascendían a 205 millones de Rands, y a finales de 2004, Transnet Ltd y los Transnet Pension Funds habían invertido un total de 894 millones de Rands en la remodelación del frente marítimo (en el V&AW). En aquellos momentos, el sector privado ya había invertido unos 528 millones de Rands en proyectos comerciales, además de la primera fase de un complejo residencial en el frente marítimo (P. Van Zyl, 2005), y se estaba planificando invertir mucho más cuando la venta se formalizó. Parece que los visitantes (llegaron más de 22 millones en 2008, entre ellos muchos extranjeros) han votado con los pies, garantizando así que el V&AW haya sido una de las inversiones inmobiliarias más exitosas de los últimos veinte años.

Un frente marítimo de primera clase
The V&AW posee todas las características de un frente marítimo regenerado, con un centro de ocio y locales comerciales (Victoria Wharf, ampliado de



Three other usual ingredients of this type of redevelopment are to be found in the form of the two Ocean Aquariums, of a series of office buildings (including a campus for the Graduate Business School of the University of Cape Town, occupying the old Breakwater Prison) and of new residential developments (the V&A Marina). These took place in two phases (with 273 and 230 luxury apartments, respectively) around a new dock, conveniently named New Basin. It has 150 moorings for yachts and other pleasure craft, and a Venetian-style canal has been dug to connect it with the main entrance of the V&AW. Along this canal, there are more opportunities for housing or offices in order to establish a continuity of buildings between the waterfront and the downtown area. This is the only missing piece in the puzzle and when this space is also occupied, the process of redeveloping the waterfront will come to the end of its current physical limits.

What makes the V&AW quite unique is that it is a busy

The V&AW with the dramatic backdrop of Table Mountain (photo: J. Charlier, 2009)

The former Port Dock House has been transformed into a boutique hotel (photo: J. Charlier, 2009)

El V&AW con Table Mountain en el fondo

El antiguo Port Dock House se ha transformado en un hotel de lujo



working waterfront, and not a sad collection of dead (and sometimes dirty) water areas surrounded by buildings turning their back to the water. Most of the quays became well-equipped and well-patronized promenades surrounded by cafes and restaurants whose customers can enjoy at leisure the ever renewed sights of a mixed maritime activity. Besides the aforementioned tugs, pilot boats, yachts and leisure craft offering water tours, there are the numerous fishing boats calling at the former commercial berths of the Victoria Basin converted in the Sixties to cater for the expanding local fishing industry. And there is also a real industrial activity that not only remained where it was, but is more buoyant than ever, with on the one hand a 160-meter long dry dock (the Robinson Graving Dock, located near the New Basin) and on the other hand a synchrolift (located near the entrance runabout). These two items of equipment mainly cater for fishing vessels and a sine qua non condition for the fishing industry to operate from Cape Town. Moreover the new owners of the V&AW Company see the dry dock as a tool to attract more yachts and megayachts to South African waters.

On the passenger traffic front, the main activity is linked to the ferry service to one of Cape Town's two icons with Table Mountain, the nearby Robben Island where former President Nelson Mandela spent eighteen years of his life in jail. A ferry terminal has been built in the Clocktower precinct in the context of a mixed use development completed in 2002, with a 6,000 m² tourist centre with more retail stores and restaurants, as well as with additional office building. Moreover small and medium-sized cruise ships with a length up

26.500 m² en 1992 hasta 44.500 m² en 1997, y posteriormente hasta 50.500 m² en 2006) con tiendas de todo tipo (hay un total de 400 en el V&AW, y la mayoría permanecen abiertas hasta las 21:00, todos los días), muchos cines y un enorme cine Imax, teatros que dan espectáculos en directo y varios locales para música en directo (entre ellos un anfiteatro para conciertos al aire libre). Dentro de este complejo y en los alrededores, hay una amplia gama de restaurantes (en calidad y precio), cafeterías y pubs. Además, hay 9 hoteles de 3, 4 y 5 estrellas en la zona, entre ellos el pequeño y lujoso Port Dock House de 5 habitaciones, que fue la vivienda particular del Capitán del Puerto en el siglo XVIII. Cuando ha sido posible, se han conservado y remodelado los destacados edificios antiguos, y desde el principio se ha prestado mucha atención a la cuestión de los aspectos históricos y de patrimonio en la regeneración del antiguo puerto (P. Van Zyl, 2005), para que la zona no pierda el encanto de la arquitectura industrial victoriana y para que conserve algo del ambiente de un puerto construido en la época de transición entre el velero y el buque de vapor. Existen otros tres ejemplos de este tipo de remodelación en la zona portuaria, el Two Oceans Aquarium (Acuario de Dos Océanos), una serie de edificios administrativos (con el campus de la Escuela de Empresariales de la Universidad de la Ciudad del Cabo, que ocupa el lugar de la antigua cárcel en el dique) y nuevos edificios de viviendas (V&A Marina). Se construyeron dichos edificios en dos fases (con 273 y 230 pisos y apartamentos de lujo, respectivamente) alrededor de un nuevo muelle, que se llama acertadamente New Basin (Nueva Dársena). Está provisto de 150 atracaderos para yates y otras embarcaciones de ocio, y se ha excavado un canal al estilo de Venecia para conectarlo con el acceso principal al V&AW. Se podría utilizar el terreno a lo largo de dicho canal para construir más viviendas y oficinas, con el fin de crear una continuidad de edificaciones entre el frente marítimo y el centro de la ciudad. Dicha franja es la última pieza del rompecabezas, y cuando este espacio esté ocupado, el proceso de regeneración y revitalización del frente marítimo habría alcanzado el límite de sus posibilidades físicas.

El V&AW es único, en el sentido de que es un frente activo, concurrido y muy vivo, no una serie de zonas marinas tristes donde el agua está estancada o sucia, rodeadas de edificios que dan la espalda al agua. La mayoría de los muelles tienen paseos muy frecuentados con buenas instalaciones, rodeados de cafeterías y restaurantes, cuyos clientes pueden disfrutar de unos panoramas que cambian constantemente con el tráfico de la actividad marítima. Además de los ya citados remolcadores, las embarcaciones del práctico, los yates y demás barcos que ofrecen excursiones, llegan numerosos barcos pesqueros a los puntos de atraque de Victoria Basin, que fue transformado en los años 60 para acomodar la expansión de la industria pesquera local. Asimismo, siguen existiendo

ciertas actividades industriales que además de permanecer donde estaban, ya resultan más fuertes y vivas que nunca, por ejemplo las del dique seco de 160 m. de largo (el Robinson Graving Dock, cerca del New Basin) y el synchrolift para levantar los buques (cerca de la entrada). Se emplean estos dos equipos para el mantenimiento de los barcos de pesca y son una condición sine qua non para la industria pesquera que opera desde Ciudad del Cabo. Además, para los nuevos propietarios del V&AW Company, el dique seco es una herramienta para atraer más yates y megayates a las aguas sudafricanas.

En cuanto al tráfico de pasajeros se refiere, la actividad principal se asocia con el servicio de transbordadores hasta una de las dos atracciones más importantes de Ciudad del Cabo, junto con Table Mountain, es decir, Robben Island, donde el ex-Presidente Nelson Mandela pasó 18 años de su vida en la cárcel. En el 2002 se construyó una terminal para transbordadores como parte de un complejo multiuso, provisto de un centro turístico de 6.000 m², con tiendas, restaurantes y un edificio de oficinas. Asimismo, los buques turísticos pequeños y de tamaño medio de eslora de hasta 200 metros pueden atracar en el muelle nº 2 de Victoria Basin, aunque maniobrar dichos barcos resulta todo un desafío. El buque posacables Chamarel está atracado semipermanentemente en un lado del muelle; se encuentra en Ciudad del Cabo para mantener el cable submarino SAT-3/WASC/SAFE de 28.000 Km. de largo entre Dakar y Diego García en el Océano Índico. Aunque su presencia es positiva porque contribuye a la diversidad del frente marítimo, está ocupando un espacio valioso para el desarrollo de la industria de los cruceros turísticos. Por tanto, algunos buques turísticos tienen que hacer escala en el Duncan Dock (en atracaderos convencionales). Puesto que el tamaño medio de dichos barcos sigue en aumento, está necesidad será más frecuente en el futuro.

La industria de los cruceros turísticos se está desarrollando rápidamente en Sudáfrica, y dentro de poco será necesario que Ciudad del Cabo tenga una terminal dedicada específicamente a los buques de cruceros más grandes. Teóricamente, el mejor emplazamiento parece ser al extremo suroeste del Brazo Sur (Atracadero E) entre Duncan Dock y el V&AW. De esa manera se volvería más atractivo el cercano V&AW, al cual se podría conectar dicha terminal mediante una pasarela peatonal sobre la carretera en el centro del Brazo Sur, que es un enlace importante para la industria pesquera en Victoria Basin, y para una terminal de frutas en el lado noroeste de Duncan Dock.

Se debería plantear la terminal de cruceros como otro escaparate para Ciudad del Cabo sobre su puerto (esta vez, el verdadero puerto comercial), con terrazas, restaurantes y pubs abiertos al público durante todo el año.

Estaria localizado en terreno que pertenece al puerto, pero se podría llegar a un acuerdo con la empresa V&AW ya de propiedad privada, para la explotación de las actividades en el edi-

to 200 m can be accommodated at n. 2 jetty in the Victoria basin, even though manoeuvring such vessels there is a challenge. One of the two faces of this jetty is occupied semi-permanently by the Chamarel cable ship positioned in Cape Town to maintain the 28,000 kilometre-long submarine cable SAT-3/WASC/SAFE connecting Dakar to the Diego Garcia latitude in the Indian Ocean. On the one hand, this is a good thing because it contributes to the diversity of the waterfront, but on the other hand, it is taking up a valuable berth for the development of the cruising industry. Therefore some cruise ships have to call at Duncan Dock (at conventional berths), especially if they are very large. As the average size of cruise ships is increasing, this will happen more frequently. The cruise industry is developing significantly in Southern Africa, and what will be needed soon in Cape Town is a dedicated cruise terminal able to serve the large cruise ships on a regular basis. On paper, the best location seems to be at the South-West end of the South Arm (berth E) in between the said Duncan Dock and the V&AW. This would enhance the appeal of the nearby V&AW, to which the aforementioned cruise terminal could easily be connected by a pedestrian bridge above the main, busy road in the centre of South Arm that is a vital link for the fishing industry in the Victoria Basin as well as for a fruit terminal on the North-West side of the Duncan Dock. Such a cruise terminal should be arranged as another window of Cape Town on its port (this time, the real commercial port), with a terrace and drinking/eating outlets open all year round to the general public. It would be located on port land, but some sort of agreement could be reached with the now privately-owned V&AW company to operate the retail and leisure side of such a multi-purpose building, in order to conserve unity in the management of the urban waterfront as a whole.

Conclusion

Even if the redevelopment process of Cape Town's old port is not wholly completed yet and if the process may go beyond the bounds of the Victoria & Albert Waterfront, time has come for an assessment of the dramatic transformation this area has undergone over the last twenty years. It started on a modest basis as a kind of island in the middle of a derelict landscape, and the latter has now evolved into a well-balanced retail and recreational complex, attracting not only local consumers but also other South Africans and international tourists. Moreover it has a significant residential component, and Cape Town's CBD has made inroads into it to a certain extent. What makes this waterfront unique is that its developers (both public and private) have succeeded in retaining the spirit of the place and at creating a lively portscape focused on water. There is no sense of an artificial environment thanks to the preservation of as many historical elements as possible and, above all, due to the ever-changing and diversified activity in these water areas. This is a real working waterfront and this lesson should be learned by developers elsewhere in the world, either when embarking upon new projects or when making the existing redevelopments more attractive where water areas have not been considered and used from the outset as the catalyst of the development. No infilling took place in Cape Town and more water areas were even added in order to maximize the opportunities for making a profit.

ficio polivalente, para conservar una unidad de gestión para el conjunto del frente marítimo.

Conclusión

Aunque el proceso de regeneración del antiguo puerto de Ciudad del Cabo no ha terminado todavía y existe la posibilidad de que dicho proceso se extienda más allá del Victoria & Albert Waterfront, ha llegado el momento de evaluar la importante transformación que esta zona ha experimentado en los últimos veinte años. Empezó como una especie de isla en medio de un paisaje abandonado y en ruinas, que ya se ha evolucionado, convirtiéndose en un complejo de pequeños comercios y locales de ocio, atrayendo muchos consumidores tanto de Sudáfrica como de otros países del mundo. Además, tiene un fuerte componente residencial y el distrito financiero de Ciudad del Cabo ha crecido hacia la zona. Este frente marítimo es único en el sentido que tanto la iniciativa pública y privada ha logrado conservar el espíritu del lugar y crear un paisaje muy vivo enfocado al agua. No se puede detectar la sensación de un entorno artificial, gracias a la conservación de muchos de los elementos históricos y, sobre todo, por la diversidad de las actividades que se llevan a cabo en las zonas próximas al agua. Es un verdadero frente marítimo operativo, y los promotores de otros países del mundo deberían analizarlo e implantarlo que han aprendido en sus nuevos proyectos o trabajar para que resulten más atractivos los proyectos que ya existen donde las zonas marítimas no se ha tenido en cuenta y no se han utilizado como catalizadores. No se recurrió a los rellenos en Ciudad del Cabo, e incluso se ampliaron las zonas de agua para maximizar las oportunidades para rentabilizar el entorno.

Bibliography

- Breen A., Rigby D. (1996) – *The New Waterfront. A Worldwide Urban Success Story*, McGraw-Hill, New York.
- Bruttomesso R. (1991) – *Waterfront. Una Nuova Frontiera Urbana*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Venezia.
- Bruttomesso R., ed. (1993) – *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Venice.
- Charlier J. (1992) – *The regeneration of old port areas for new port uses*, in "European port cities in transition", B. Hoyle and D. Pinder (eds.), Belhaven, London, pp. 137-154.
- Charlier J. (2007) – *The multiform character of urban - port interfaces, and The stakes of the city/port redevelopment*, in "Planning the city with the port. Strategies for redeveloping city-port linking spaces", International Association Cities and Ports and City of Le Havre for the European Regional Development Fund (INTERREG IIIC, Hanse Passage programme), pp. 8-12 and 13-48.
- Hoyle B., Pinder D., Husain M., eds (1988) – *Revitalising the waterfront: international dimensions of dockland development*. Belhaven, London.
- Van Zyl P. (2005) – *The V&A Waterfront project in Cape Town, South Africa. An African success story in the integration of water, working harbour, heritage, urban revitalisation and tourism development*. Paper given a conference on Development and tourism in coastal areas held in March 2005 in Sharm El-Sheick, Egypt, pp. 1-18.

Luxury housing around the V&A Marina (photo: J. Charlier, 2009)

A Venetian-style canal is linking the V&A Marina with Cape Town's CBD; more office and/or residential developments will take place there to finalize the reconnection of the waterfront with the city (photo: J. Charlier, 2009)

Viviendas de lujo cerca del V&A Marina

Un canal al estilo de Venecia conecta el V&A Marina con el centro financiero de Ciudad del Cabo; se van a construir más edificios de oficinas y/o viviendas para completar la conexión entre el frente marítimo y la ciudad