

Los puertos urbanos: ¿gateways de la ciudad postmoderna o parques temáticos?

Urban Ports: Gateways to Post Modern Cities or Theme Parks?

Fernando Monge*

Resumen

A lo largo de las últimas décadas los viejos puertos se han convertido en nuevas ocasiones para renovar su ciudad. En el lugar que ocupaban los ruinosos espacios del viejo puerto ha crecido una nueva forma, el puerto urbano, que trata de reactivar el centro de la ciudad y colocar a esas urbes en un lugar predominante a nivel global. A menudo, esos puertos urbanos, considerados como puertas de entrada o *gateway* de los recursos económicos, humanos, sociales o culturales que dan riqueza a las ciudades se han convertido, según algunos críticos, en parques temáticos que nada o poco tienen que ver con la identidad de la ciudad. Los puertos urbanos parecen oscilar en torno a ese doble polo: *gateway* de un nuevo modo de producción, o parque temático. En este breve texto pretendo, en primer lugar, negar la aparente dicotomía entre ambos tipos de puerto urbano y, en segundo, desarrollar algunas reflexiones surgidas de la comparación de varias renovaciones portuarias que nos permitan comprender mejor una dinámica que comenzó hace ya casi cincuenta años.

Palabras claves: Puertos - renovación portuaria - gateways - parque temático

Abstract

Throughout recent decades, old ports have become new opportunities to renew their cities. In the location that the ruined spaces of the old port was located, a new kind of port, the urban port, has grown, in an effort to reactivate the city center and give these cities a prominent place on the global level. These urban ports, considered entry ports or gateways to the economic, human, social, and cultural resources that enrich the cities have often become, according to some critics, theme parks that have little or nothing to do with the identity of the city. Urban ports seem to oscillate between double roles: gateways for a new mode of production, or theme parks. In this brief text, we will seek to deny the apparent dichotomy of the two kinds of urban port and to develop some reflections that have arisen from a comparison of several port renovations that will lead us to a better understanding of the dynamics that began nearly fifty years ago.

Key Words: Ports - port renewal - gateways - theme park

* El autor es Profesor de Antropología del Departamento de Antropología Social y Cultural de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED, España) y *Chairman* de la Comisión de Antropología Urbana de la *International Union of Anthropological and Ethnological Sciences* (IUAES). Forma parte, asimismo, del Grupo de Estudios Urbanos de la mencionada Universidad. fmonge@fsof.uned.es



A lo largo de las últimas décadas los viejos, decrepitos y abandonados puertos que bloqueaban el acceso de la ciudad al mar y que, paradójicamente, les dieron sentido, se han convertido en nuevas ocasiones para renovarse y reinventarse, al menos sus centros urbanos. En el lugar que ocupaban espacios desolados y ruinosos, generalmente separados de la ciudad por vías de tren o autovías de tráfico pesado, ha crecido en torno al litoral urbano una nueva forma de puerto, los puertos urbanos, que tratan de mirar por un lado, al pasado preindustrial de los puertos y, por otro, al futuro de la ciudad tratando de reactivar su centro urbano y colocar a esas urbes renovadas en un lugar predominante a nivel global que permita a éstas reubicar su imagen en el mundo y convertirse en una puerta de entrada o flujo de los recursos económicos, culturales y sociales del mundo globalizado. A menudo, esos puertos urbanos, considerados como puertas de entrada o *gateway* de los recursos económicos, humanos, sociales o culturales que dan riqueza a las urbes han sido considerados o se han convertido, según algunos críticos, en meras copias de modelos de renovación previa o lo que es peor, en parques temáticos que nada o poco tienen que ver con la identidad de la ciudad en cuyo seno se ubica el puerto urbano. Los puertos urbanos, tanto los considerados por algunos como exitosos como aquellos que no lograron aproximarse a los objetivos para los que fueron diseñados, parecen oscilar en torno a ese doble polo: *gateway* de un nuevo modo de producción, o parque temático. En este breve texto pretendo, en primer lugar, negar la aparente dicotomía entre ambos tipos de puerto urbano y, en segundo, abordar algunas reflexiones surgidas de la comparación de varias renovaciones portuarias que nos permitan comprender mejor una dinámica que comenzó hace ya casi cincuenta años.

Si proyectamos en un plano del mundo la difusión de las renovaciones portuarias podremos seguir una trayectoria de expansión, cuyos centros son Boston y Baltimore, en la Costa este de los Estados Unidos y San Francisco, en la oeste del mismo país. Desde ambas costas, los modelos de renovación han ido expandiéndose por ciudades de todos los continentes hasta el punto de que hoy no existe un país con cierta tradición portuaria que no pueda presumir de una renovación urbana exitosa a partir del viejo tejido portuario. Podemos, como también señala Brian Hoyle, uno de los más prestigiosos geógrafos de los puertos de la Commonwealth, particularmente de África y, últimamente de Europa, dibujar la expansión de los estudios sobre renovación portuaria por el mundo¹ y comprobar cómo ambas cartografías están relacionadas. Para este autor, una renovación portuaria exitosa se fundamenta en un reconocimiento preciso de los procesos universales a los que están sujetos el mundo contemporáneo y el ajuste de esos procesos a los entornos locales.² Las renovaciones portuarias a las que me estoy refiriendo, es decir, aque-

llas renovaciones que incluyen en su proceso de transformación la recuperación para la ciudad del viejo puerto ubicado en su centro histórico, tuvieron su origen en los cambios de los modelos de producción que se produjeron con la aceleración del proceso de internacionalización y desterritorialización económica que hoy conocemos con el nombre de globalización. Los procesos de renovación portuaria por los que me he interesado son aquellos que pretenden, de un modo más o menos explícito, rediseñar un puerto urbano renovado³ que no sólo aloje algunas de las funciones portuarias claves de cualquier puerto sino, también, que busque reintegrar la mayor parte de ese espacio y frente marítimo en la ciudad y la vida cotidiana de sus habitantes.

Da la sensación, bajo la lógica única de la globalización, de que no sólo son las personas, los bienes económicos y la información lo que fluye a través de los puertos sino que son los propios puertos los que parecen viajar. Y el viaje de los puertos es, a veces, más literal de lo que parece. Estudios de diseño, expertos internacionales, centros e instituciones de estudios aplican y desarrollan distintos programas de acción y modelos de renovación portuaria y litoral.⁴ Las administraciones públicas, los ayuntamientos, las autoridades portuarias también han aprendido de las experiencias de renovación anteriores y aplican esas fórmulas con mayor o menor éxito.

Los primeros países, y sobre todo, ciudades que sufrieron estas transformaciones son, lógicamente, la vanguardia que abordó la transformación y renovación portuaria que hoy se ha convertido en una pauta de actuación cada vez más generalizada en todas las ciudades portuarias sujetas al cada vez más intenso impacto de la globalización. Sin embargo, bajo esta perspectiva que presenta la renovación portuaria como un proceso inevitable de homogeneización perdemos de vista algunos aspectos claves de la misma: la renovación portuaria no sólo se está llevando a cabo en los países más desarrollados económicamente, durante las últimas décadas se está produciendo, también, en países industrializados recientemente e, incluso, en los países menos desarrollados. ¿Quiere decir esto que todos los procesos de renovación portuaria, que parecen seguir

³ Esta misma expresión, *puerto urbano*, es utilizada por la arquitecta, Aurea Gallén, Directora del Gabinete de Estudios Urbanísticos del Sector de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona cuando se refiere, en una presentación que hizo en la ciudad de Porto Alegre, Brasil, al pasado y el proceso de renovación del puerto urbano de Barcelona (http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/usu_doc/barcelonapuertourbano.pdf; página visitada por última vez en julio de 2009).

⁴ Véase Bruttomesso, Rinio (ed.) *Water and Industrial Heritage*, Venecia, Marsilio, 1999; Hoyle, Brian S., Pinder, David A., y Husain, M.S (eds.) *Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Development*, Londres, Belhaven Press, 1988.; Marshall, Richard (ed.) *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Londres, Spon Press, 2001; ULI, Urban Land Institute *Remaking the Urban Waterfront*, Washington, D.C., Urban Land Institute, 2004.

¹ Hoyle, Brian "Global and Local Change on the Port-City Waterfront", en *Geographical Review*, v. 90, nº 3, julio 2000, pp. 398-403.

² Ídem, p. 413.



los modelos ensayados en primer lugar en Boston, Baltimore o San Francisco, están homogeneizando los viejos espacios portuarios recuperados para la ciudad?

Si atendemos a los postulados de Hoyle existe una diferencia esencial entre las renovaciones portuarias que se han llevado a cabo en Norteamérica (Estados Unidos y Canadá) y Europa. En el primer caso, Norteamérica, el proceso de renovación portuaria se concibe como parte de uno más amplio de renovación urbana; en el segundo, Europa, las motivaciones para la renovación surgen desde una perspectiva marítima, es decir, las transformaciones de la tecnología y transporte marítimos han desgajado los puertos de las ciudades y forzado a los puertos a migrar hacia el exterior de los tejidos urbanos en búsqueda de aguas más profundas y espacios abiertos mucho mayores que permitan trabajar con los contenedores.⁵ Antes de la Revolución Industrial, de los ferrocarriles y los barcos de vapor, los puertos de las ciudades portuarias eran ciudad y estaban profundamente imbricados en el tejido urbano, de hecho, su morfología podía leerse como una proyección de la actividad que se realizaba en el puerto y el frente litoral. Una parte importante de los ritmos de la vida de la ciudad dependían de los vientos y el estado del mar. Si atendemos a la actividad económica o al tipo de trabajo existente, a su perfil social, podíamos constatar de un modo semejante la presencia del puerto. Con la llegada de la Revolución Industrial los puertos se industrializaron, su tamaño creció tanto que las partes más modernas del mismo tenían que buscar nuevos espacios fuera del corazón del puerto que era, también, el de la ciudad. Los viejos ritmos de vida cedieron al tiempo de los relojes y las necesidades económicas productivas. Si observamos los viejos edificios de los puertos podemos localizar los restos de esas etapas, los viejos muelles, en torno a marinas de pequeña extensión y calado, los tinglados, grúas, y estructuras relacionadas con la carga y descarga de petróleo o, incluso, refinerías, elevadores de granos, terminales de pasajeros, edificios de aduanas o de las autoridades portuarias, lonjas y estructuras de defensa... Los puertos del siglo XIX y principios del XX se alejaron de los límites de la ciudad para buscar los espacios relacionados con la manipulación y transformación, en algunos casos, de cargas de todo tipo. El contenedor ha acentuado hasta el límite el proceso de segregación del puerto de la ciudad ya que los contenedores necesitan grandes espacios de almacenamiento enlazados con terminales ferroviarias altamente mecanizadas y rutas de transporte de tráfico rodado pesado.⁶ Desde una perspectiva relacionada con la población, los puertos de contenedores necesitan de un

volumen de mano de obra que mueva la carga mucho menor que en los otros tipos de puertos, así como de técnicos en las nuevas tecnologías relacionadas con el manejo de contenedores (por ejemplo, operarios de grúas muy mecanizadas, y procesos informáticos de gestión).

Para Han Meyer, los puertos y su relación con las ciudades pueden asociarse a cinco fases de los ciclos económicos largos de Kondratieff: 1. revolución energética (1782-1845); 2. era infraestructural (1846-1892), en la que se expanden y desarrollan las estructuras urbanas y los puertos de tránsito; 3. incremento de la movilidad (1893-1948), en el que comienzan a formarse los grandes distritos metropolitanos; 4. globalización e internacionalización de la industria (1949-1998), que se caracteriza también por ser la etapa de las oficinas; y, 5. 1999-2048), incremento de las interconexiones y las redes, cuyas estructuras están en cambio constante y son la configuración material de la Era de la Información.⁷ A diferencia de la perspectiva de Hoyle, en la que Meyer se fundamenta, esta división en fases nos permite abordar al puerto y la ciudad, así como su relación de un modo conjunto. La fase 2, la que tiene que ver con la era de las infraestructuras se corresponde con lo que podemos llamar el puerto de tránsito, es decir un espacio considerado como un eslabón de una cadena de transporte de larga distancia y que se manifiesta en la búsqueda de grandes extensiones lineales de carga y descarga, y que en vez de estar *en* la ciudad, está *al lado* de la ciudad. El tercer periodo, el relacionado con el incremento de la movilidad, es el del desarrollo del puerto industrial en el que se desarrolla al lado de la ciudad una zona industrial autónoma que aporta poco valor añadido a la ciudad. A su vez, cerca de estas zonas, surgen barrios obreros con condiciones de vida generalmente muy precarias; en estos barrios crecen o se establecen las actividades de los distritos rojos (prostitución), tabernas, y, movimientos sindicales o de lucha política.⁸ Las dos últimas fases, la cuarta y la quinta generan una nueva transformación en los puertos y ciudades. Los puertos pierden su condición de eslabones en una cadena de transporte y se transforman en centros de distribución especializada que se relacionan con los otros puertos o nodos en forma de red. Los puertos *descubren* la ciudad como un centro de organización logística y de telecomunicaciones. Juntos, puerto y ciudad, construyen un nuevo paisaje urbano, y las viejas bahías o puertos vuelven a adquirir una posición predominante en una “nueva asociación entre las funciones residenciales y de tráfico, entre la red local y la global”.⁹ Este nuevo puerto *ha vuelto* a un nuevo espacio urbano que ya no es compacto, la mayor parte del mismo es suburbano, y tiene múltiples centros.

Por ello, y a pesar del interés que tiene la división que hace Brian Hoyle de las distintas racionalidades que im-

⁵ Hoyle, Brian. “Global and Local ... op. cit., p. 396. Un excelente modo de aproximarse al impacto y el modo en el que los contenedores han transformado el mundo es el trabajo de: Levinson, Marc *The Box. How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton, NJ, Princeton University Press, 2006.

⁶ Hoyle, Brian “Development dynamics at the port-city interface”, en Hoyle, Brian S., Pinder, David A., y Husain, M.S (eds.) *Revitalising the Waterfront*, op. cit., p. 7.

⁷ Meyer, Han *City and Port. Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York, and Rotterdam*, Utrecht, International Books, 1999, p. 21.

⁸ Ídem, pp. 20-24.

⁹ Ídem, p. 24.



peran en las renovaciones portuarias de uno y otro continente, creo que un análisis comparado de las renovaciones portuarias no sólo es más rico si tenemos en cuenta dinámicas como las que esboza Meyer sino que, además, nos permite identificar las particularidades de la ciudad, su topografía, historia, y dinámicas socioculturales específicas sin olvidar los procesos globales. Un mismo modelo de renovación puede tener impactos e interpretaciones muy distintas en una u otra ciudad. De hecho, y éste es un aspecto en mi opinión clave a la hora de abordar cualquier investigación o, incluso, proyecto de renovación portuaria: es necesario no olvidar que los puertos están sujetos, desde su origen, a un proceso de renovación constante. Si bien la homogeneización que impone las tecnologías relacionadas con las operaciones que se llevan a cabo en los puertos tiende a asemejarlos no debemos olvidar la ciudad de la que forma parte, ni las dimensiones sociales y culturales de la misma.

Para muchos investigadores del fenómeno urbano, el puerto renovado del *Victoria and Albert Waterfront* de Ciudad del Cabo¹⁰ puede parecerse mucho a esos centros comerciales diseñados para la celebración festiva del consumo que han ido apareciendo en muchas ciudades del mundo, sin embargo, para un visitante de la ciudad y, sobre todo para un turista extranjero, ese puerto urbano no sólo le ofrece el acceso a un espacio de compras y consumo de la ciudad sino que también le facilita los procesos necesarios de la vida urbana (cajeros automáticos, agencias de viajes, restaurantes con ofertas culinarias adecuadas a su moderado gusto por lo nuevo, ...) y una perspectiva visual de la ciudad y de las montañas que la circundan. Inolvidable. No se ha estado en Ciudad del Cabo sin visitar el puerto renovado, de hecho, una de las mejores imágenes del conjunto de la ciudad, la postal que la memoria mejor puede almacenar, surge de las vistas que se tienen de Ciudad del Cabo desde sus muelles y terrazas. Una imagen que me recuerda las panorámicas hechas desde el mar por los pintores o dibujantes de exploraciones ilustradas u posteriores, o por las vistas de las ciudades aéreas posteriores.

Podemos criticar la proliferación de estos espacios, que tienden, como veremos más adelante, a tematizarse. Sin duda, la dinámica de estandarización y repetición en estos espacios es preocupante desde múltiples perspectivas, pero ¿cómo lo perciben y valoran los ciudadanos de Ciudad del Cabo? No conozco trabajo alguno que haya hecho un muestreo o investigación de esta cuestión. Es indudable que para las clases marginadas y más pobres de la ciudad es un espacio vedado y una fuente de trabajo inaccesible, no obstante es un lugar de referencia clave de la ciudad para la clase media -negra y blanca—en la que pasar un buen rato sin estar rodeados por ciudadanos armados¹¹ o por el miedo a ser víctimas de un delito.

¹⁰ Bickford-Smith, Vivian y van Heyningen, Elizabeth (eds) *The Waterfront*, Ciudad del Cabo, Oxford University Press Southern Africa, 1994.

¹¹ Aunque en Sudáfrica tener un permiso para llevar armas no es

El puerto renovado es una seña de identidad de la nueva ciudad que articula, como veremos más adelante, algunas de las peculiaridades y contradicciones que afrontan las ciudades contemporáneas.

No es casual que las renovaciones portuarias pioneras se hayan gestado allí donde en primer lugar se habían producido las transformaciones del comercio que ayudaron a promover la modificación de las tecnologías del transporte producidas por la progresiva introducción del contenedor y las nuevas tecnologías de la información y comunicación que darían lugar a la globalización. Si desde una perspectiva marítimo-portuaria, los puertos cambiaron, también lo hicieron las ciudades desde múltiples perspectivas. A veces, dichos cambios se producían de modos difíciles de predecir ya que, si bien, las tecnologías de la información permitían deslocalizar las sedes de las empresas relacionadas con el mundo portuario, como es el caso de las compañías de seguros, por otro, la bahía como centro de la actividad urbana cobraba un nuevo valor tanto para la ciudad como para el puerto. Es decir, en los viejos puertos y sus áreas más cercanas de la ciudad se producían a la vez y de modo simultáneo la concentración y diseminación de las actividades económicas, financieras, laborales y comerciales relacionadas con los puertos. Acabo de mencionar más arriba cómo, por ejemplo, las compañías de seguros no necesitan ya, con las nuevas tecnologías de la información y comunicación, estar cerca de los muelles, sin embargo, en muchos casos pesa más la visibilidad, la densidad de interconexiones globales, los servicios y la mezcla multicultural que ofrece la metrópoli que el ahorro económico que supone mudar las oficinas de las empresas a parques empresariales alejados de los viejos centros de las ciudades.

El origen: EE.UU. y la dimensión urbana

Desde una perspectiva centrada en lo urbano, la renovación portuaria puede entenderse en los Estados Unidos como una nueva ocasión para revitalizar o reconstruir el centro de la ciudad. Tras la Segunda Guerra Mundial se abre en ese país un periodo de prosperidad económica que se caracteriza por el abandono masivo de los habitantes¹² de las ciudades a favor de la vida en los suburbios. Mientras las ciudades perdían a sus ciudadanos y los negocios asociados al comercio que les dieron vitalidad y su característico aspecto desde finales del siglo XIX iban desapareciendo, los nuevos suburbios se poblaban de monótonos paisajes de pequeñas casas unifamiliares. Con los ciudadanos abandonaban también la ciudad la vida comercial y de servicios que dio a éstas ciudades su característico perfil. Así, los grandes almacenes comerciales que dieron

sencillo de obtener, una gran cantidad de sus ciudadanos las llaman constantemente. El acceso con armas a centros comerciales y espacios como el puerto está prohibido y se impone por medio de un control muy discreto.

¹² Esta huida se conoció también como *white flight*, 'huida blanca' dado que la mayoría de los que abandonaban la ciudad era mayoritariamente de piel blanca.



el toque de modernidad y dinamismo a las ciudades estadounidenses surgidas a finales del siglo XIX abandonaron también los cada vez más degradados centros urbanos para trasladarse a los suburbios y reinventarse como centros comerciales. Las ciudades se descentralizaban o, mejor dicho, se convertían en espacios suburbanizados con múltiples centros. En el viejo casco urbano parecían sólo quedarse los problemas y aquellas personas o actividades que no podían abandonarlo. Las autoridades de la ciudad y las coaliciones de hombres de negocios perdían año tras año su capacidad de intervención y renovación de la ciudad ya que, la desaparición de los ciudadanos y los negocios se traducían en la pérdida de los ingresos fiscales necesarios no sólo para su mantenimiento sino también para su renovación: “para salvar el centro urbano [pensaban los planificadores y los hombres de negocios], iba a ser necesario destruirlo”.¹³ Para los alcaldes y los grupos de comerciantes de las ciudades más necesitadas de reconstrucción estaban claras las dos líneas de actuación prioritarias: conectar, en primer lugar, el centro con los suburbios por medio de autovías y calles que soportaran una densidad de tráfico mucho más alta que la que podían permitir las vías existentes; y, en segundo, derribar y sanear las degradadas viviendas y edificios de ese área.

Los ejecutivos de las corporaciones descubrieron que los alcaldes compartían con ellos su preocupación por el futuro de los distritos de negocios del centro de las ciudades, mientras los políticos aprendían que los hombres de negocios estaban deseosos de aprobar los proyectos que pudieran atraer a los votantes. Ambos grupos podían ganar si [ambos] podía llevar a cabo algunos de los proyectos que tenían en mente.¹⁴

Para recobrar las áreas comerciales características de la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX -que ha tendido a constituirse en la imagen de ciudad recuperada prototipo en los EE.UU.- las ciudades pudieron recurrir a dos grandes fuentes de financiación federal haciendo uso de la *Housing Act* de 1949 y la *Federal Highway Act* de 1956. En ambos casos los fondos federales sirvieron para hacer efectiva la idea de que para salvar el centro urbano era necesario destruirlo. En el primer caso, la *Housing Act* derribando las viejas viviendas y desplazando a sus habitantes a nuevas localizaciones alejadas de los que habían sido sus barrios. No es casual que los desplazados procedieran de las capas económicamente más desfavorecidas y étnicamente marginadas de la sociedad (negros, hispanos, inmigrantes). En el segundo caso, el diseño de avenidas y autovías (en algunos casos elevadas como las que todavía abrazan zonas de la costa de Manhattan) supuso más derribos de viviendas, negocios y, en muchas ocasiones, el aislamiento de esos barrios del resto del tejido urbano. En una sociedad en el que el coche daba la libertad, la falta del mismo suponía la marginación y un obstáculo más para salir de los barrios deprimidos o de los guetos en los

que no había ni trabajo ni, siquiera, comercio para obtener los bienes esenciales para la vida cotidiana.

Si aplicamos a las ciudades portuarias este patrón de disolución de la vieja urbe en una estructura suburbanizada, los procesos que han tratado de revertirse a lo largo de las últimas décadas por medio de la renovación portuaria pueden comprenderse mejor. En el caso de Boston, la vieja ciudad había quedado fragmentada por la Arteria Central (*John F. Fitzgerald Expressway*)¹⁵ que seccionaba la ciudad de los negocios (en la que se levantarían algunos nuevos y polémicos rascacielos) del Barrio Norte (éste conservaba todavía la mayor parte de los edificios y el sabor colonial de la ciudad, así como su comunidad italiana), y los restos del puerto originario. Gracias a esta autovía elevada, que alcanzaba alturas de 12 metros (aunque en algunas zonas, como por ejemplo, en la desembocadura del río Charles, tenía más de tres pisos de carreteras superpuestas) los habitantes de los suburbios y los conductores de la carretera interestatal 93 podían atravesar la ciudad sin, inicialmente, grandes atascos y, también, si apenas entrar en contacto con la misma. El centro de la ciudad tenía otras heridas, muchas relacionadas con su antiguo puerto, por una lado, un barrio de tugurios y lugares de marinos, *Scollay Square*, que estaba cerca de los abandonados mercados centrales, *Faneuil Hall*, de la época colonial, y *Quincy Market* (de mediados del siglo XIX); por otro, los decrepitos muelles sin apenas uso comercial. Como era tradicional en la mayor parte de los puertos en los Estados Unidos, los muelles de Boston salían de la costa en ángulos de 90° grados y constituían una suerte de prolongación de las calles hacia el mar y el vital comercio marítimo. No voy aquí a extenderme sobre la historia de la renovación de la ciudad y el puerto viejo de Boston, ya lo he hecho en otras publicaciones¹⁶, solamente quiero señalar algunos de los problemas relevantes de dicha ciudad y cómo una renovación portuaria que integre a la ciudad con el puerto y viceversa es esencial para el éxito de la renovación.

¹⁵ Esta autovía era popularmente conocida con el nombre de ‘*Monstruo Verde*’ por estar pintada de ese color (el ‘*Monstruo Verde*’ original es el muro que cierra el diamante del legendario campo de Beisbol de *Fenway Park*).

¹⁶ Monge, Fernando “Paseando Boston: La ciudad, el pasado y lo transitorio”, en *Revista Española de Estudios Norteamericanos (REDEN)*, nº 23-24, 2002, pp. 39-55; Monge Fernando “Baltimore, or Boston, in Barcelona: Engaging the Mediterranean Port Cities and the New Urban Waterfront”, en Pardo, Italo, y Praro, Giuliana (eds.) *Citizenship and the Legitimacy of Governance in the Mediterranean Region*, Aldershot, UK, Ashgate, en prensa; y Monge, Fernando “De Boston a Ciudad del Cabo; Sobre zonas de contacto, puertos de la memoria y renovación portuaria”, publicación en proceso de edición por parte del Centro de Estudios de História do Atlântico, Madeira, y la Fundación Mapfre-Guanarteme, Las Palmas de Gran Canaria.

¹³ Frieden, Bernard J., y Sagalyn, Lynne B. *Downtown, Inc. How American Rebuilds Cities*, Cambridge, Mas., MIT Press, 1991, p. 16.

¹⁴ Ídem, p. 19.



Las renovaciones como oportunidad

Las costas nos piden una mente abierta, dice Raymond Gastil. Los puertos y litorales urbanos asociados a ellos siguen siendo el espacio en el que bienes, personas y culturas fluyen; éstos, continúa el mismo autor al hablar sobre Nueva York, demandan y articulan una sociedad abierta, en el que las ideas se intercambian libremente, se valoran las transacciones más transparentes y la gente es libre de ir y venir.¹⁷ Por supuesto, Gastil ofrece una visión optimista, abierta de lo urbano. Pero los puertos no sólo han sido y son un lugar abierto y de flujo, lo son también de control y vigilancia, constituyen un espacio legalmente delimitado y, en muchos países, con una jurisdicción propia. Los puertos modelan las comunidades que viven en él y para él: los oficios relacionados con el mar, las industrias asociadas a éste, el comercio y el apoyo financiero. Ésta es una de las paradojas que tenemos que asumir cuando investigamos o analizamos las ciudades portuarias: aunque son las funciones de los puertos, la capacidad de éstos de concentrar esos flujos en unos espacios relativamente limitados, las que dan sentido a las comunidades urbanas que lo pueblan. Cada costa, cada puerto, a pesar del uso de tecnologías y prácticas que los asemejan, es distinto y un análisis cuidadoso de su diseño y despliegue espacial nos dice, bien contextualizado, mucho sobre la ciudad que modela y de la que forma parte. O, visto desde otra perspectiva,

las ciudades acomodan este intercambio proyectando y construyendo muelles, parques, monumentos conmemorativos, y plantas de energía y de tratamiento de basuras, así como redes de transporte e infraestructura. Las sociedades de mentalidad abierta diseñan paseos marítimos que aceptan el cambio, y que, de un modo pragmático, reconocen que todas las ciudades pueden ser mejoradas y prosperar por medio de la continua reinención de su expresión física y cultural... -y concluye- es el sitio paradigmático de la vida pública del futuro.¹⁸

Los puertos que describe Raymond W. Gastil son lugares de oportunidad en los que lo físico se entremezcla con las visiones de futuro y las grandes narraciones. Oportunidad nacida del abandono. En la mayor parte de los casos, el deterioro del puerto está asociado a la decadencia y degradación de los barrios más íntimamente relacionados con éste. Como ya he mencionado, en Boston, la renovación de la ciudad, a diferencia de Baltimore, en el que la renovación de la Bahía Interior (iniciada, como en Boston, en la década de los setenta del siglo pasado), pasaba necesariamente por un plan de renovación de gran parte del centro de la ciudad. En Boston, como ya indiqué, la ciudad había quedado cercenada en, al menos, dos secciones, una en las costas marítima y del río, relacionada con el puerto y algunos de sus primeros barrios y áreas industriales-comerciales; y otra, relacionado con el viejo centro político financiero y de las élites bostonianas ubicadas en el centro de la península y los barrios señoriales

¹⁷ Gastil, Raymond W. *Beyond the Edge. New York's New Waterfront*, Nueva York, Princeton Architectural Press, 2002, p. 19.

¹⁸ Idem, p. 19.

de *Beacon Hill* y *Back Bay*.¹⁹

La península de *Shawmut* en la que se fundó y se ubica la ciudad de Boston estaba conectada al continente por un estrecho brazo de tierra de unos 200 metros de ancho en su zona más estrecha y que podía cubrirse con las crecidas del río Charles y las mareas de la Bahía.²⁰ Los muelles, como indiqué más arriba, prolongaban las calles hacia el mar y proporcionaban las guías para el relleno de sus marinas y aterramiento artificial. El perfil original de Boston es hoy apenas reconocible y merece una breve descripción de cómo se transformó. Ya en 1795 el terreno que ocupaba Boston comenzó a ampliarse mediante un procedimiento que podemos traducir como 'muellear hacia fuera' (*wharfing out*), es decir, los muelles se adentraban en el mar hasta que nuevas necesidades de espacio terrestre llevaban a la ciudad o a sus mercaderes a rellenar los lienzos acuáticos que se encontraban entre los muelles; cuando este procedimiento llegó a ser inviable, las pocas ensenadas que no habían sido aterradas se convirtieron en nuevos barrios de la ciudad, como el mencionado de *Back Bay* (más allá de la península este procedimiento sirvió para crear nuevas zonas portuarias e industriales que se irán incorporando a la ciudad con el paso del tiempo). De hecho, 1,6 de cada 2 hectáreas de la península han sido creadas por la intervención humana.²¹ Como indica Alex Krieger, los bostonitas saben perfectamente el valor de crear espacios y este 'valor' ha sido fomentado no sólo por su peculiar orografía sino, también, por la ley de costas del estado de Massachusetts que adjudica mayor espacio de propiedad privada que otros estados a aquellos que poseen un fragmento de la costa. Como señalan Alex Krieger o Lawrence Kennedy, la renovación portuaria y urbana no es algo nuevo en Boston es algo que forma parte de su esencia y su tradición. La paradigmática reforma del *Faneuil Hall* y el *Quincy Market* de mediados de los años setenta del siglo pasado por la compañía de James Rouse en la que se inventó el *Festival Marketplace* se hizo en unos edificios que fueron concebidos, en el primer caso en 1742 (ampliado en 1806) y 1824 y 1826 en el segundo, como acciones renovadoras de edificios y actividades íntimamente relacionados con la ciudad y el puerto: sus mercados centrales.²²

¹⁹ Por cierto, *Back Bay*, como su nombre indica era una bahía del río Charles situada a espaldas de la ciudad, que comenzó a rellenarse a partir de 1857 y sobre el que se construyó, tras treinta años de trabajo, uno de los barrios más representativos de la ciudad. Una excelente historia de la ciudad, ceñida a sus procesos de planificación y modificación de la fábrica urbana es el trabajo de Kennedy, Lawrence *Planning the City Upon a Hill. Boston since 1630*, Amherst, University of Massachusetts Press, 1992.

²⁰ Monge, Fernando "De Boston a Ciudad ... op. cit.

²¹ Krieger, Alex "The Transformation of the Urban Waterfront", en Urban Land Institute (ULI) *Remaking the Urban Waterfront*, Washington, D.C., Urban Land Institute, 2004, pp. 24-25.

²² Tanto Krieger como, sobre todo, Kennedy, op. cit, pp. 2004-06, insisten en los ciclos de renovación constante que constitu-



La transformación del área del *Quincy Market* en el *Faneuil Hall Marketplace* es, no sólo un excelente ejemplo de colaboración de los sectores públicos y privados interesados en la ciudad sino, también y sobre todo, el primer *Festival Marketplace* o Centro Comercial Festivo del mundo. Un Centro semejante en su concepción, gestión y diseño al que existe en Ciudad del Cabo y en otros muchos puertos renovados del mundo, como Barcelona, San Francisco, Nueva York, Baltimore, o Buenos Aires. Diseñado por James W. Rouse (1914-96) y su compañía, *Rouse Company*, el *Faneuil Festival Marketplace*²³, constituye un ejemplo novedoso de revitalización urbana. Los Centros Comerciales Festivos son espacios que suelen combinar una oferta de restaurantes conocidos, pequeños comercios especializados, y un patio de comidas, es decir, un área con mesas flanqueadas por pequeños puestos de comidas rápidas variadas y, de ser posible, internacionales. Los Centros Comerciales Festivos suelen contar, además, con actuaciones musicales y de baile, así como programas de actividades de entretenimiento nocturnos. Una característica fundamental de estos centros se fundamenta en el diseño minucioso del mismo y un discreto control a cargo de grupos de seguridad privada que lo convierten en un espacio de moda y seguro tanto para los visitantes como los habitantes de la ciudad. A diferencia del Centro Comercial del *Victoria and Alfred Waterfront* de Ciudad del Cabo, en Boston este área está en el mismo corazón de la ciudad, no en los márgenes de la misma, como en la ciudad sudafricana o en otros puertos urbanos renovados. Gracias al fenómeno del *wharfing out* el *Faneuil* y el *Quincy Market* quedaban no sólo a casi cien metros de la costa sino, también, en el lado no portuario, es decir, en la ciudad de los negocios que definía la barrera de la Arteria Central elevada. Los mercados renovados constituyen uno de los lugares más representativos de la ciudad y ofrecen una agradable escala entre el centro financiero y administrativo y la renovada rivera portuaria. “Durante los días de la semana laboral, visitantes, ejecutivos y empleados de los alrededores se confunden para comer, descansar o tomarse un refresco en los renovados espacios de los viejos mercados en los que se diseñó el primer ‘festival market’ de los Estados Unidos (y, por cierto, una de las renovaciones de este tipo de más éxito); durante los días festivos, el *Faneuil Hall* y *Quincy Market* mantienen viva y activa un área sin residentes que, como la zona financiera de Manhattan, se convertía en un desierto durante la noche o fuera del horario laboral habitual”.²⁴ Este área renovada hacia muy visible a aquellos que lo visitaban la tremenda herida y agresión que producía a la ciudad la adyacente Arteria Central elevada que dificultaba el paso de vehículos y, sobre todo peatones a los cercanos muelles en proceso de renovación (que comenzaron a alojar codiciadas viviendas, hoteles, y, más tarde un aquarium y un paseo ajardinado) y el agradable *North End* abarrotado de

restaurantes, *trattorias* y cafés italianos.

En realidad, la renovación de los mercados centrales era una parte del plan de renovación general de la costa de la península (*Waterfront Plan*) que comenzó a diseñarse e implementarse a partir de 1962. Dicho plan, se veía complementado por la voluntad expresa de las autoridades de la ciudad de hacer accesible la costa a los ciudadanos y de que sus calles, como lo hicieron en el pasado, lleguen, a la costa y a la serie de parques, viviendas, instituciones y parques que rodearan a una bahía que debe recuperarse también. Según uno de sus promotores, el banquero y presidente de la división de renovación costera de la ciudad, Frank S. Christian, la renovación “demostrará al mundo que Boston es una ciudad de gran vitalidad y belleza” mientras que para el alcalde Collins mostrará “lo que puede conseguir una comunidad unida cuando las fuerzas líderes [de la ciudad] trabajan de modo enérgico y sin pensar en el beneficio propio por un objetivo común”.²⁵

Hoy, más de cuarenta años después, ha desaparecido de Boston esa gran cicatriz de la ciudad, la Arteria Central, y en el espacio que ocupaba esa autovía, ahora subterránea²⁶, se despliegan un boulevard arbolado que recupera la conexión con la costa y la bahía, jardines, terrazas y otros negocios de servicios y entretenimientos que convierten a la zona, al menos en verano, es un espacio festivo y relajado en el que pasar el día.

Quizá una de las mayores paradojas que encierran los procesos de renovación, y muy particularmente el de Boston, sea que toda renovación del puerto que pase por la recuperación de su frente costero y su viejo puerto se limita a recrear o inventar un espacio nuevo. Como indico en mi artículo, *Pasear Boston*, es llamativo que los recorridos que los turistas hacen por el centro de Boston, de edificio colonial a edificio colonial rememorando los lugares en los que se inició y luchó por la Independencia de los Estados Unidos se realicen en realidad por calles y espacios que se recuperaron al mar tras la Independencia. ¡La sensación de autenticidad colonial y de antigüedad histórica se despliega en un espacio urbano que apenas se parece al original! Viejos edificios alojan nuevos usos, algo que, por otra parte, no es nuevo, y recrean un espacio público (¿?) gestionado por entidades privadas; y en las riveras, a pesar de mantener un paseo que permite recorrer la bahía, se levantan edificios de viviendas con jardines vallados en los que parques privados y piscinas ostentan una posición en la ciudad que ahora es privilegiada cuando hace unos años apenas se podía habitar y estaba ocupada por las clases más pobres y marginadas de la sociedad.

yen la historia de la ciudad.

²³ Tomo esta información de Monge, Fernando “De Boston a ..., op. cit. Véase también: <http://www.faneuilhallmarketplace.com>

²⁴ Ídem, p. 43.

²⁵ Citado en Kennedy, Lawrence op. cit., p. 181.

²⁶ Aquellos interesados en la magnitud y características de la obra pública, conocida popularmente como *Big Dig* (gran excavación o agujero), pueden consultar: <http://www.masspike.com/bigdig/index.html>



Los puertos urbanos como parques temáticos

Para algunos viajeros pasear hoy por los puertos renovados constituye la repetición de una suerte de visita a un parque temático. Aquellos a los que les gusta una experiencia placentera y tienen los medios para disfrutarla la encuentran positiva, aquellos que buscan la variedad, el contraste tendrán la desagradable sorpresa de no sorprenderse. Para algunos de los residentes de la ciudad, el puerto renovado puede significar una nueva razón de orgullo identitario, la recuperación de un espacio hasta entonces inaccesible para él, una nueva imagen de la ciudad; para otros, se ha convertido en un espacio no sólo inhabitable, los barrios en los que allí vivían han sido demolidos, sino intransitables pues el territorio ocupado por los Centros Comerciales Festivos, o el mismo puerto que está sujeto a la jurisdicción de las autoridades portuarias no es realmente público en el sentido tradicional del término y está vedado a aquellos que no pertenecen: es decir a aquellos que, a pesar de ser ciudadanos, no pueden consumir y, por tanto, ser usuarios de un espacio diseñado para el consumo. En Ciudad del Cabo pude presenciar desde la terraza cómo guardias de seguridad vestidos de paisano expulsaban, de modo aparentemente dulce, a personas negras de aspecto modesto; en Puerto Madero, vi como un guarda jurado se encaraba y trataba de expulsar a una señora que parecía carecer de hogar; en Barcelona en el año 2002, unos porteros de un local nocturno de *Maremagnum*, el centro comercial del Port Vell, mataban a un inmigrante ecuatoriano (le apalearon y tiraron al agua inconsciente, donde murió ahogado).

El nuevo espacio de los puertos urbanos es, sin duda, un epítome de lo urbano que nos permite analizar las transformaciones que se están produciendo en las ciudades en general y, muy particularmente, en las ciudades portuarias. Los puertos urbanos ofrecen la posibilidad de crear nuevas áreas de centralidad, como fue el deseo expreso de la ciudad y el puerto de Barcelona con el objetivo de propiciar la transformación de una ciudad-*gateway*, en pleno proceso de globalización, que está perdiendo, como tantas otras, su tejido industrial y trata de recuperar o mejorar su posición en la red de núcleos urbanos global reimaginándose a sí misma. Los puertos urbanos muestran, como indica Saskia Sassen²⁷ al escribir sobre las ciudades globales y la globalización, la nueva geografía de centralidad y marginalidad. Las ciudades tienden a concentrar más y más poder financiero y económico, a centralizar en nodos estratégicos centros de mando mundial que demandan servicios de todo tipo, de alto nivel ocupados por personas de alta capacitación, y de bajo nivel, para inmigrantes y las clases más bajas de la ciudad que se mantienen con sueldos extraordinariamente bajos. Ni Boston, ni las mencionadas Ciudad del Cabo, Buenos Aires o Barcelona son ciudades globales, al menos no lo son según la definición

de Sassen, sin embargo estas ciudades, como la mayor parte de las ciudades que no quieren reubicarse en el nuevo espacio global están sujetas a esa nueva geografía de centralidad y marginalidad que no sólo se manifiesta a escala global sino dentro de la ciudad. Néstor García Canclini y el Laboratorio de Cultura Urbana de la Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, México, nos muestran esos procesos en megalópolis como el Distrito Federal de México. Por una parte nos vemos sujetos a “un proceso de *desurbanización*, en el doble sentido de descomposición del orden urbano y de diseminación del uso público de los espacios urbanos. Esto se debe en parte a la inseguridad y también a la tendencia a preferir la información y los entretenimientos llevados hasta los hogares por la radio, la televisión y el video en vez de la asistencia a cines, teatros y espectáculos públicos que requieren atravesar largas distancias y zonas peligrosas de la urbe”²⁸; y por otro, a la “recharacterización de lo que es una megaciudad”.²⁹ La política económica modernizadora “desbordó la urbe” y “promovió de manera paralela nuevas redes audiovisuales que reorganizan las prácticas de información y entretenimiento, y recomponen cierto sentido conjunto de la metrópoli”.³⁰ La radio, la televisión, nos devuelven una sensación de pertenencia a las ciudades suburbanizadas. “La megalópolis articula grandes contingentes poblacionales no sólo conurbándolos física y geográficamente, sino conectándolos con las experiencias macrourbanas a través de las redes comunicacionales masivas”.³¹ Los puertos urbanos renovados buscan contrarrestar las dos dinámicas a las que se refería García Canclini. Los puertos urbanos renovados tratan de articular, como ya he tratado mostrar, redes de flujo; y tratan, también, de contrarrestar la dinámica desurbanizadora creando una imagen de la ciudad en los espacios centrales de ésta. Los espacios del puerto renovado son seguros, aunque como hemos visto, no para todo el mundo, y permiten la integración de los ciudadanos-consumidores, los visitantes (turistas y hombres de negocio) en un espacio urbano diseñado con el objetivo de concentrar en el mismo, los servicios que requiere una ciudad globalizada, la comunidad portuaria³² y los ciudadanos y empresas transnacionales. En

²⁸ García Canclini, Néstor “¿Síntomas o conflictos? Políticas e investigaciones urbanas”, en *Alteridades*, v. 18, n° 36), julio-diciembre de 2008, p. 16. Este número monográfico dedicado al Laboratorio de Cultura Urbana es de gran interés.

²⁹ Ídem, p. 16.

³⁰ Ídem, p. 17.

³¹ Ídem, p. 17.

³² Me parece muy interesante citar literalmente algunos de las informaciones que ofrece el puerto de Barcelona en su página web oficial: “El Port de Barcelona se está configurando como una gran red de instalaciones y servicios distribuidos en el territorio, accesible a los clientes y con soluciones integradas de servicios logísticos puerta a puerta. El recinto portuario, además de una gran infraestructura territorial y económica, es el centro de este conjunto de centros de servicios (...) de ámbito mundial y conectados mediante corredores multimodales de transporte” <http://www.apb.es/wps/portal>

²⁷ Sassen, Saskia *The Global City. New York, London, Tokio*, Princeton, Princeton University Press, 1991; Sassen, Saskia *Globalization and Its Discontents. Essays on the New Mobility of People and Money*, Nueva York, The New Press, 1998.



los puertos urbanos la dimensión cultural del espacio físico de la ciudad es clave y está relacionada con las transformaciones a las que acabo de hacer alusión. La reacción a la arquitectura y el urbanismo modernista por parte del movimiento urbanista postmoderno está relacionado, sin duda, no sólo con la reacción al movimiento que desarrolló la Carta de Atenas sino, también con la percepción de que es necesario alcanzar un nivel de integración de los tejidos urbanos superior y más diverso en los que además de que la “forma siga a la función”, tal como predominaba en el urbanismo moderno, la “forma siga a la ficción” o, mejor aún, que la forma se integre con todas las dimensiones de lo urbano.³³ Los puertos urbanos son un excelente espacio en los que abordan las transformaciones físicas y espaciales de la ciudad ya que éstos no me parece que obedecen a las lógicas urbanísticas modernistas o postmodernistas. La clave, se encuentra en el equilibrio entre las necesidades funcionales del espacio de las ciudades portuarias y la dimensión cultural. Para Meyer el diseño y la planificación de la costa se debe ubicar dentro de una tendencia mayor que enfatiza la primacía de la sensibilidad humana y sugiere que la costa ha de interpretarse más como una dimensión cultural más que funcional.³⁴ El crecimiento de las ciudades y de lo urbano ha llevado, según Han Meyer, a la desaparición de la centralidad de los centros de las ciudades. Según esta perspectiva, los Distritos Financieros ya no necesitan ocupar posiciones centrales en la ciudad para ser operativos y las ciudades han descubierto la dimensión cultural de las ciudades como un factor que ayuda a contrarrestar los cambios que se están produciendo en los viejos corazones urbanos. De algún modo la alternativa a los Centros Financieros pasa por la *festivalización* de la ciudad, por la compra divertida, por los Centros Comerciales Festivos que mencionaba antes. Los centros de las ciudades han dejado de ser centros para convertirse en espacios tematizados en los que las actividades culturales más clásicas de los estados modernos como visitar museos, asistir al teatro o conciertos de música se combina con espacios tematizados, es decir, espacios en los que un tema, como el del mundo colonial, o el marítimo, generen una sensación de organización espacial totalizadora e integral. En los espacios tematizados no sólo consumimos objetos, consumimos y habitamos espacios de nostalgia y referencia diseñados para el consumo y el juego de identidades.³⁵ Una de las constantes de las renovaciones urbanas parecen pasar, cada vez en mayor medida, por la *tematización* del espacio renovado, en los puertos es bien visible y, a menudo, se asocia con la homogeneización que fuerzan los procesos globalizadores. Como todo es cada vez más parecido, es necesario crear diferencias de modo ficticio en torno a temas sencillos que puedan ser capturables tanto por los ciudadanos como por los visitantes. En los vasos de los puertos urbanos,

parece predominar un tema, la recuperación del mar por la ciudad. Más allá de la verdad que pueda contener esta afirmación, el mar siempre ha sido parte de la ciudad portuaria, aunque éste estuviera separado de la mayor parte de los habitantes por las verjas que protegían las áreas portuarias. La recuperación del mar por la ciudad se desarrolla como un tema, una narración cultural específica que beneficia una dimensión particular de la ciudad que se orienta hacia grupos poblacionales, clases medias y altas, o foráneas, turistas, específicas. Las consecuencias de semejantes *políticas culturalizadoras* deberían ser estudiadas por aquellas autoridades públicas que las promueven; debatidas por los habitantes de la ciudad que las quiere desarrollar; y criticadas por aquellos que investigan sobre los puertos urbanos. Como nos demuestra la experiencia de los Estados Unidos, corremos el peligro de confundir la dimensión cultural de lo urbano con la *tematización*. Al menos desde la década de 1950 se ha ido convirtiendo en más y más fuerte la tendencia a utilizar temas, símbolos y signos para vender mercancías. Los entornos temáticos o tematizados³⁶ son, como indica Mark Gottdiener, el producto material de dos procesos sociales: en primer lugar, un entorno material socialmente construido (“grandes formas materiales [como los centros comerciales] que están diseñadas para servir como contenedores de interacción humana *comodificada*”³⁷); y, en segundo, “formas materiales tematizadas que son productos de procesos culturales orientados para dotar a espacios construidos con significado simbólico y para *transmitir* ese significado a los habitantes y usuarios por medio de motivos simbólicos”.³⁸ Podemos analizar y evaluar si cada puerto urbano, o cada ciudad renovada se ha convertido en un entorno temático en su totalidad o sólo en pequeñas áreas de la misma.³⁹ Es obvio que el tremendo crecimiento del turismo ha fomentado la *tematización* de áreas de la ciudad o, incluso, la *brandificación* de la misma. Barcelona es una de las ciudades y puertos urbanos donde más se están debatiendo las renovaciones diseñadas por las autoridades urbanas y portuarias. Barcelona no sólo ha construido una serie de rutas temáticas, algo muy común en todas las ciudades en las que el turismo es un recurso económico cada vez más valioso, sino que además ha promovido su ciudad como

³³ Véase Ellin, Nan *Postmodern Urbanism*, Nueva York, Princeton Architectural Press, 1999.

³⁴ Meyer, op. cit., pp. 44-48.

³⁵ Lukas, Scott (ed.) *The Themed Space. Locating Culture, Nation, and Self*, Lanham, MD, Lexington Books, 2007.

³⁶ Éstos, a diferencia de los parques temáticos, se pueden diferenciar por no cobrar entrada y por el modo en el que publicita su ‘tema’. No es lo mismo Disneyworld que el centro de Viena aunque, a veces, en cierto sentido se distinguen poco en algunos momentos, por eso los uso en este trabajo de un modo indistinto.

³⁷ Gottdiener, Mark *The Theming of America. American Dramas, Media Fantasies, and Themed Environments*, Boulder, CO, Westview Press, 2001, p. 5.

³⁸ Ídem, p. 5.

³⁹ Un excelente análisis crítico de un espacio portuario tematizado de la ciudad de Nueva York: Boyer, M. Christine “Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport”, en Sorkin, Michael (ed.) *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, Nueva York, Hill and Wang, 1992, pp. 181-204.



una *marca* comercial a costa de la autenticidad y la espontaneidad propias.⁴⁰

Los ‘valores añadidos’ que ofrece un puerto urbano con respecto a otros, a pesar de cierta homogeneidad lógica e inevitable, son distintos. La seguridad prima sobre otros elementos en el caso de Ciudad del Cabo, mientras que la sensación de participar en una ciudad con una historia particular, como es el caso de Boston, se impone sobre otros elementos, como la explotación de la mediterraneidad y el diseño de Barcelona. Para tener una visión más equilibrada de las renovaciones es necesario aproximarse a cada puerto urbano desde varias perspectivas: importa realizar un análisis comparado e histórico de cada uno de los casos, e importa, también, tener en cuenta el contexto en el que se enmarca esa renovación y cómo es percibida, utilizada y considerada por sus ciudadanos y visitantes. Creo, como en el caso de Boston, que el éxito de una fórmula renovadora se fundamenta en el uso conjunto, y ajustado al contexto de ambas perspectivas, la funcional y la cultural. Esta ciudad contó, a diferencia de otras ciudades más recientes de los Estados Unidos, que no llegaron a tener un centro con un carácter histórico tan marcado, contó con una constelación de pueblos y ciudades, con diseños y personalidades bien marcadas que construyeron un continuo urbano diferente al surgido del rápido crecimiento de los suburbios tras la Segunda Guerra Mundial. Los suburbios de Boston no son un desfile de urbanizaciones y centros comerciales ubicados en puntos estratégicos de su red de carreteras. En la zona se mantienen muchos pueblos con carácter e, incluso, con instituciones culturales o sociales reconocidas internacionalmente y, lo que es un elemento importante de la gran bahía en torno a la cual se organizan, ha desarrollado una buena red de transporte público. El papel de la ciudad de Boston, o mejor dicho, de su centro no se limita a las funciones de capital del estado, centro de servicios, y sede de numerosas instituciones de educación superior (además de las Universidades de Massachusetts, University of Boston, Northeastern University, Boston College, al otro lado del río se encuentran la Universidad de Harvard y el Massachusetts Institute of Technology), la ciudad ha sabido mantener la diversidad y vida de acera necesaria para que pueda definirse como un tejido muy denso de actividades urbanas diversificadas. El largo, casi podría decir, proceso de renovación de la ciudad contrasta con los ambiciosos, repentinos, voluntaristas y megalomaniacos proyectos de renovación urbana que no buscan el equilibrio y la interacción con los resultados que se van introduciendo tras una serie de refor-

mas. Boston es un buen ejemplo de renovación continua asentado en la colaboración entre los sectores públicos y privados sujetos al escrutinio de la sociedad civil. En esta ciudad se ha tenido en cuenta la imagen de la ciudad antes de que la idea de marca o *tematización* estuvieran tan extendidas. El viejo puerto ha podido reintegrarse, eso sí totalmente modificado, a la fábrica de la ciudad y el relativamente largo proceso de transformación ha permitido que la ciudad haya podido seguir haciéndose gracias y a pesar de la acción renovadora de autoridades públicas e intereses privados. Por ello la criticada *tematización* de ciertas áreas de la ciudad, el uso de entornos tematizados como el *Faneuil Hall* y *Quincy Marketplace* no ha llegado a dominar sobre la ciudad. El desarrollo del puerto urbano de Boston ha sabido equilibrar la dimensión de *gateway* y área tematizada. Los servicios (hoteles, restaurantes, lugares de ocio) que atraen al turismo tienen también una vital información para mantener la ciudad viva y ‘real’, son válidos también para atraer y mantener a los habitantes que pueblan y convierten a las urbes en ciudades globalizadas. Por supuesto, al expresarme así, doy por sentado que esos habitantes no son sólo los ubicuos ejecutivos transnacionales sino también, los explotados y marginados trabajadores que permiten mantener a esos servicios funcionando. El futuro de esas ciudades no se centra única o exclusivamente en evitar la *tematización* de la misma sino en promover el bienestar y promoción de los intereses de todos aquellos que habitan la ciudad y, muy particularmente, de sus ciudadanos y aquellos que hacen de ese territorio su hogar.

Recibido: 31/05/2009

Acceptado: 10/09/2009

⁴⁰ Para tener una buena perspectiva de los fenómenos a los que me estoy refiriendo en Barcelona, véase: Degen, Mónica, y García, Marisol (eds.) *La metaciudad: Barcelona. Transformación de una metrópolis*, Barcelona, Anthropos, 2008; Delgado, Manuel *Elogi del vianant. Del ‘model Barcelona a la Barcelona real*, Barcelona, Edicions de 1984, 2005; Marshall, Tim *Transforming Barcelona*, Londres, Routledge, 2004; Moix, Llätzer *La ciudad de los arquitectos*, Barcelona, Anagrama, 2002; UTE, Unió Temporal d’Escribes *Barcelona, marca registrada. Un model per desarmar*, Barcelona, Virus editorial, 2004.