

LAS RUINAS DEL MAR: RESCATE Y REHABILITACIÓN DE LOS PAISAJES INDUSTRIALES PORTUARIOS.

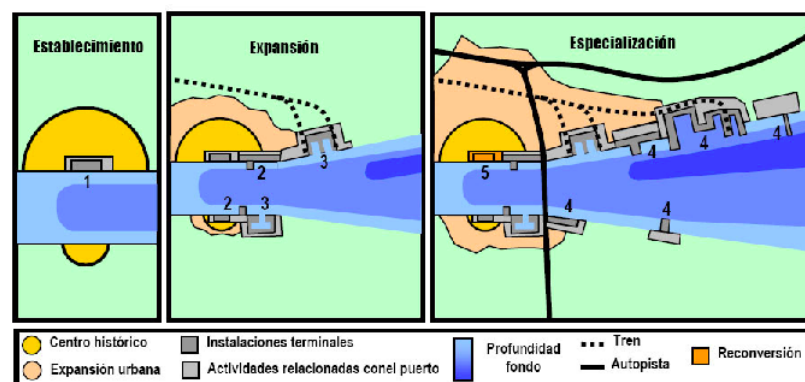
El puerto ha tenido siempre su propia dimensión urbana, bien porque ha estado fuertemente integrado dentro de la propia estructura de la ciudad, o porque ha representado para la ciudad un recurso –no solamente económico-de primer orden. En las últimas décadas, en muchas de las ciudades portuarias se ha inaugurado una nueva etapa en las relaciones entre puerto y ciudad, debido en gran medida a la aparición de la posibilidad –a menudo realizada- de un entendimiento recíproco, orientado a superar antiguos contrastes y posiciones discordantes.

Se ha producido un proceso de separación y aislamiento entre las zonas portuarias y la ciudad, que tras la desindustrialización de esas áreas y el abandono de muchos de los edificios industriales allí situados, ha dado lugar a unos espacios que han seguido manteniendo su segregación, abandonados y sobre los que se ha querido aplicar una política de regeneración con el objetivo de integrarlos dentro del tejido urbano de la ciudad y revitalizarlos social, económica y culturalmente. "El abandono de esos suelos obsoletos en su función, ha dado lugar a grandes espacios vacantes que van a permitir su reutilización con criterios diferentes y a los que hemos convenido en llamar espacios de oportunidad"¹.

Retrotrayéndonos en el tiempo, es necesario admitir que el puerto y la ciudad han pasado por diferentes etapas a lo largo de su dilatada historia. Podemos contabilizar entre cuatro y cinco fases, dependiendo de los autores consultados, que nos ilustran sobre los procesos que han seguido estos dos ámbitos como parte de la misma estructura urbana. Aunque cada una de estas etapas ha tenido especial importancia en la configuración actual de estas áreas, es concretamente la última sobre la que organizaremos el discurso.

Una de las formas más fáciles para entender las complejas relaciones que han caracterizado al puerto y a la ciudad, y que nos sitúan en la necesidad actual de plantear una serie de intervenciones a este respecto, viene dada a través del más que conocido modelo Anyport, enunciado por Bird en 1963. El autor, a través de una serie de fase consecutivas, nos explica la evolución que ha caracterizado la transformación de los puertos y de los diferentes espacios que ha ocupado y que han dado lugar a la morfología portuaria actual².


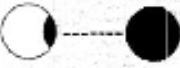



Las tres fases enunciadas en el modelo Anyport, culminan en un mayor crecimiento del puerto, debido sobre todo a motivos de especialización que llevan aparejados diferentes cambios tecnológicos y mayores necesidades de espacio. Esta fase de decadencia también viene marcada por el proceso desindustrializador que se vive a nivel mundial y que da lugar a la obsolescencia de las infraestructuras y por tanto al gradual abandono de los edificios que las albergan, generando un conjunto de espacios, situados en terrenos de gran valor, pero que resulta difícil integrar y adecuar en el contexto de la urbe por diferentes motivos.



Modelo Anyport, Bird (1963)

Hoyle³ también ha desarrollado un modelo, en este caso compuesto de cinco fases, para explicar las variaciones que se producen en las relaciones entre puerto y ciudad. El modelo de Brian Hoyle, que data de 1989, en lugar de hacer hincapié en el desarrollo de la infraestructura portuaria, enfatizaba las variaciones que se van produciendo entre ciudad-puerto desde la antigüedad hasta finales del siglo XX. Esto da como resultado espacios vacíos integrados por un conjunto de edificios de alto valor patrimonial y que representan la memoria viva de un periodo importante de nuestra historia más reciente. Estos lugares no han sido capaces de adecuarse a los necesarios requerimientos de crecimiento que presenta una actividad como la portuaria y se han visto avocados al abandono y en muchos casos al olvido.

A través de una serie de iniciativas que se han venido planteando desde la década de los años 50 en EEUU⁴, se han llevado a cabo iniciativas de renovación de los paisajes industriales portuarios mediante un intento continuo de integración de estos lugares dentro de los límites de la propia ciudad, englobados dentro de proyectos de transformación y reintegración de esos espacios abandonados propios de la ciudad

STAGE	SYMBOL	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port
II Expanding port/city		19th-early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop city confines, with linear quays and break-bulk industries
III Modern industrial port/city		mid-20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960 s-1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of the waterfront		1970 s-1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.

○ city ● port

Etapas en las interacciones entre puerto y ciudad (Hoyle)

postindustrial en los límites que hoy ocupa la ciudad contemporánea. Los primeros casos tienen lugar en EEUU en puertos como el de Baltimore, Nueva York, Boston o el paradigmático caso de Pier 73 en San Francisco

Baltimore fue uno de los primeros ejemplos de renovación portuaria a través de un proyecto dividido en tres fases (Charles Centre, Inner Harbour y Market Centre) mediante la unión de entes públicos y privados dentro del proyecto. Otro de los ejemplos tempranos junto con Nueva York es Boston y su proyecto de Battery Park City, que ha conseguido abrir y reconectar el espacio a través de la unión de diferentes espacios públicos. Este movimiento, iniciado en las ciudades norteamericanas a mediados del pasado siglo, fue posteriormente trasladado a diferentes puntos de la geografía mundial, que partiendo del planteamiento americano han sabido readaptar el modelo a los diferentes lugares, teniendo en cuenta toda una serie de características propias y diferenciadoras que están íntimamente relacionadas con factores de índole histórico y cultural.

Constituyen toda un conjunto de acciones que se engloban dentro de las dinámicas de transformación promovidas por la propia ciudad, en un intento de incorporar las zonas industrial abandonadas pertenecientes a los waterfronts, dentro de los límites de su propia estructura metropolitana, transformandolos para usos urbanos (polivalentes), que han sido redescubiertos en época más o menos recientes como áreas susceptibles de iniciativas de actualización urbana incluidas dentro de los nuevos modelo de intervención espacial dentro de la ciudad.



Puerto de Baltimore

Constituyen iniciativas de futuro que buscan reconectar los frentes costeros como una oportunidad extraordinaria de cohesión del territorio, y que constituyen a su vez laboratorios de experimentación para futuros procesos de renovación urbana y del paisaje industrial. Espacios poseedores de una gran valor estratégico y de un rico patrimonio constituido por infraestructuras y elementos de carácter patrimonial e industrial, buscan conservar la identidad del lugar a través de sus edificios históricos, contenedores de altos valores simbólicos y evocadores de tiempos pasados a través de las ruinas industriales, constitutivas al fin y al cabo de esa memoria colectiva y popular de nuestras sociedades.

La preservación de estos elementos, tanto técnicos como arquitectónicos, se establecen cada día más como una exigencia de carácter social a la vez que un legado de carácter patrimonial y cultural, que permita mantener esos vínculos con el pasado, conservando parte de nuestra historia e identidad, dotándolos al mismo tiempo de usos y alternativas rentables, que posibiliten su pervivencia en el tiempo, mientras contribuyen al desarrollo local de las zonas en las que se engloban, sin olvidar por supuesto, la posibilidad de ponerlos en valor a través de usos de carácter menos mercantilistas, pero que permitan reconecten estos espacios con el arte.

Es un hecho que los puertos han contribuido de una manera clara a configurar la fisonomía de la propia ciudad, lo que ha dado lugar a una interacción entre el puerto y la ciudad a través de una íntima relación de encuentros y desencuentros a lo largo de su historia. Se han llevado a cabo importantes transformaciones desde la segunda mitad del siglo XX, que han dado lugar a un progresivo aislamiento de las zonas portuarias. Esto ha generado desiguales actuaciones con han tenido grandes implicaciones en las estructuras urbanas de la ciudad, aunque no siempre con un planteamiento común. Pese a esto, no hay que olvidar que aunque cada ciudad portuaria posee características propias, en lo referente a la transformación de sus frentes marítimas es posible rastrear un grupo de factores comunes a casi todas las experiencias que



Puerto de San Francisco. Pier 39.

se han llevado a cabo.

Esta corriente, totalmente asentada hoy en día, representa una gran oportunidad para llevar a cabo una correcta regeneración de los frentes urbanos. En estos procesos se unen dos factores que están en cierta medida contrapuestos, la rentabilización y la revitalización urbana⁵. El objetivo es reintegrar áreas consideradas de transición que presenta a menudo un efecto de barrera o pantalla entre los espacios del puerto y de la ciudad. Se trataría de poder conjugar ambos en los diferentes planes de desarrollo que produzca un equilibrio entre las fuerzas económicas y las necesidades de conservación y pervivencia de nuestro inmediato pasado industrial.

Dentro de estos espacios portuarios degradados, abandonados y en desuso, surgen espacios de ruinas, donde la estética del tiempo ha quedado suspendida en una especie de presencia de la ausencia que da lugar a espacios con un marcado carácter simbólico. Espacios vacíos que esconden una densa historia y que forman parte de la fisonomía propia de la ciudad, así como de su propia historia cultural. Ambientes poseedores de un aura⁶, configurados como espacios de la memoria, que mantienen oculta esa historia que debe ser preservada y conservada y sacada a luz.

En los últimos años se ha producido un cierto redescubrimiento de estos paisajes industriales, donde es posible rastrear tanto elementos naturales, culturales como históricos escondidos bajo un velo de nostalgia y degradación. No solamente debemos de tener en cuenta los edificios industriales per se, memoria de un pasado aún reciente, sino que es necesario entenderlos imbuidos dentro del propio paisaje (signo de identidad territorial y recurso patrimonial) en una lucha contra la homogeneización y la globalización que la propia cultura moderna nos impone y que los relega a quedar en el olvido. Lugares donde todavía es posible encontrar ese "Genius loci" que otorga al lugar un valor verdaderamente singular. El tiempo y el espacio han perdido aquí su identidad, dando lugar a unos espacios en los que debemos realizar una relectura.

La ruina como símbolo de la caducidad y de la victoria de la naturaleza sobre la obra. Tenemos la responsabilidad de llevar a cabo una recuperación de la memoria colectiva (nuestra propia memoria), de nuestro pasado, a través de estas huellas naturales, culturales e industriales que con la ayuda de nuevos soportes, nos ofrezcan una visión más real y que nos aparten en cierta medida de las visiones meramente mercantilistas que operan en la recuperación de estos espacios⁷.

Es necesario realizar una nueva lectura e interpretación del paisaje industrial como soporte de la actividad creadora contemporánea, donde haya lugar para la reflexión a través de excusas de carácter creativo. Convendría operar en los espacios y paisajes post industriales desde una filosofía en la que los objetos industriales en ruinas y abandonados se relacionen a través de técnicas paisajísticas que sean capaces de leer y potenciar un orden anterior, al mismo tiempo que introducen toda una serie de cualidades contemporáneas que permitan su pervivencia. Hay que tener en cuenta el beneficio que puede generar el tomar en consideración la utilización de una serie de actividades que estén de alguna manera conectadas con los usos originales de la zona, manteniendo de esta manera viva la memoria del pasado a la que vez que se contribuye a reafirmar la identidad del lugar.

La reestructuración de las diferentes zonas portuarias se viene realizando, como ya hemos indicado con anterioridad, desde hace varias décadas. Podemos poner como ejemplos grandes proyectos que han cambiado la fachada marítima de ciudades de diferentes continentes, extrayendo toda una serie de conclusiones sobre lo acertado o desacertado de sus planteamientos, lo que nos permite a través de la experiencia conseguir una mejora de los diferentes planteamientos que se llevan a cabo para aplicarlos en mejores intervenciones de futuro.

La presencia de diferentes particularidades, tanto de carácter negativo como positivo, dificultan en gran medida la realización de proyectos. Por un lado, la situación de estos enclaves, cercanos a los centros históricos de las ciudades los hace objeto de posibles usos urbanísticos y/o terciarios y fomenta el carácter especulativo de estas operaciones. Unido a esto, se dan una serie de peculiaridades, como el hecho de que se trate de construcciones antiguas en las que existen edificios de interés patrimonial que deberían ser protegidos, actitud que choca ciertamente con los intereses de sus propietarios.

Se produce en la mayor parte de proyectos, una reorganización y reubicación de los servicios portuarios, trasladados a nuevas áreas más acordes con las nuevas necesidades, generando en las antiguas zonas, nuevos usos para actividades de carácter terciario y de tiempo libre⁸.

Estos procesos de transformación de zonas portuarias deben ser entendidos dentro de reestructuraciones económicas de carácter global, que en las décadas de los 50/60 dan lugar a una serie de zonas conocidas como ZIP o MIDES⁹. El cambio que se produce en el comercio marítimo y en las economías portuarias, dio lugar a una reorganización de las propias actividades portuarias. También hay que tener en cuenta un factor de gran importancia como es la desindustrialización. Se producen por tanto dos hechos que producen el abandono de estos lugares.

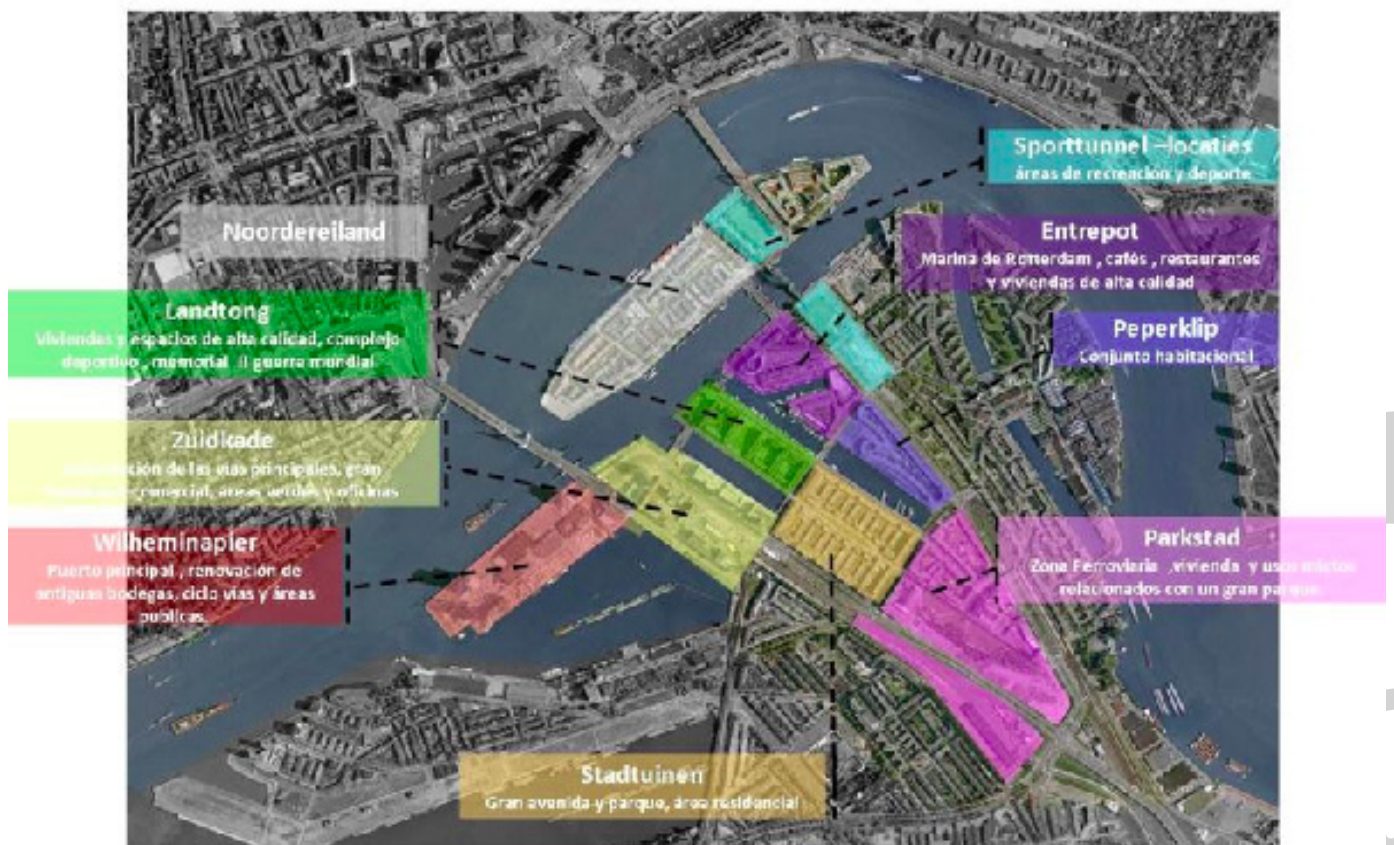
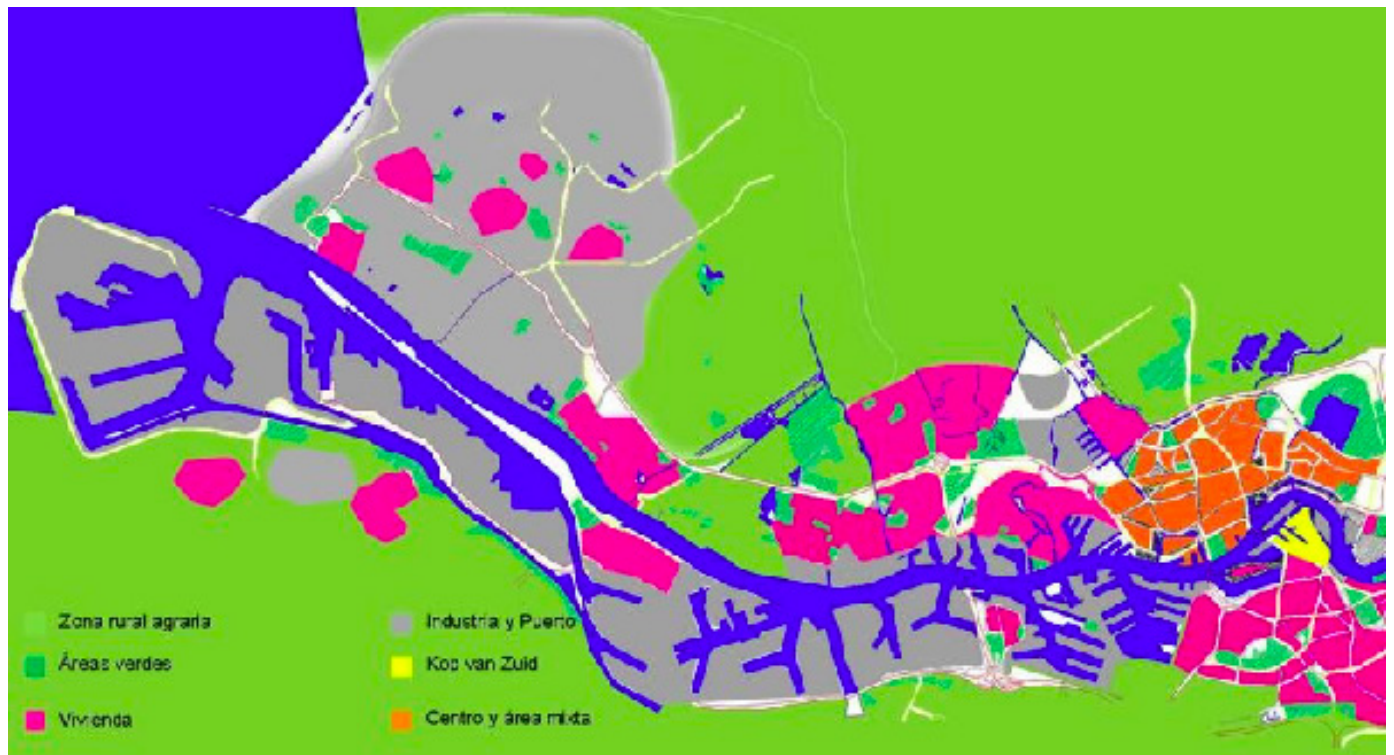
En Inglaterra los proyectos de remodelación de frentes urbanos comenzaron en la década de los setenta. En algunas de sus ciudades se han llevado a cabo importantes transformaciones¹⁰, siendo el ejemplo más paradigmático el proyecto para las Dockland de Londres. Ya en la década de los 80, esta corriente se hizo extensiva a otros países europeos, como Berlín, Ámsterdam o Barcelona. El caso concreto de Rotterdam, con un proyecto conocido como "Koop Van Zuid". Rotterdam propuso a finales de los ochenta, extender el centro de la ciudad hasta la zona portuaria y aprovechar la céntrica ubicación de los muelles y bodegas en desuso, en un intento de reequilibrar las dos orillas del río, así como generar nuevos usos en una zona abandonada.

En lo que respecta a España tenemos numerosos ejemplos a lo largo de todo el litoral que ilustran claramente esta corriente de regeneración de frentes urbanos. En el caso concreto de Barcelona (proyecto de carácter pionero en España), los Juegos

Olímpicos de 1992 fueron una buena excusa para llevar a cabo la transformación, situación que tam-

bién se ha dado en la ciudad de Sevilla debido a la realización de la Expo 92. Tanto los eventos como los equipamientos de carácter singular, actúan como eje director de este tipo de proyectos y suelen ser en la mayoría de los casos garantía de éxito¹¹.

Hay una serie de aspectos comunes que pueden ser localizados en gran parte de los proyectos y que responden por una parte a la existencia de características culturales comunes en toda la zona atlántica, poseedores de una cultura oceánica, base de la identidad común de estas regiones, además de estar incluidos dentro de un amplio proyecto de desarrollo y política territorial atlántica y europea¹². Podemos



Rotterdam, Koop Van Zuid

destacar dentro de esta zona a toda una serie de proyectos que se han realizado en los últimos años (muchos de los cuales todavía están en fase de desarrollo) y que han modificado en gran medida el aspecto de sus ciudades. Ponemos como ejemplo el proyecto de

Abandoibarra para Bilbao, el proyecto de Avilés o el puerto de Pasajes en Guipúzcoa o ya fuera del territorio español, el caso de Lisboa. En lo relativo a Andalucía, hay que tener en cuenta la inclusión dentro de las denominadas ciudades del Arco Atlántico de alguna de sus ciudades¹³.

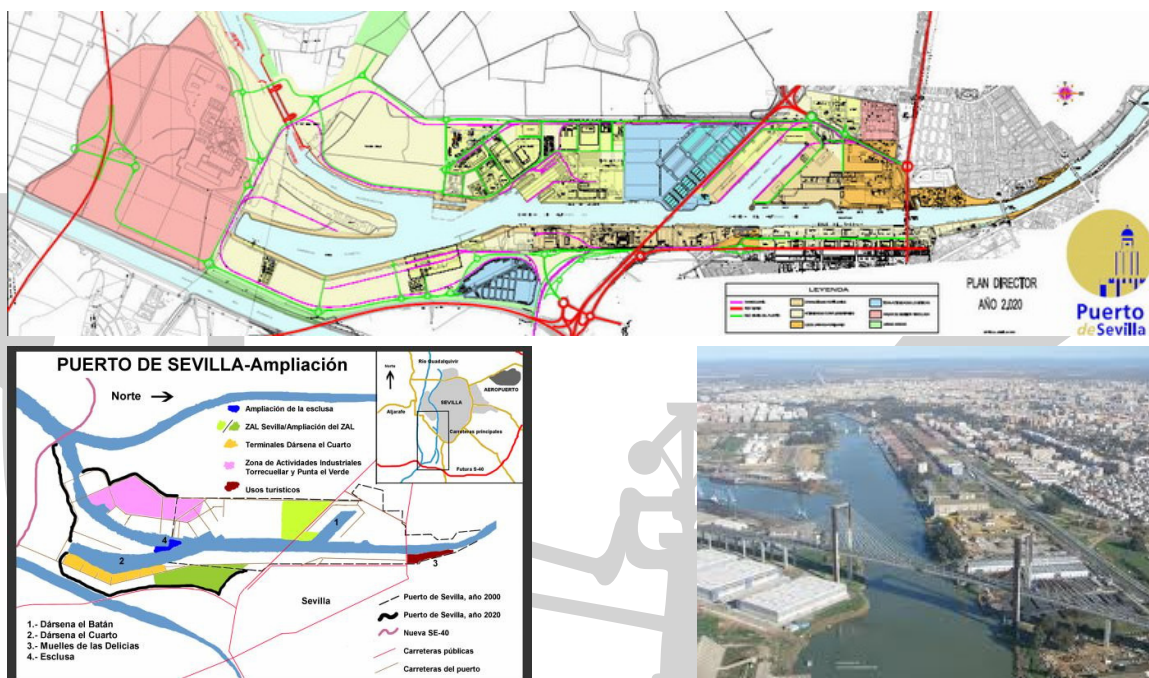


Remodelaciones de Lisboa, Bilbao y Avilés

La transformación de los Waterfronts en las últimas dos décadas ha favorecido importantes cambios tipológicos en las ciudades del Mediterráneo. Significan la oportunidad de redibujar los límites entre el tejido urbano y la línea de costa.

Estos desarrollos permiten crear espacios armónicos, física y funcionalmente, gracias a la citada mezcla de usos. Este criterio es, además, el que impera en los últimos años al ser el que mejor garantiza vivir y trabajar de forma más eficiente y satisfactoria. Esta corriente de rehabilitación de zonas portuarias también tiene su ejemplo en Andalucía.

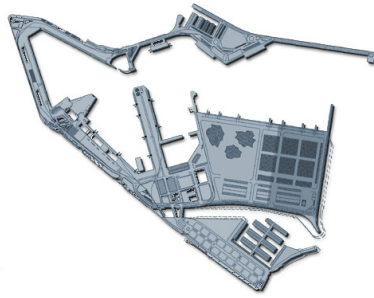
Podemos destacar varios ejemplos en los que se han llevado a cabo proyectos en diferentes zonas portuarias del mediterráneo. Desde sus orígenes, la ciudad de Sevilla ha estado íntimamente ligada al río Guadalquivir, ya que ha operado desde antiguo como puerto fluvial. En esta ciudad en concreto se han llevado a cabo una serie de proyectos para rehabilitar antiguas naves de carácter industrial y destinar a Centro de Información del Puerto de Sevilla¹⁴.



Ampliaciones y remodelaciones del Puerto de Sevilla

También hay que destacar puertos como los de Algeciras, Málaga, Almería o Cádiz. Málaga puede ser entendida como paradigma de la ciudad portuaria. Esta ciudad dispone de las infraestructuras portuarias más antiguas de toda la zona andaluza.

En el caso de Algeciras el hecho de que no hubiera infraestructuras portuarias de importancia ha dado lugar a una falta de proyectos de relevancia arquitectónica y que no ha permitido que se llevaran a cabo de proyectos ambiciosos.



Puerto de Algeciras y de Málaga

La dinámica propia de las ciudades ha dado lugar a un descenso de la actividad económica de ciertos puertos, dando lugar a que en el caso concreto de Málaga, se hayan transformado los muelles 1 y 2 en espacios de ocio, lo que ha llevado aparejada la desaparición de importantes elementos de carácter industrial.

Realizando un exhaustivo análisis podríamos fácilmente determinar que, aunque en muchos casos los espacios portuarios han dejado de ser espacios abandonados y no integrados dentro del conjunto de la ciudad, aún queda mucho por hacer para poder conseguir que dentro de esos proyectos se conceda la justa valoración al patrimonio que los integra y que se lleven a cabo proyectos en los que no se tenga solamente en cuenta aspectos económicos y/o usos de carácter tradicionalistas.

Aclaraciones

Tomás Llavador, J.M., *Valencia Waterfront, nuevos modelos urbanos*, Jornadas "Urbe, territorio y paisaje, XVII Foro Universitario Juan Luis Vives, Valencia 5 de marzo de 2009.

Aunque pensado en principio para explicar el caso inglés, Bird nos señala que su intención es la de desarrollar un modelo estándar que nos permita realizar una comparativa en cuanto al desarrollo y evolución de los espacios portuarios. Bird, J.H. *Seaports and Seaports Terminals*. London: Hutchinson University Library. 1971

A éste respecto ver Hoyle, B.S., "Cities and Ports: Concepts and issues", *Vegueta*, nº 3, 1997-1998, pp. 263-278. Hoyle, B.S., Hilling, D. *Seaports Systems and Spatial Change. Technology, Industry, and Development Strategies*. Chichester-New York-Brisbane-Toronto-Singapore: John Wiley & Sons, 1985. Hoyle, B. S. & Pinder, D. A. *European port cities in transition*. London: Belhaven. 1992. Hoyle, B.S. *The Port-City Interface: Trends, problems and examples*. *Geoforum*, 1989, vol.20 nº 20, pp. 429-436. Hoyle, B.S. *Redeveloping waterfronts in Canadian port cities*. *Rapports*, 1995

Los primeros proyectos de desarrollo de los Waterfronts aparecen en el contexto de las ciudades norteamericanas, en particular en puertos como el Baltimore, San Francisco o Boston, alrededor de la década de los años sesenta y se trasladan a Europa y a otros lugares a partir de la década de los setentaochenta, no generalizándose la tendencia de una manera más o menos uniforme hasta bien entrados los años no-

venta.

Aquí surge el conflicto rentabilización versus revitalización de los espacios portuarios. Aunque es posible la conjugación de ambos factores dentro de un proyecto común, en la mayoría de los casos se tiende a una mayor preponderancia del factor rentable en contra de los valores patrimoniales que suelen presentar estos espacios.

Aura entendida como trama de espacio y tiempo: irrepetible aparición de una lejanía, por cerca que esta pueda encontrarse. Experiencia estética Walter, B., La obra de arte en la época de la reproductibilidad técnica.

Sobre este particular es interesante destacar la intervención de Gordon Matta Clark "Day's End (Pier 52), realizada en 1975. Matta Clark trabajó de manera clandestina durante tres meses en un tinglado ferroviario, dentro del muelle 52 del Puerto de Manhattan. Este tipo de acciones conceptuales abren nuevas vías de unión entre arte y patrimonio, aportando soluciones que se apartan ciertamente de los métodos más ortodoxos de valorización y rescate del patrimonio.

Se pueden destacar en Bilbao la zona de Abandoibarra, en Nueva York, Battery Park City; Barcelona con Port Vell, experiencia pionera en España, Rotterdam con la zona de Kop van Zuid; Hamburgo y Hafens City; Singapur y Marina Bay y Londres con la zona de los Docklands.

Corresponden a las siglas en francés ZIP (Zones industrielles portraires) y MIDES (Maritime industrial development areas). Las áreas MIDA son grandes operaciones portuarias que ocupan grandes lotes de terreno a una distancia considerable de la ciudad y que contribuyen a la separación entre el puerto y la ciudad.

Londres, Liverpool, Bristol, además de otras ciudades como Edimburgo, Glasgow o Cardiff.

Pongamos como ejemplo el caso de Barcelona con los Juegos Olímpicos, el de Valencia con la Copa América o el caso de Bilbao sobre el paradigmático edificio del Guggenheim.

La Conferencia de las Villas del Arco Atlántico (CVAA), nace en el marco de una asamblea general reunida en Rennes (Francia), los días 6 y 7 de julio de 2000, con la presencia de unas treinta ciudades pertenecientes a la fachada atlántica.

Espacio abarca una extensa franja del litoral europeo, que se extiende desde el norte de Francia hasta Andalucía Occidental e incluye Irlanda y las regiones occidentales de Gran Bretaña. Dentro de la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico podemos encontrar incluidas a Sevilla, Dos Hermanas o Jerez de la Frontera.

Las naves fueron proyectadas en 1939 por José Buiza y Fernández-Palacios, como una réplica exacta de las construidas en 1928 por José Granados de la Vega, de carácter regionalista y herencia de la Exposición Iberoamericana de 1929.



Bibliografía:

Alemaný Llovera, J., "Criterios e instrumentos de planificación territorial y control para una relación armónica de la ciudad puerto", Autofagasta, Chile, Octubre, 2003.

Alemaný Llover, J., "Las relaciones Puerto-Ciudad desde la perspectiva del desarrollo local", Ábaco, Revista de Cultura y Ciencias Sociales, ejemplar dedicado a « El Arco Atlántico », nº 40-41, pp.

Alemaný, J., "La Planificación Portuaria y su Impacto Urbano". Voltri Conference Centre -Genova, Italy. 19-20-21-May 1999.

Alemaný, J., "Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina. Intercambio de experiencia y cooperación para el progreso urbano". Revista Portus, nº 1.

Alemaný, J., "Los objetivos y los impactos económicos de las reformas portuarias".

Revista Aquapolis, Noviembre 1999.

Benito del Pozo, P y López González, A., "Patrimonio Industrial y nuevas perspectivas funcionales para las ciudades en reestructuración", Estudios geográficos, LXIX, 264, Enero-Junio 23-50, 2008.

Bergeron, L., "Patrimoine des ports, patrimoine de l'industrie: de l'ambiguïté à l'analogie - The Heritage of Ports, the Heritage of Industry: from Ambiguity to

Analogy", Portus, nº 5, Marsilio Editori; Venice, 2003.

Busquets, J., Los proyectos de renovación de los "frentes de agua"; in: Nueva arquitectura urbana en la ciudad europea; VIII Curso Internacional de Rehabilitación

Urbana: Las experiencias europeas de los 80; Edición Universidad Internacional Menéndez Pelayo; Cuenca, 1990.

Busquets, J., Spanish Waterfronts / Los frentes de agua españoles; in: Portus, nº 1 (1/2001); Marsilio Editori, Venice, 2001

Busquets, J., A Reabilitação das "frentes de água". Estuário, nº 1 y nº 2; Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa, 2003

Cáceres Morales, E., "La reutilización de los espacios portuarios obsoletos", Vegueta, nº 3, 1997-1998, pp. 252-262.

Charlier, J; Malèzieux, J., Les Strategies Alternatives de Redevloppement Portuaire en Europe Occidentale, 1994.

Charlier, J., The regeneration of old port areas for new port uses; in: Hoyle, B.; Pinder, D. (ed.); European port cities in transition; Belhaven; London, 1992 pp.137-154.

Grindlay Moreno, A.L., Integración urbana de espacios portuarios. Consideraciones ambientales. I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Febrero 2002.

Hoyle, B; Pinder, D.A.; (ed.), Cityport industrialization and regional development; Oxford, 1981.

Hoyle, B.; Pinder, D. (eds.), European port cities in transition; Belhaven; London, 1992.

Llaquet, José Luis Estrada., "Los puertos españoles y su relación con las ciudades. Un análisis de su reciente evolución", Portus, nº 4 (2/2002); Marsilio Editori; Venice, 2002.

Marshall, R; Waterfronts in Post-Industrial Cities, Spon Press; London, 2001

Meyer, H; City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam, 1999.

Page, S.J., "Waterfront revitalization in London: Market-led planning and Tourism in London Docks", Craig-Smith, S.J and Fagence, M (Eds.). Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment, London, 1995.

Pinho, P; Malafaya, Filipa; Mendes, Luisa. Urban Planning and Port Management: The Changing Nature of City-Port Interactions. Littoral 2002, The Changing Coast. EUROCOAST / EUCC, Porto – Portugal.

Rimbert, P., "Nantes Metropole. Un developpement Urbain qui préserve l'avenir »,

Ábaco, Revista de Cultura y Ciencias Sociales, ejemplar dedicado a « El Arco Atlántico », nº 40-41, pp.

Schubert, D., "Transformaciones de zonas portuarias y costeras en desuso: Experiencias, posibilidades y problemas", Ciudades, nº 8, 2004, pp. 15-36.

Wood, R and Handley, J., "Urban Waterfront regeneration in the Mersey Basin, North West England", Journal of Environment Planning and Management, 42, 1999.

*Henar Turrado Fernández
Inuna, Asociación de Arqueología Industrial
Mesa 2*

