

## Ciudades portuarias latinoamericanas: Una mirada al contexto

Por *Dominca Abud*

En las últimas décadas las relaciones puerto-ciudad han sufrido cambios debido a la sustitución de los usos tradicionalmente portuarios por usos lúdicos, mientras que el negocio portuario ha tenido que reposicionarse para seguir desarrollándose. No obstante, y debido a la propia naturaleza del puerto, un espacio autónomo a nivel jurídico y territorial, la tendencia actual de políticos y urbanistas sobre los puertos es ligeramente discutible, puesto que el espacio portuario nunca ha sido propiamente ciudad, sino, más bien, un espacio limítrofe.

En el caso de zonas portuarias en desuso, está claro que la reclamación por parte de la ciudad para nuevos usos es muy interesante al ser una posible buena estrategia de mejora de la calidad urbana. Sin embargo, hoy en día, los ciudadanos reclaman también un uso y disfrute del litoral marino que pertenece a los puertos. Se habla de impacto paisajístico, de ruidos, de contaminación, de seguridad, etc. A todos ellos deben responder los puertos con un uso más humano de las actividades que llevan a cabo.

Los geógrafos han aumentado su interés por comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias, analizando cómo las innovaciones tecnológicas y los cambios de orientación del comercio internacional afectan la utilización de los espacios urbanos que enmarcan las relaciones puerto-ciudad. En definitiva, se trata de establecer la interrelación de factores que modifican, no sólo el desarrollo o retroceso del volumen de tráfico, sino también, la incidencia en la propia morfología de su frente portuario.

Las monografías de tipo histórico que describen las diferentes etapas de la evolución del puerto y su ciudad junto con los estudios de rentabilidad económica, han aportado un gran volumen de datos para casos concretos. Pero no han contri-

buido significativamente a establecer directrices comunes que permitan estudiar y comparar las ciudades portuarias entre sí.

Las relaciones de las ciudades con sus frentes de agua se han convertido en un tema central del urbanismo actual. La recuperación de viejos espacios portuarios subutilizados forma parte integrante y es un elemento paradigmático de la política urbanística más avanzada de las ciudades portuarias modernas.

Las nuevas condiciones infraestructurales que impone el desarrollo de tráfico marítimo hacen crecer los puertos hacia amplios espacios menos urbanizados, dejando los muelles y las superficies de mayor contacto con la ciudad histórica subutilizados y, en todo caso, con mayores posibilidades de contribuir al desarrollo socioeconómico global de la sociedad si se proyecta su rehabilitación urbanística, en cambio de continuar, su marginación o lento abandono.

En estos espacios se mantienen edificios y elementos que forman parte del patrimonio histórico. No se trata de sustraer estos espacios portuarios subutilizados a las actividades marítimas, sino que su rehabilitación puede y, en la mayor parte de casos debe, mantener y desarrollar aquellas funciones portuarias que son compartidas con la ciudad.

Suele resultar conflictiva la relación puerto-ciudad, pese a que el origen de las ciudades más importantes se situó, en muchos casos, junto a los puertos, buscando precisamente la amplitud de posibilidades que ofrece el mar —y los grandes ríos—: comercio, comunicaciones, guerra, etc. Sin embargo, con los años se produjo una separación y estas dos entidades terminaron por mirar en direcciones opuestas, encontrando así dificultades en su desarrollo individual. Por eso, desde hace años, se está realizando un considerable esfuerzo en mejorar esta relación.

Los puertos han participado de forma decisiva en la constitución y desarrollo de las ciudades, a las que han conferido su carácter marítimo. Pero, también es cierto que los puertos se han consolidado como entidades exteriores a la propia ciudad y, tradicionalmente, no se ha creído

conveniente articular las relaciones entre ambas. Debido a que la especialización del transporte y la logística son esenciales para el crecimiento económico, debe tenerse muy en cuenta este hecho a la hora de considerar las necesidades de operación y de promover el diálogo entre la ciudad y el puerto.

La existencia de un puerto en una ciudad es determinante para la configuración y evolución de esta, y debe ser considerada desde el aspecto urbanístico, económico, social y cultural. Para las ciudades se trata de modificar su estructura urbana y pasar al paradigma de la ciudad posindustrial; sin embargo, los puertos, a consecuencia de la revolución del transporte marítimo y de la internacionalización que se ha producido, se han dirigido a la conquista de nuevos espacios, más periféricos y accesibles del *hinterland*. Mientras las ciudades tratan de recuperar el patrimonio urbano industrial y paisajístico. En los puertos se impone la política de desarrollo y una transformación progresiva.

Tradicionalmente, los puertos han sido un elemento central de la imagen de las ciudades costeras y una de las piezas clave de su desarrollo urbano. En numerosas ocasiones, y así ocurre en los puertos más famosos del mundo, destacando los ejemplos que han contribuido en mayor medida a promover y consolidar este protagonismo, que, por primera vez, ve cómo América Latina se convierte en un «modelo» para las actuaciones de rehabilitación y de desarrollo de las zonas de *waterfront* urbano de muchas ciudades portuarias.

Dicho *modelo* no se caracteriza sólo por sus soluciones urbanísticas únicas o innovadoras, o por sus notables ejemplos de actuaciones arquitectónicas, sino por las modalidades de intervención, por las elecciones tomadas en lo que respecta a los procesos de diseño y gestión de estas operaciones que, en ocasiones, han determinado la transformación tanto de áreas de *waterfront* como de la misma «imagen» de la ciudad portuaria.

A pesar de las muchas críticas que han marcado durante casi 25 años el curso de la intervención de Puerto Madero, representa sin duda alguna, el primer y más significativo ejemplo de recupe-

ración y renovación de una gran zona de antiguas actividades portuarias, en el corazón de la ciudad. Incluso con sus contradicciones socioeconómicas, típicas de muchos países suramericanos, esta experiencia se ha transformado rápidamente en un modelo de referencia, en el que se han inspirado distintas operaciones urbanas sucesivas en muchas otras ciudades. Así, Puerto Madero ha alcanzado un auténtico valor de prototipo de primera experiencia latinoamericana en este campo de actuaciones, a la que desde ese momento y con un ritmo cada vez más intenso, empezarán a unírsele muchas otras en este continente.

Si se observa en retrospectiva lo que se ha realizado en las distintas ciudades portuarias de este continente, probablemente, se pueden reconocer tres momentos que corresponden en buena medida a:

1. Los años noventa del siglo pasado y, en particular, el inicio y el fin de esta década;
2. una segunda fase que se desarrolla a lo largo de las primeras décadas del nuevo siglo;
3. Y, finalmente, una tercera fase que va desde el año 2010 hasta hoy.

También se puede intentar describir estas tres fases a través de las actuaciones que se han realizado en estos periodos y que podríamos establecer en la siguiente lista:

- 1. En los años noventa del siglo XX.** Al principio de esta década, se pone en marcha y se consolida, como ya hemos recordado, la experiencia de Puerto Madero, en Buenos Aires, y se deberá esperar hasta el final de este periodo de diez años para registrar el comienzo (1997) de otra intervención significativa en un *waterfront* urbano-portuario latinoamericano: el del Malecón 2000, en Guayaquil, Ecuador.
- 2. Las primeras décadas del siglo XXI.** En esta segunda fase se observa un gran interés por los temas de rehabilitación de las áreas de las relaciones puerto-ciudad. Durante esta década se registran algunos casos de es-

pecial importancia, que a veces trascienden los mismos ámbitos dimensionales de la actuación, como en el afortunado ejemplo de Muelle Barón en Valparaíso (2002); el cual recupera el muelle portuario transformándolo en una animadísima terraza-cafetería panorámica sobre el océano por su parte delantera o sobre el anfiteatro urbano, que trepa por los cerros, por su parte trasera.

La lista en este caso es realmente extensa, pero aquí, por motivos de síntesis, podemos sólo citar algunos ejemplos que nos parece que se encuentran entre los más interesantes.

Durante estos pocos más de quince años ya se han terminado actuaciones de gran importancia y gran impacto urbano, como las primeras fases del enorme proyecto de Porto Maravilha, en Río de Janeiro, el cual ha modificado radicalmente el frente marítimo y urbano de la ciudad, con ambiciosos objetivos de recuperación social y salvaguarda del patrimonio histórico de esta área que dio origen a la metrópolis carioca.

Además, no podemos olvidarnos de otras operaciones de indudable impacto urbano, aunque a veces estén en el centro de críticas puntuales o encendidas polémicas. En Guayaquil se ha ampliado la operación a lo largo del río Guayas, con las actuaciones del Malecón Estero Salado; en Barranquilla, Colombia, ha comenzado la recuperación parcial del *waterfront* a lo largo del río Magdalena, con la creación de una Avenida del Río y un nuevo Malecón; en La Habana se ha terminado la recuperación de la histórica Alameda de Paula, sobre el margen urbano cerca del antiguo puerto; en Panamá se ha realizado, a pesar de la fuerte oposición, la Cinta Costera para permitir que el tráfico intenso, también relacionado con las actividades portuarias, bordee, sobre el agua, el núcleo histórico de la ciudad.

Asimismo, hay algunos proyectos de notable importancia que permitirían reorganizar con nuevas estructuras las actuales actividades portuarias en el ámbito urbano. Este es el caso de Santos, el principal puerto de Brasil y de todo el continente latinoamericano. La propuesta de reorganización de Porto Valongo posibilitaría, entre otras cosas,

crear nuevos muelles y espacios de servicio adecuados para el crecimiento del tráfico de cruceros, que muestra signos de un prometedor desarrollo. De igual modo, tiene una especial relevancia la voluntad, ya concreta y determinada, de proporcionar una nueva ordenación y una fisonomía distinta a todo el frente costero de la bahía de La Habana, tras el traslado del puerto comercial y de varias actividades industriales en el puerto marítimo de Mariel, a solo 40 kilómetros de la capital.

Lo mismo ocurre con el recientísimo proyecto para el *waterfront* de la capital de Paraguay, Asunción, que permitiría un desarrollo de las actividades económicas relacionadas con los puertos, al rediseñar completamente la antigua y obsoleta vista de la ciudad sobre el río Paraguay.

Sin duda, también vale la pena citar dos ejemplos de ciudades portuarias colombianas: Cartagena y Santa Marta. En Cartagena se podría abrir, con el abandono de la Armada, del que se habla desde hace tiempo, una extraordinaria posibilidad de recuperación urbana de la actual Base Naval de Tierra bomba, un área localizada estratégicamente en las proximidades del centro de la ciudad.

En Santa Marta se está diseñando una nueva fachada urbana entre el puerto y la ciudad, la cual una vez que elimine o al menos reduzca los problemas derivados del transporte de carbón en el puerto cerca del centro urbano, podrá desarrollar las actividades del puerto de cruceros junto con las vinculadas a la existencia de una magnífica playa urbana.

En este impresionante panorama de ejemplos no se puede negar que existen casos, muy discutidos, sobre los que se han abierto también debates muy encendidos. Uno de estos casos es, por ejemplo, el de la construcción del Mall Plaza Barón, en Valparaíso, que tras el éxito obtenido hace años con Muelle Barón, pretende ocupar con imponentes estructuras comerciales, construidas a pocos metros del frente del océano, una vasta área del *waterfront* urbano, negando, definitivamente, a la ciudad su acceso al agua, en un largo. El continente latinoamericano, en este ámbito de la rehabilitación urbano-portuarios, en el relativamente breve periodo de tiempo de 25 años que

se ha examinado, se reconoce en estas actuaciones es uno de los principales, a veces incluso el principal, fenómenos de rehabilitación urbana de las ciudades portuarias latinoamericanas, en las últimas décadas, reconociendo en la solución de las cuestiones relacionadas con la compleja y articulada relación Puerto-Ciudad uno de los estímulos esenciales para buscar una mejora de la competitividad de los puertos y de la calidad de vida de la ciudad, en muchos de estos proyectos latinoamericanos hay algunas características de originalidad y de creatividad única en las que se pueden identificar las huellas del espíritu de estos países.

La mejora de las relaciones puerto-ciudad debe basarse en la integración urbanística de las zonas portuarias con nuevos usos, a la vez que se estimula el desarrollo portuario con el menor impacto posible en el entorno y en la salud. Esta reconversión de zonas y actividades portuarias constituye la clave para el desarrollo equilibrado y sostenible.

## Comunidades digitales: usos de las TIC y ciudades inteligentes sostenibles

*Por Msc. ing. Fabián Alberto Gaitán Giraldo e ing. Jimena del Pilar Espeleta Díaz*

Este artículo se divide en tres apartados: comunidad digital, uso de las TIC y ciudades inteligentes sostenibles. En estos apartados se realizará una descripción de las principales ventajas y cómo se usan en la actualidad; lo anterior, para tener un acercamiento y evidenciar la importancia de estos términos en el desarrollo sostenible del territorio. Se realizó un análisis del estado del arte correspondiente a los tres apartados mencionados, donde se sustrajo de forma concreta el contenido de estos. El principal objetivo de la investigación fue dar algunas pautas necesarias para que los participantes del Taller Internacional obtengan estos conceptos con el fin de ser usados en el desarrollo de sus trabajos.

### *Introducción*

La elaboración de este artículo se fundamenta en bases teóricas que permiten abordar desde diferentes disciplinas el concepto de comunidades digitales. En este caso, se busca dar a conocer su concepto, su importancia, su uso y cómo en la creación de comunidades se pueden construir saberes a partir de la experiencia y la interacción de sus integrantes. Por otra parte, el uso de las TIC ha sido fundamental en el desarrollo político, social y económico de todos los países, puesto que su uso aporta a la solución de innumerables problemas en la sociedad actual. Es importante mencionar que las comunidades digitales y las ciudades inteligentes se fundamentan en el uso de las TIC para lograr su desarrollo, como se evidenciara en cada uno de los apartados del presente artículo.

#### *1. Comunidad digital*

Teles y Turoff (1995) proponían a la comunidad digital o también conocida como comunidad virtual como estrategias emergentes para la educación de este siglo XXI, las redes de aprendizaje. El tér-