

IV CONGRESO INTERNACIONAL CIUDAD Y TERRITORIO VIRTUAL repensarlaciudad



Procesos de reconversión portuaria, estrategias de desarrollo urbano.



Arq. M.Sc. Rolando Biere Arenas Dra. Arq. Pilar García Almirall

Centro de Política de Suelo y Valoraciones | Universidad Politécnica de Cataluña



ESTRUCTURA DE LA PRESENTACIÓN

- DEFINICIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**
- DEFINICIÓN DE OBJETIVOS**
- ESTADO DE LA CUESTIÓN**
- ESTUDIO DE CASOS**
- METODOLOGÍA DE TRABAJO**
- COMENTARIOS FINALES**

DEFINICIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

CIUDADES PUERTO

ANTIGUEDAD

EDAD MEDIA

ÉPOCA INDUSTRIAL

ACTUALIDAD

ACTIVIDADES PORTUARIAS

ciudad de Alejandría pueblo Fenicio - comercio marítimo

viajes a oriente - colonias de ciudades

*extensas zonas de instalaciones portuarias - 'barreras'
distanciamiento entre el habitante y su frente marítimo*

*tecnificación y flexibilización, suelos obsoletos y en desuso
transformación a usos urbanos*

CICLOS ECONÓMICOS

RECONVERSIÓN DE SUELOS PORTUARIOS

Intereses sociales y económicos

Primera línea de mar

Puerto - ciudad

VALPARAÍSO

Políticas de gobierno

Proyecto de transformación del borde costero

Plan Maestro del Puerto de Valparaíso

DEFINICIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

ANTECEDENTES GENERALES

WATERFRONS

FRENTE MARINO

IMAGEN DE CIUDAD

USOS DE ALTO STANDING

En la temática del “WATERFRONT REDEVELOPMENT”: incide la innovación tecnológica y logística y el cambio de la percepción de la posición pública”

HAYUT (1994) en MUSSO, Enrico. “Città portuali: La economía e il territorio”.

Las potencialidades paisajísticas y lúdicas de estos lugares y la revaloración mediática de su valor simbólico, aumentarán el carácter especulativo de las inversiones. Los frentes de agua de ciudades, pasarán así a definir los SKYLINES dictados por nuevos conjuntos urbanísticos de alta sofisticación y a construir un rótulo de nuevo imaginario urbano.”

PORTAS, Nuno (1998) “Agua. Cidades e frentes de agua”.





DEFINICIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

HIPOTESIS DE PARTIDA

Estas transformaciones se llevan a cabo en ciudades, cuyo deterioro portuario genera repercusiones negativas respecto de la imagen de la ciudad. Por ello se realizan estas intervenciones como **ESTRATEGIA** para provocar **REGENERACIÓN URBANA** del área deteriorada y en desuso, pero además para **ACTIVAR SOCIAL Y ECONÓMICAMENTE** un área, que excede los límites portuarios.

La gestión de las transformaciones de estos suelos y el control de las tareas de ejecución, tanto de las transformaciones y cambios de titularidades del suelo, es una tarea de complejidad que debe ser asumida por una **ENTIDAD SEMIAUTÓNOMA O DEPENDIENTE, PRIVADA O SEMIPÚBLICA**, cuya **FINALIDAD ESPECÍFICA** sea la de **CONCRETAR EL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN**

Estos procesos de transformación se plantean asociados a **COYUNTURAS ESPECÍFICAS** eventos mayores en la ciudad, deportivos, históricos, etc.; a partir de las que se puede potenciar la participación de los **ACTORES PRIVADOS Y DE LA CIUDADANÍA** y facilitar el proceso.



DEFINICIÓN DE OBJETIVOS

OBJETIVOS GENERALES

- Determinar y concretar el rol de las transformaciones del suelo portuario, **COMO FACTOR ESTRATÉGICO PARA LA REGENERACIÓN URBANA**, desde una perspectiva física, social y económica, que genera intereses y tensiones por obtener el suelo y los beneficios que de él se obtendrán.
- Descubrir, desde el análisis de casos de estudio, la gestión que se ha realizado y como ésta enfrenta las transformaciones, considerando **PROYECCIÓN DE LAS INVERSIONES** y una **EVALUACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL**.
- Conocer las **CAUSAS Y MOTIVACIONES** que generan dichas transformaciones y el **ESTADO SOCIAL Y ECONÓMICO** de los sectores, antes y después de los cambios.
- Determinar la posibilidad de una **INSTANCIA ADMINISTRATIVA** adecuada para hacerse cargo de un proceso de transformación del suelo portuario.
- Investigar el concepto de **OPORTUNIDAD EN EL URBANISMO** como generador de estos procesos.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

EL CONCEPTO DE REGENERACIÓN URBANA

TRANSFORMACIONES PORTUARIAS

simultáneas a teorías de transformación de centros urbanos.

NUNO PORTAS

economía regional portuaria, el centro puerto - ciudad

ENRICO MUSSO

PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

mediados siglo XX, Estados Unidos, se arrasaba con lo 'viejo'.

JANE JACOBS

diversidad de usos de sustentación mutua

años 70 respeto de características propias de cada ciudad.

PETER HALL

vida e historia de la ciudad y valora la regeneración urbana

MANUEL CASTELLS

Información, gobierno local, participación ciudadana

JORDI BORJA

normativas, aspectos históricos, sociales, ambientales, etc.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

LA NUEVA IMAGEN DE CIUDAD

KEVIN LYNCH

Definición tradicional borde, senda, hito, nodo, barrio, etc.

Generación de IMÁGENES COLECTIVAS asociadas al ÉXITO de las ciudades, en que las de SKYLINE RECONOCIBLE en el mundo tienen ya una imagen global.

**OBRA DE ARTE O MONUMENTO DE CIUDAD
EDIFICIO DE AUTOR**

“Por diversas razones la edificación de monumentos en las ciudades está íntimamente ligada a la necesidad de auto glorificación, sea a instancia, nacional, regional o local...”

SARDO, Delfim. (2002). “O fantasma de Rodin: notas sobre arte e espaço urbano”.



ESTADO DE LA CUESTIÓN

LA OPORTUNIDAD EN EL URBANISMO

Posguerra se asocian las transformaciones a coyunturas mayores

*EVENTOS DEPORTIVOS, CULTURALES, CONMEMORATIVOS
INCENTIVOS ECONÓMICOS, TRIBUTARIOS, ETC.*

“La cantidad de zona abandonada de la que la Corporación de Desarrollo de los muelles de Londres tuvo que hacerse cargo, era tan enorme que la única manera de abordar el problema sin depender de enormes cantidades de dinero público (...) fue crear una situación especial de efecto <bola de nieve> que generara enseguida una credibilidad real hacia los muelles entre los potenciales promotores comerciales y de viviendas. Así pues era necesario ser oportunista y aceptar las propuestas de los promotores”.

WARD. R. (1986). “Londres: The emerging Docklands city”.

PLANES INTEGRALES DE INTERVENCIÓN

PLANES ESTRATEGICOS

PROPUESTAS DE REGENERACIÓN



ESTADO DE LA CUESTIÓN

EL RANKING DE CIUDADES

Información de las ciudades es fundamental para los individuos

*TURISMO, REDES DE COMUNICACIÓN, GLOBALIZACIÓN
VENTAJAS COMPARATIVAS
PARÁMETROS DE MEDICIÓN*

“La mayoría de los rankings pretende ofrecer una clasificación del orden de las ciudades, en base a la calidad de vida y la capacidad de sostener procesos de desarrollo en el nuevo orden socio económico, supuestamente capaces de facilitar la decisión acerca de que centro urbano ofrece mejores posibilidades promotores”.

BORJA, Jordi y CASTELLS, Manuel. (1997). “Local y Global. La Gestión de las Ciudades en la era de la Información”.

*TERMINOS DE RIQUEZA
CRECIMIENTO
CAPACIDAD DE CREAR EMPLEO
VALORACIÓN DE CALIDAD DE VIDA
NIVEL DE INTERNACIONALIDAD
ATRACTIVO DEL NÚCLEO URBANO*

AUTORIDAD LOCAL

IMAGEN DE CIUDAD





ESTUDIO DE CASOS



INTERVENCIONES EN CIUDADES PORTUARIAS



ALGUNAS ESTRATEGIAS DE GESTIÓN PORTUARIA

ADMINISTRACIONES O INSTITUCIONES

CORPORACIONES DE DESARROLLO PÚBLICO – PRIVADAS

AGENCIAS PÚBLICAS ESTATALES O LOCALES

PERSONAJES PÚBLICOS O ALCALDES

ED LOGUE

ORIOI BOHIGAS

EMPRESARIOS PRIVADOS

PROYECTOS DE INVERSIÓN CON ÉNFASIS EN LO PÚBLICO



ALGUNOS ASPECTOS ESCENCIALES

ZONAS

PROGRAMA

PRESUPUESTO

FINANCIAMIENTO

PARTICIPACIÓN PRIVADA

ESTUDIO DE CASOS

PUERTO MADERO, BUENOS AIRES, ARGENTINA

VOLUNTAD DE RECUPERAR UN ESPACIO URBANO

PLAN ESTRATÉGICO

USOS COMERCIALES, RESIDENCIALES Y CÍVICOS.

**OBJETIVOS - ESTRATEGIA
DE REGENERACIÓN URBANA.**

Recuperación Costanera como espacio verde de la ciudad.
Puerto Madero como oportunidad de nuevo modelo de centro.
Nueva oferta de residencia central.
Nueva oferta de espacio terciario.
Reutilización de los galpones y del patrimonio arquitectónico.
Nueva oferta de zona residencial de densidad intermedia.
Sistema de accesibilidad propio.
Eje principal «centro histórico-reserva ecológica-río».
El tamaño debe absorberse con operaciones de escala controlable.
Iniciativa pública y desarrollo con inversión privada.
Puerto Madero, una pieza urbana relevante de Buenos Aires.

CORPORACIÓN DE PUERTO MADERO encargó un plan maestro a un equipo técnico

*SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO DE LA MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES
CONSULTORES EUROPEOS ASOCIADOS (JOAN BUSQUETS Y JOAN ALEMANY).*





ESTUDIO DE CASOS



EL CASO DE RÓTTERDAM

BUSQUEDA DE ENTORNO MEDIOAMBIENTAL FAVORABLE

METODOLOGÍA DE ENFOQUE INTEGRAL

elementos sociales, económicos, de transportes, de vivienda y de promoción
participación de los sectores público y privado

PROCESO MODULADO Y EVOLUTIVO

evaluación permanente, ajustándose a los cambios del entorno
enfoque democrático del proceso

DETERMINACIÓN DE ACCIONES PRIORITARIAS

ADMINISTRACIÓN DEL PROCESO DE GESTIÓN

ENTE ESPECÍFICO

concreción del proceso
control de las etapas de ejecución y de los plazos y recursos

ESTUDIO DE CASOS

EL PORT VELL. BARCELONA

RECUPERACIÓN DEL AGUA PARA LA CIUDAD Y SUS ACTIVIDADES

PUERTO AUTÓNOMO DE BARCELONA

Gerencia 2000

Financiamiento distinto del Puerto Autónomo de Barcelona.

GENERALITAT DE CATALUNYA

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO

OBJETIVOS

*Espacio portuario para usos lúdicos, culturales y turísticos.
Integración y dotación de actividades y equipamientos para ciudad vella.
Apertura de la ciudad al mar.*

CARACTERÍSTICAS

*Capacidad de gestión de los organismos públicos y profesionales
Estrategia de creación del modelo
Gerencia funcionó como promotora de la ciudad,*





ESTUDIO DE CASOS

LA REGENERACION DE LOS DOCKLANDS DE LONDRES. INGLATERRA

RECUPERACIÓN DE UN ÁREA PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y COMERCIALES

COMIENZO SIN PLANEAMIENTO URBANO

Década del setenta: período de intentos fallidos de desarrollo

LONDON DOCKLANDS DEVELOPMENT CORPORATION (1981)

Corporación de Desarrollo Urbano

Enterprise Zones,

Beneficios tributarios y económicos

CARACTERÍSTICAS

Apoyo financiero en un monto inicial de 60 a 70 millones por año.

Control unitario del desarrollo del sector de tres municipios.

Adquisición de suelo de autoridades públicas.

Gestora de la Enterprise Zone de la Isle of Dogs.

Promotora y comercializadora del área de los Docklands.

ESTUDIO DE CASOS

EL PROCESO EN VALPARAÍSO

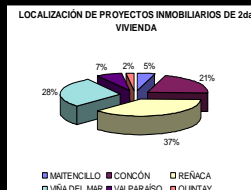
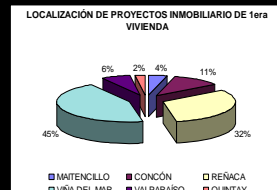
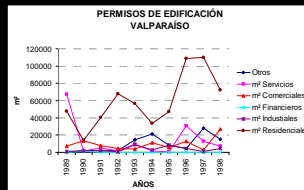
ESTUDIO DE CADE - IDEPE / URBE

ETAPAS

*Alternativas de uso del suelo
Evaluación económica y social
Definición de alternativa Taller de Validación (2000)*

ESTRUCTURA

**Evaluación del perfil del proyecto de ampliación del puerto.
Análisis de Propuestas Públicas y Privadas para el sector.
Determinación de demandas inmobiliarias en el borde costero.
Alternativas de estructuración para el borde costero.**

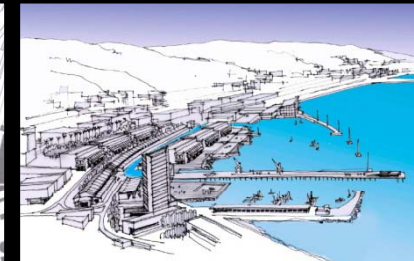


Permisos de Edificación en Valparaíso.
(Fuente: URBE/INE)

EL PLAN MAESTRO PORTUARIO

Metodología de etapas y talleres de revisión

**PROPUESTA DE IMAGEN OBJETIVO
PROPUESTA DE PLAN SECCIONAL PUERTO BARON
PROPUESTA DE NEGOCIOS**



METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTRUCTURA BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN

INVESTIGACIÓN TEÓRICA

TRANSFORMACIÓN PORTUARIA REGENERACIÓN URBANA WATERFRONTS
MANUEL CASTELLS, JORDI BORJA, PETER HALL, JANE JACOBS, KEVIN LYNCH
NUNO PORTAS, ENRICO MUSSO

REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

Antecedentes históricos de ciudades puerto
Aspectos técnicos y de gestión
Aspectos sociales de las intervenciones

Libros.
Artículos de revistas.
Artículos de periódicos.
Páginas web.

ANÁLISIS DE LOS CASOS

RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES OFICIALES Y TÉCNICOS.
VISITAS A CIUDADES PARA EVALUAR REPERCUSIÓN DE LOS PROGRAMAS SOBRE EL ENTORNO.
ESTABLECIMIENTO DE CONTACTOS CON INSTITUCIONES E INSTACIAS PÚBLICAS.
ENTREVISTAS CON PERSONAS CO-RESPONSABLES DE LOS PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN:

JOAN ALEMANY

JORDI BORJA

NUNO PORTAS

SÍNTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

REALIZACIÓN DE FICHAS SÍNTESIS DEL ANÁLISIS.
PLANTEAMIENTO DE LA PROPUESTA DE MODELO.
CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN.

METODOLOGÍA DE TRABAJO

REFLEXIÓN GENERAL DE LAS SITUACIONES Y TEMAS DE ANÁLISIS

ANÁLISIS TEÓRICO DE LA EVOLUCIÓN DE LAS CIUDADES PUERTO Y SUS TRANSFORMACIONES

DEFINICIÓN Y SELECCIÓN DEL PERFIL DE CIUDADES DEL ESTUDIO

ESPAÑA, ITALIA, HOLANDA, INGLATERRA, ESTADOS UNIDOS, ARGENTINA Y CHILE

PRIMERA MUESTRA GENERAL

RESTRICCIÓN DE LOS CASOS



DESCRIPCIÓN GENERAL



ANÁLISIS ESPECÍFICO

CARACTERIZACIÓN DE LAS CIUDADES Y PUERTOS EN CADA CASO

CARACTERÍSTICAS DE TOMA DE POSTURA

OBJETIVOS DE FUTURO EN CADA CIUDAD

ESTANCIAS Y VISITAS A CIUDADES E INSTITUCIONES DE GESTIÓN

PUERTO MADERO Buenos Aires, Argentina
PUERTO VIEJO de Génova en Italia
CHELSEA PORT en Manhattan, Estados Unidos
PORT VELL de Barcelona.
CASO DE VALPARAÍSO en Chile

Corporación de Puerto Madero
Compañía del Puerto Viejo
Chelsea Port Corporatin
Gerencia 2000 y Port de Barcelona.
DOP y Empresa Puerto Valparaíso.

METODOLOGÍA DE TRABAJO


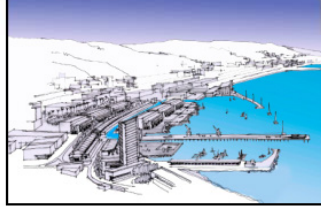
ELABORACIÓN DE FICHAS SÍNTESIS DE LOS CASOS ESTUDIADOS

ELEMENTOS SÍNTESIS DEL ANÁLISIS

CUADROS DE INFORMACIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA

EL SECTOR DEL PORT VELL	
	
Modalidad: Concursos para concesiones de los proyectos Entidad responsable: "Gerencia 2000", creada por el Puerto Autónomo de Barcelona, con funcionamiento autónomo, para hacerse cargo de la consecución de las obras de las transformaciones del sector del Port Vell. Además se debe hacer cargo de la administración de los espacios públicos, de las instalaciones y de la gestión general del Port Vell. Plazo de Ejecución: 1988 - 1995. Inversión: 30.000 millones de pesetas (1990-1997) Origen de Inversiones: Pública en espacios públicos y privada en los edificios singulares (nacional y extranjera) Superficie ámbito de actuación: 54 Hás. (de la zona más interior del puerto). Marco normativo: Plan Especial del Port Vell. (marzo 1988 - mayo 1989)	
Objetivos Fundamentales: La reutilización del espacio portuario para usos lúdicos, culturales y turísticos. La integración y dotación de actividades y equipamientos para el distrito de ciudad vella. La apertura de la ciudad al mar.	
Los edificios: World Trade Center. (al extremo del moli de Barcelona). Cinesa, cine IMAX, Centro Comercial Maremàgnum, Acuarium, Centro deportivo de la Barceloneta, área técnica de la marina Port Vell, Clubs Náutico y marítimo y la nueva marina de Port Vell. Desarrollados como edificios singulares las ubicaciones determinadas por el plan.	
Etapas Básicas de Ejecución: Primera etapa, 1988 - 1992: Planificación de obras, preparación de terrenos y concursos para las concesiones. Obras de espacios públicos. Inicio de obras. Segunda etapa, 1992 - 1994: Planeamiento de realización de obras. Tercera etapa, 1994 - 1995: Inauguración de principales equipamientos.	
Observaciones: En la actualidad se están desarrollando otras transformaciones en sectores portuarios y de almacenamiento, como son el sector del Forum 2004 y por el sector de los almacenes ubicados tras del Montjuic.	

EL PROYECTO GENERAL	
País: Chile. Ciudad: San Antonio. Período: 2000 - 2010 Inversión estimada: Entidad Gestora: Empresa Puerto San Antonio / DOP Marco Normativo y de Planeamiento Vigente: Ley General de Urbanismo y Construcciones. Plan Regulador Comunal. Estrategia de Desarrollo Regional. Plan de Desarrollo Comunal. Plan Maestro del Puerto de San Antonio. Plan Seccional Portuario.	
Aspectos determinados: Zonas: zonas de uso público y portuario Programa: comercial y turístico Presupuesto: estudio de costos inicial Financiamiento: Propuesta de partes pública y privada. Participación privada: Cesiones de suelo, concesiones, etc.	
	
Observación: La definición de los cinco aspectos, da la posibilidad real de inversión, sobre la base de un marco general de antecedentes concretos y visión de futuro.	
País: Argentina. Ciudad: Buenos Aires. Período: 1991 - 2000 Inversión estimada: Entidad Gestora: "Corporación de Puerto Madero". Sociedad pública con participación de la Gobernación de la provincia y de la Municipalidad. Superficie a intervenir: 130 Hás de suelo y 40 Hás. de agua repartidas en 4 diques.	
RECUPERACIÓN DE PUERTO MADERO	
Marco Normativo y de Planeamiento Vigente: Plan Estratégico (1991). Herramienta de conceptos básicos.	
Objetivos básicos: La recuperación del puerto para usos comerciales, residenciales y cívicos.	
Aspectos esenciales considerados: <ul style="list-style-type: none"> - Puerto Madero, fachada de la ciudad al río. - Recuperación de la Costanera como espacio verde principal de la ciudad. - Puerto Madero como oportunidad de nuevo modelo de centro. - Nueva oferta de residencia central. - Nueva oferta de espacio terciario. - Reutilización de los galpones y del patrimonio arquitectónico. - Nueva oferta de zona residencial de densidad intermedia. - Sistema de accesibilidad propio. - Eje principal «centro histórico-reserva ecológica-río». - El tamaño debe absorberse con operaciones de escala controlable. - Iniciativa pública y desarrollo con inversión privada. - Puerto Madero, una pieza urbana relevante de Buenos Aires. 	

PROYECTO DEL SECTOR MUELLE BARON	
País: Chile. Ciudad: Valparaíso. Período: 1996 - 2010 Objetivo: Liberar el sector de suelo del muelle Barón, que actualmente es usado como sector portuario y dejarlo en disponibilidad de uso para la ciudad, como espacio público con servicios y equipamiento turístico, comercial y habitacional. Reducir el suelo portuario y generar una remodelación del sector del muelle Prat. Marco de actuación: Celebración del Bicentenario de la Independencia de Chile. Sectores: Sector de suelo "Muelle Barón" y remodelación sector "Muelle Prat". Inversión estimada: 300.000.000 de dólares Entidad Gestora: Empresa Puerto Valparaíso. Este punto merece comentario, ya que no se ha considerado la creación de una entidad de funcionamiento autónomo, cuya finalidad única sea el proceso de transformación.	
Marco Normativo y de Planeamiento Vigente: Ley General de Urbanismo y Construcciones. Plan Intercomunal de Valparaíso. Estrategia de Desarrollo Regional. Plan Maestro del Puerto de Valparaíso. Plan de Desarrollo Comunal. Plan Seccional Barón Yolanda. Plan Regulador Comunal. Plan Seccional de vistas Muelle Prat. Plan de Transformación del Borde Costero. Plan Seccional Portuario.	
EL PROYECTO URBANO DE BARON	ZONAS GENERALES PROPUESTAS
	
	
Imagen Objetivo del Proceso: Considera el agua como elemento ordenador del suelo, que se construye como una sucesión de vacíos urbanos en el borde, contemplando el reciclaje de la bodega Simón Bolívar y agregando como elementos de soporte una rambla de borde costero y playas.	



COMENTARIOS FINALES

- Respecto de avanzar hacia un modelo de gestión para zonas portuarias, podemos decir que, a la luz de los diversos marcos normativos existentes, en general existe un soporte legal para la gestión del desarrollo urbano, sin embargo esto no significa que ese soporte esté estructurado de manera coherente en lo que a transformación de suelos portuarios se refiere, no sólo desde la superposición de funciones entre las distintas administraciones, sino también desde la participación de las empresas portuarias específicas y desde los propios municipios.
- Estas reconversiones deben gestionarse desde la perspectiva, donde estos nuevos suelos serán puestos en el circuito de producción, demostrando su rentabilidad social para la comunidad y comercial para los privados; entendiendo el espacio público como un “negocio” positivo para habitantes y para la ciudad.
- La distribución de tareas y competencias entre público y privado que se debe determinar previa a las acciones, como un marco conocido y con incentivos para la acción privada, preservando el valor potencial de ocupación como espacio abierto y de uso público del nuevo suelo para la ciudad, que es de gran interés privado por las plusvalías que en el se producirán, sumadas a las disputas por el suelo de borde entre las actividades comerciales y recreativas.



COMENTARIOS FINALES

- La superposición de jurisdicciones entre actores, con distinto grado de tuición sobre el suelo, exige clarificar sus roles y crear una entidad administrativa, Gerencia, para hacerse cargo del proceso de transformación y definir hasta donde llegarán sus atribuciones y deberes.
- La potenciación de una corporación de iniciativa pública parece ser la mejor vía para canalizar una transformación ciudadana y realista a nivel de inversores que han de responsabilizarse de darle contenido y explotación a medio plazo.
- En el sentido de la relación puerto ciudad, se debe reforzar la idea, que éstos son en un principio, inseparables, en un sentido funcional y simbólico, en tanto el puerto ha sido imagen de las ciudades puerto y en un sentido simbiótico en tanto entidades dependientes que pueden entenderse una sin otra.
- Es preciso arbitrar medios de difusión de las externalidades positivas que el puerto proyecta sobre la ciudad. No se trata de hacer constar cifras en un anuario estadístico sino de dar información inteligible a los ciudadanos de forma comprensible y convincente.

MUCHAS GRACIAS



Arq. M.Sc. Rolando Biere Arenas Dra. Arq. Pilar García Almirall