

Anexo 1: Desarrollo de Waterfronts

La rehabilitación mediante Waterfronts es un proceso que apareció por primera vez, en una escala significativa, en Estados Unidos y luego se extendió a Europa y Asia. Los primeros proyectos a gran escala de rehabilitación se llevaron a cabo en los Estados Unidos a finales de 1970, más concretamente, en Baltimore y Boston. Las ciudades canadienses de Toronto y Montreal desarrollaron proyectos similares algún tiempo después de eso y sólo más tarde, en la década de 1980, que el proyecto conocido Docklands vio la luz del día en la ciudad de Londres.

Es importante revisar los cambios económicos estructurales que han tenido lugar a lo largo del siglo XX, a fin de colocar la rehabilitación frente al mar en su contexto adecuado. Entre 1950 y 1960, una proporción cada vez mayor de las zonas de litoral urbano comenzó a ser abandonado. Esto tuvo lugar en el período de post Segunda Guerra Mundial, uno el cual se produjo la transición de buques cargo a la era de la tecnología del container, proceso que se experimentó primero en Estados Unidos. También vale la pena señalar que estas iniciativas de rehabilitación (waterfronts) ocurrieron en ciudades que experimentaron procesos de reestructuración económica post-industrial (de industria pesada a la economía de alta tecnología, información y servicios basados en las industrias), como fueron los casos de Boston, San Francisco, Nueva York o Baltimore.

Después de la Segunda Guerra Mundial, la actividad industrial y comercial de los puertos de estas ciudades experimentaron un descenso, mientras que el sector de los servicios de la economía local (comercio, salud, educación, turismo, administración local y servicios de desarrollo industrial) se amplió y volvió cada vez más diversa, convirtiendo a éstas en ciudades "post-industrial".

Por lo tanto, según diversos autores, los procesos de rehabilitación urbana son impulsados por:

- a) una transición económica,
- b) un interés en el entorno social,
- c) la obsolescencia y nuevas demandas territoriales,
- d) la calidad ambiental y el desarrollo sustentable.

Comparando los procesos simultáneos de waterfronts y la rehabilitación de centros históricos, estos se han producido por los procesos de desindustrialización, cierre de puertos, desocupación de suelos urbanos y la

necesidad de generar suelo para uso público. Como consecuencia de la desindustrialización y de la obsolescencia tecnológica las áreas portuarias quedaron vacantes y en descomposición, adyacentes al centro comercial, y así los waterfronts llegaron para desempeñar un papel central en los procesos de rehabilitación urbana.

Según Mann (1988)¹ habría diez objetivos diferentes de la rehabilitación del movimiento frente al mar que explican su surgimiento y el éxito en los Estados Unidos:

1. El hecho de que los procesos de rehabilitación de waterfronts ponen a disposición una gran cantidad de suelo de usos diversos;
2. La fuerte demanda pública por acceso libre y fácil costas y zonas ribereñas;
3. La eliminación de carreteras y su sustitución por los vías peatonales;
4. La conservación y recuperación de las áreas embancadas de pequeños cursos de agua y canales;
5. La conservación y rehabilitación del patrimonio cultural e histórico;
6. La creación de zonas comerciales destinadas al público en general;
7. La construcción de salas de exposiciones y otras instalaciones culturales;
8. La creación de lugares adecuados para erigir elementos artísticos;
9. La posibilidad de organizar festivales de música y otras manifestaciones artísticas;
10. La aplicación de las normas de planificación urbana.

Los objetivos anteriores, si bien son tendencias en los Estados Unidos, también se aplican en la mayor parte de Europa. Sin embargo, existe poca literatura especializada en los casos europeos, lo que dificulta el análisis comparado con los casos norteamericanos.

A continuación se entrega un conjunto sistemático de antecedentes recopilados para diversos casos de desarrollo de waterfronts en distintas ciudades del mundo.

¹ Mann, Roy B.. "Ten Trends in the Continuing Renaissance of Urban Waterfronts" Landscape and Urban Planning 16(1988):

- Casos estudiados:

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
<p>Baltimore: Inner Harbor Estado de Maryland, USA Años: 1963 - 1984 Superficie renovada: 38 Há Inversión total: US\$2.500 MM Uso anterior de los terrenos: Puerto viejo</p>	<p>Realizado en tres etapas: 1) Charles Center, 2) Inner Harbour y 3) Market Center.</p>	<p>A lo largo del proyecto ha estado a cargo de varias organizaciones, que es la misma pero que fue adaptándose en el tiempo: Charles Management Office, Charles Center / Innerharbor Management Inc. , Market Center Development Corporation y Baltimore Economic Development Corporation.</p> <p>Todas, si bien con grandes autonomías, dependieron de la Municipalidad.</p> <p>Gran capacidad de obtener financiamiento privado mediante inversión pública estratégica. (20% de la inversión total fue pública, de la cual la Municipalidad accedió a importantes subsidios del gobierno federal)</p> <p>Se creó además un Panel para la revisión</p>	<p>Políticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cambiar la imagen de la ciudad • Generar empleo, especialmente para los sectores urbanos pobres <p>Instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incentivos financieros a la inversión privada 	<p>Positivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inversión total de US\$180 MM en xx años, de los cuales US\$145 MM (80%) fue privada. • Polo turístico que revirtió degradación urbana de los años 60. • Plusvalía del suelo generó mayores ingresos a Municipio <p>Negativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empleos generados sirvieron principalmente a residentes acomodados de la periferia de la ciudad • Turismo hizo subir precios del suelo y servicios, lo que afectó a residentes pobres (gentrification) 	<ul style="list-style-type: none"> • Incentivos a la inversión privada que permitirán sólo realizar inversión pública estratégica • Generación de una autoridad revisora y fiscalizadora de diseños arquitectónicos y urbanos • Centro comercial y financiero, lo que permitió destinar exitosamente suelo a las actividades comerciales, residenciales y de recreación.

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
		arquitectónica de proyectos (Architectural Review Board), que realizó concursos públicos de diseño y con atribuciones para someter al desarrollador inmobiliario a cumplir con los diseños aprobados.			
<p>Lower Manhattan: Battery Park City Nueva York Años: 1960 - 1990 Superficie renovada: 37 Há Inversión total: Uso anterior de los terrenos: Puerto y río (relleno)</p>	<p>El puerto en los años 60 perdió competitividad por las dificultades que ponía el sector de Manhattan de acceder por vía terrestre a las áreas de respaldo e industria asociada del puerto. Se decide trasladar parte del puerto al vecino estado de New Jersey liberando la zona de muelles en Lower West Side de Manhattan.</p> <p>La asociación de comercio y negocios del downtown (Downtown-Lower Manhattan Association -DLMA), liderada por David Rockefeller (Presidente del Chase</p>	<p>Instituciones involucradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Battery Park City Authority (1968), dependiente de gobierno estatal con directorio integrado por tres miembros. Luego, en 1979, fue integrada al New York State Urban Development Corporation para prevenir desastre financiero. Finalmente evolucionó a la Port Authority of New York New York City Planning Commission Downtown-Lower 	<p>Políticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Poner en práctica nuevas formas de planificación urbana Revitalización del centro urbano y financiero de la ciudad ante la pérdida de empleos producto de la generación de nuevos centros urbanos Mid Town, en la propia isla de Manhattan y Connecticut, Westchester en los suburbios. Alojar sectores residenciales cercanos al centro financiero Mejorar condiciones 	<p>Positivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> 14.000 viviendas, 30.000 nuevos residentes. Se evitó y revirtió la migración de negocios y oficinas desde el lower Manhattan hacia otros sectores de la ciudad, generando una revitalización de toda la zona. <p>Negativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rigidez de Master Plan original casi lleva al desastre financiero al no generar los ingresos necesarios para amortizar deuda pública. 	<ul style="list-style-type: none"> Colaboración público – privado, con rol crítico de la asociación de comercio y negocios. Plan de uso de suelo abarcó no sólo el área del proyecto sino toda la zona del bajo Manhattan, lo que permitió en un principio garantizar que nadie sería desplazado del área, algo frecuente en las renovaciones urbanas de esa época. Sin embargo ello no fue posible. Diversificación de actividades como objetivo de

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>Manhattan), se organizó (1958) para contrarrestar pérdida de vitalidad de esa zona de la ciudad.</p> <p>Se propone hundir la Westside Highway (autopista) y la construcción del World Trade Center en las antiguas vías férreas del puerto. El suelo excavado serviría para rellenar los antiguos muelles y generar nuevo suelo urbano, donde se construiría Battery Park City, una "ciudad dentro de la ciudad", incluyendo estacionamientos, mall, 465.000 m² de oficinas y 18.000 unidades residenciales. Autoridad exigió que 1/3 de los departamentos fueran para clase media y otro tercio para vivienda social (low-rent), financiados con subsidios estatales y utilidad de tercio de los departamentos y espacio comercial (esto</p>	<p>Manhattan Association (asociación de comercio y negocios)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manejado, a partir de 1980, por empresa desarrolladora inmobiliaria de origen canadiense (Olympia and York). 	<p>del transporte en la ciudad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar el ambiente urbano • Diversificar las actividades en la zona céntrica • Ampliar la base de impuestos <p>Planes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Battery Park Master Plan (Cooper and Eckstuts, 1980). Reemplaza al anterior. 30% espacios abiertos y paseo-costanera • New York City Comprehensive Waterport Development Plan – CWDP (1994) • The Lower Manhattan Plan (Harrison, 1966, actualizado en 1996), elaborado por la New York City Planning Commission y el Downtown-Lower Manhattan Association 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Master Plan significó la imposibilidad de generar vivienda social • Cambios en Master Plan significó abandonar la idea de cubrir autopista hundida, lo que es una fuente de deterioro urbano 	<p>planificación es la clave para la revitalización.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instrumentos de deuda permitieron prácticamente evitar inversión pública directa. • Conveniencia de generar edificaciones y espacios urbanos en la línea tradicional de la ciudad y con escala humana. • Nuevo Plan permitió generación por lotes y manzanas, lo que posibilitó a la oferta ir adaptándose a la demanda del mercado, con ello superando los inevitables ciclos económicos. Resulta fundamental para el éxito financiero de una operación de esta envergadura evitar grandes deudas hasta no obtener los primeros ingresos. • Experiencia dejó claro que la operación resultó por

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>último, algo que se sabía nunca se cumpliría).</p> <p>Lo novedoso era la diversidad de actividades planteadas, contrario a la tendencia de la época de especializar el uso de suelo en las ciudades.</p> <p>En 1979 se vio la posibilidad de un fracaso financiero ante el vencimiento de los bonos de deuda emitidos y atrasos en construcción y por ende, ventas de inmuebles. Se cambió el master plan original (Harrison, 1966) para hacerlo más adaptado a tejido urbano tradicional de la ciudad. Master Plan original, en base a supermanzanas, creaba ciudad futurista alejada de los patrones urbanos tradicionales de Nueva York, incluyendo acento en vías peatonales. Se contrata así el Battery</p>		<p>Instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Declaratoria de Business Improvement District (BID), asociación público-privada en la que las empresas de la zona pagan un impuesto adicional para financiar las mejoras dentro de los límites del distrito. • Facultad de emitir instrumentos de deuda (bonos) por parte de la Battery Park City Authority. Se emitieron US\$200 MM. • Inversión pública para el hundimiento de la autopista (West Side Highway) • Waterfront Revitalization Program (WRP) • Definición de tres zonas portuarias y ribereñas por el CWDP : <ul style="list-style-type: none"> - el public 		<p>haberse dejado en manos de una empresa privada, que maneja el riesgo y busca el lucro.</p>

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>Park Master Plan (Cooper and Eckstuts, 1980). Este además requería menor inversión en infraestructura.</p> <p>Cambio en el Master Plan significó que el gobierno federal retiró los subsidios para vivienda social y con ello el requerimiento de generar este tipo de viviendas.</p> <p>El boom inmobiliario de los 80 permitió cumplir con todas las obligaciones financieras y generar utilidades. Impuestos sirvieron a la ciudad para financiar vivienda social en toda la ciudad.</p> <p>En los años 80 se amplió el desarrollo del borde costero del Lower Manhattan con el waterfront desarrollado en el lado este, el South Street Seaport.</p>		<p>waterfront, el working waterfront</p> <p>- y el natural waterfront.</p>		

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
<p>Boston de Estado de Massachusetts</p> <p>Años: Superficie renovada: Inversión total:</p> <p>Hundimiento de autopista de borde: US\$5.000 MM</p>	<p>Consistió en el desarrollo de 4 proyectos: 1) Charlestown Navy Yard, 2) Harbor's Point, 3) Rowe's Wharf y 4) South Seaport District.</p> <p>A fines de los años sesenta comenzó una importante reestructuración de su waterfront. Para la economía local de la ciudad, el sector portuario cercano al núcleo urbano había perdido importancia desde hacía tiempo.</p> <p>Sin embargo, la renovación urbana de la ciudad no comenzó en la orilla sino tierra adentro con la construcción del Government Center, destinado a concentrar instituciones de la administración pública. Para ello fueron demolidas y saneadas grandes extensiones del interior de la</p>	<p>Instituciones involucradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autoridad portuaria (Massport) • Agencia de desarrollo urbano (Boston Redevelopment Authority) • Gobierno Estatal (Commonwealth of Massachusetts) 	<p>Políticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reordenamiento urbano • Reintegración del tejido urbano con el borde de mar, maximizando el beneficio público <p>Planes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan de Desarrollo <p>Instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modificación de la ley estatal que regulaba las vías marítimas: Capítulo 91 Chapter 91, The Massachusetts Public Waterfront Act. Se trata del programa más antiguo de su tipo en EE.UU. y regula las actividades en las vías navegables, de la costa e interiores, incluyendo la construcción, dragado y relleno de marismas, lagunas y grandes ríos navegables y arroyos. 		<ul style="list-style-type: none"> • Posible gracias a que proporción importante del suelo era de propiedad pública • Cooperación interinstitucional • Existencia de un Plan de Desarrollo • Rol vital de una agencia de desarrollo urbano con amplias atribuciones (BRA) • Ley específica permitió regular conflictos • Centro comercial y financiero, lo que permitió destinar exitosamente suelo a las actividades comerciales, residenciales y de recreación.

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>ciudad, algo que produjo una fuerte polémica por parte del incipiente movimiento conservacionista.</p> <p>En el área próxima al puerto se optó así por conservar dos naves de mercado (Quincy Market y Faneuil Hall), previstas inicialmente para ser demolidas. Ello marcó un cambio en las tendencias –no sólo en Boston, sino en todo EE.UU.– y probó que la conservación y la revitalización pueden ser comercialmente exitosas.</p> <p>Con la conservación de estos edificios y el atractivo de la zona, se creó una alianza estratégica del Government Center y el interior de la ciudad con la zona costera, que adquirió así un atractivo especial.</p> <p>Se han erigido hoteles, viviendas de lujo,</p>				

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>atracaderos de barcos de turismo y un acuario ("Ocean Center"). Almacenes antiguos han sido transformados en viviendas.</p> <p>En los años 90 se sustituyó con un costoso proyecto la carretera urbana elevada (Central Artery I-93) por una variante subterránea, lo que mejoró aún más el entorno del borde costero.</p> <p>En todo el proceso, la BRA jugó un rol fundamental en la renovación como dueña de grandes paños de terrenos y en zonificación del waterfront y el desarrollo de proyectos.</p>				
<p>Barcelona: Port Vell (Ciutat Vella) y Distrito /22@ Cataluña, España Años: 1980 - 1995 Superficie renovada: Port Vell: 54 Há</p>	<p>La ciudad de Barcelona ha llevado a cabo un cambio significativo de 1980. Se trata de una transformación de tres procesos interrelacionados: 1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ayuntamiento de Barcelona • Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) • Corporación 	<p>Políticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insertar a Barcelona dentro de la jerarquía mundial de ciudades globalizadas • Ordenación del borde del litoral 	<p>Port Vell y Ciutat Vella:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mientras la oferta destinada a actividad económica en Barcelona aumentó en 18,8% en Ciutat Vella lo hizo en 	<ul style="list-style-type: none"> • Importancia de desarrollar un plan general de transformación, que conciba todo el proceso, con estrategias unitarias

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
<p>Distrito 22@: 198 Há Inversión total: US\$4.026 MM (Ciudad Vella y Port Vell)</p>	<p>mejoramiento del sistema de transporte y su infraestructura, 2) generación de una centralidad, y 3) reconversión económico-productiva. A ello contribuyó el desafío de cambiarle el rostro ala ciudad sede de los Juegos Olímpicos de 1992.</p> <p>El plan consistió en la transformación y generación de 12 áreas de centralidad urbana, 4 de ellas destinadas a instalaciones olímpicas. Ello, con una estrategia de revitalización específico a casa área. En ellas, el plan ha direccionado tanto el diseño y construcción de edificaciones.</p> <p>Uno de los objetivos del plan fue la reordenación urbana lo que incluyó la supresión del ferrocarril longitudinal a la costa.</p> <p>Uno de los puntos centrales de la</p>	<p>Metropolitana de Barcelona</p> <ul style="list-style-type: none"> Asociación del Ayuntamiento con la Administración Estatal Villa Olímpica, S.A. (más tarde, en el año 1989, se integra en una nueva sociedad denominada Holding Olímpico, S.A. (HOLSA), en la que participaba el Estado con un 51 % y el Ayuntamiento de Barcelona con el 49 %. 22@Barcelona 	<ul style="list-style-type: none"> Frenar e invertir el proceso de deterioro y obsolescencia de Ciutat Vella (Ciudad Vieja) Animar a los propietarios de suelo a renovar las antiguas industria. pero manteniendo la actividad económica (Poblenou - Distrito 22@). <p>Planes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Plan General Metropolitano -PGM (1976) Plan Metropolitano de Costas (1986), que complementa el PGM Plan Especial de Ordenación Urbana de la Fachada al Mar de Barcelona en el Sector Carlos I y Avenida Içaria (1986) Pla de Protecció del Patrimoni Industrial Plan 22@ Barcelona 	<p>21,5%, principalmente por actividad inmobiliaria, servicios a empresas, , actividad profesional, restaurantes, bares, hoteles y otros.</p> <ul style="list-style-type: none"> Precios de oferta inmobiliaria de Ciutat Vella se ha igualado con el resto de Barcelona 18 millones de turistas anuales En 15 años, por cada Euro invertido por el sector público, el privado ha invertido 1,7 <p>Distrito 22@:</p> <ul style="list-style-type: none"> Renovación de más del 67% de techo de las áreas industriales de Poblenou, mediante 110 instrumentos de planeamiento. Estos proyectos 	<p>y globales para las zonas urbanas portuarias y ribereñas obsoletas</p> <ul style="list-style-type: none"> Necesidad de planificar para mantener a residentes antiguos

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>renovación de Barcelona ha sido la renovación de la Ciutat Vella, y en su borde costero, el desarrollo de un Waterfront en el viejo puerto (Port Vell). Este ha sido constantemente transformado durante estos últimos años y se ha convertido en un moderno sitio de esparcimiento. En él se han construido:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El centro comercial Maremagnum - El cine IMAX - El Acuario de Barcelona - El Museo de Historia Catalana - El museo Marítimo <p>En el año 2000 el Ayuntamiento de Barcelona aprobó un nuevo ordenamiento urbanístico pensado para transformar en un polo de nueva actividad la antigua</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Modificación al Plan General Metropolitano – MPM - Plan Especial de Infraestructuras (PEI) - Modificación al Plan Especial del Patrimonio Arquitectónico Histórico-artístico de la ciudad de Barcelona. <p>Instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenio para la recuperación de la fachada marítima de Barcelona, suscrito entre el Ayuntamiento y la Administración Estatal² • Programa ARI, sistema de expropiación y adquisición de suelos a partir de los planes urbanísticos de cada barrio 	<p>permiten obtener más de 2 MM de m2 para nuevos espacios productivos, viviendas sociales, equipamientos y servicios técnicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El sector inmobiliario ha apostado decididamente por el proyecto 22@Barcelona: 74 de los 110 planos aprobados han sido impulsados por el sector privado y, para la actividad productiva, ya se han concedido las licencias para construir sobre 500.000 m2 de superficie. • El proyecto 22@Barcelona ha tenido una gran acogida en el ámbito empresarial: 1.441 de las empresas más destacadas en sus respectivos sectores 	

² El gobierno autonómico no participó

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>área industrial de Poblenu, con fábricas que habían quedado obsoletas y estaban cerradas o con usos poco productivos.</p> <p>El nuevo ordenamiento permite una nueva calificación del suelo 22@, en sustitución de la calificación de suelo industrial tradicional 22a. De este modo, un solar de la zona 22@ - que a groso modo implica todo el cuadrante del levante sud de la ciudad, entre la Gran Vía y la ronda y entre la Vila Olímpica y la Rambla de Prim, admite una mayor edificación, más espacios públicos o zonas verdes y usos de vivienda social, siempre que la actividad industrial anterior se sustituya por oficinas y otros servicios de empresas y equipamientos relacionados con las nuevas tecnologías y el conocimiento.</p>		<ul style="list-style-type: none"> Reclasificación de suelo para promover la instalación de industrias del conocimiento 	<p>ya se han instalado en el distrito 22@Barcelona o están en proceso de construcción de sus sedes corporativas. Del conjunto de empresas que ya se han instalado en 22@Barcelona desde el año 2001, más del 69% pertenecen a alguno de los cinco sectores estratégicos de 22@Barcelona: media, TIC, TecMed, energía o diseño.</p> <ul style="list-style-type: none"> En consecuencia, Poblenu ha enriquecido significativamente su tasa de trabajadores que actualmente suman más de 42.000 nuevos trabajadores, de los cuales la mitad tienen formación universitaria, y se prevé llegar a los 150.000. <p>Negativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desplazamiento de antiguos residentes 	

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
				<p>por alza de precios inmobiliarios</p> <ul style="list-style-type: none"> • Éxodo de vecinos por incompatibilidad con nuevos usos (ruidos, actividad nocturna, etc.) • Desplazamiento de residentes y su tejido social y advenimiento de sólo actividades temporales (ocio, comercio, turismo, etc.) 	
<p>Londres: Docklands y Canary Wharf Inglaterra Años: 1981-1998 Superficie renovada: 2.200 Há (826 Há reclamadas al río Támesis) Inversión total: US\$ 12.505 MM</p>	<p>La zona de los Docklands, antiguo puerto de Londres, se encuentra al este del centro. Después de la Segunda Guerra Mundial, comenzó a sufrir un paulatino deterioro, transformándose en un gran paño erizado cercano al centro. En 1970 el puerto es cerrado, para estudiar opciones de renovación y densificación.</p>	<p>Instituciones involucradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • London Docklands Development Corporation (LDDC) • Ministerio de Transporte (Department of Transportation - DETR) y Metro de Londres • Olympia y York (Gestores inmobiliarios) 	<p>Políticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento de la economía local: responder al daño económico, físico y social ocasionado por el cierre de los muelles del lado Este de Londres. • Generación de 100.000 puestos de trabajo • Desregularización para fomentar construcción 	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión pública de US\$3,045 MM apalancó US\$ 9,460 MM de inversión privada³ • 2,3 MM de m2 para usos de hotel (más de 10), restaurantes, tiendas, fábricas, imprentas, oficinas y espacio recreativo. Esta diversidad asemeja el área a los sectores de mayor calidad urbana en el 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajos requeridos exigían nuevas calificaciones que los trabajadores locales no estaban en condiciones de ofrecer.

³ <http://www.lddc-history.org.uk/regenstat/index.html#Introduction>

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>Esto trajo severos problemas a Londres: la población de los Docklands disminuyó en un 20% en la década 1971- 81, y en 1981 el desempleo estaba en 17,1% con 60% del área eriaza.</p> <p>En 1981 el Estado creó la London Docklands Development Corporation (LDDC), que estableció condiciones para trabajar en conjunto con privados. Su estrategia principal fue crear un marco de infraestructura y accesibilidad para la zona con fondos estatales, para luego entregar el desarrollo inmobiliario a los privados, que se basó en crear flexibilidad, diversidad, y sobretodo densificación.</p> <p>Los proyectos urbanos se concentraron en crear programas de viviendas de diverso</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Regeneración urbana <p>Instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley habilitante: Local Government Planning Act (1980) • Creación de un área de desarrollo denominada: London Docklands Urban Development Area (UDA) • Plan Maestro (Master Building Agreement) para Canary Wharf, , encargado a SOM and Partners. • Exención tributaria por 10 años (hasta 1992) empresa inmobiliaria Olympia & York. Ésta se comprometía a desarrollar un nuevo centro financiero. 	<p>Oeste de la ciudad, superando en ello incluso al centro (City)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sobre 2 MM de turistas al año • Entre 1981 y 1998 la población pasó de 39.400 a 83.000, el número de empleadores casi se duplicó: 1.021 a 2.690 y el empleo creció desde 27.200 a 85.000 puestos. • 24.000 viviendas 	

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>costo, crear una red de transporte, mantener ciertos potenciales del lugar, y crear un nuevo centro financiero en la Zona Empresarial, llamado Canary Wharf, que se convirtió en el motor de la renovación urbana en la ciudad actual.</p>				
<p>Ámsterdam Holanda Años: Superficie renovada: 313 Há Inversión total:</p>	<p>En el área de los Eastern Docklands (313 ha) se levantaron varios barrios cercanos al centro de la ciudad, con un total de 8.500 viviendas. Las antiguas áreas portuarias de Veernmarkt, Abattoirterain en Entrepot-west, KNSMeiland, Java-eiland y Borneo-Sporenburg y Rietlanden han sido cubiertas casi por completo con viviendas nuevas. A causa de los altos costos de descontaminación y de cimentación fue necesaria una elevada densidad ("high-</p>			<ul style="list-style-type: none"> • 8.500 viviendas nuevas 	

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>density, low rise building”).</p> <p>“Blue is green” reza el slogan con que se comercializa la ubicación junto al agua. Esta ubicación y las posibilidades de uso del agua compensan la falta de áreas verdes. Los espigones se han convertido en una especie de campo experimental de la construcción habitacional holandesa. Se ha creado un área urbana social y funcionalmente mixta, con alrededor de un 30% de vivienda pública.</p>				
<p>Ciudad del Cabo: Victoria and Alfred Waterfront Sudáfrica Años: 1989 - Superficie renovada: 502 Há Inversión total: US\$339 MM</p>	<p>La autoridad portuaria, ante el abandono del puerto y pérdida de inversión del área, tomó a fines de los 80 la iniciativa de tomarse el Muelle Duncan y rearmar el tejido urbano, el que había sido roto en el pasado por la relleno de agua,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Port Authority • Concejo Municipal • Waterfront Steering Committee (o Burggraaf Committee), organizado por la Alcaldía (1984) e integrado por los 	<p>Políticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reconectar puerto y ciudad • Acceso público al borde marino • Desarrollar y promover el área como un ambiente apto para el trabajo, 	<ul style="list-style-type: none"> • 22 millones de turistas anuales, destino turístico más visitado de Sud África • Lugar preferido en Sud África para realizar eventos internacionales 	<ul style="list-style-type: none"> • Necesidad de integrar la experiencia mundial previa en la materia. En este caso se estudiaron y tuvieron como referencia las de San Francisco, Boston, Baltimore, Vancouver y Sydney.

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>vías férreas y construcción de vialidad costera (años 60).</p> <p>Para los años 80, el puerto histórico había entrado en estado de subutilización debido a las nuevas tecnologías del transporte marítimo y la expansión de las actividades portuarias hacia otros lados. El área había quedado semi abandonada.</p> <p>En 1984 el alcalde Capetown estableció el Waterfront Steering Committee para analizar el potencial uso público de áreas portuarias. En 1987 este comité informó de la posibilidad de reconvertir los muelles en las cuencas de Victoria y Alfred como áreas de desarrollo mixto (comercio, entretenimiento y residencia) y conseguir.</p> <p>En Noviembre de 1988</p>	<p>ministerios de Transporte y de Medioambiente y Turismo</p> <ul style="list-style-type: none"> Victoria and Alfred Waterfront (Pty) Ltd. (V&AW, 1988), subsidiaria de la Corporación de Transporte Público (Transnet Ltd. , antes de su privatización: South Africa Transport Services), con atribuciones para emitir acciones de deuda pública. 	<p>la residencia, el entretenimiento y el ocio, como también un polo de inversión inmobiliaria y lugar para el comercio internacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mantener la autenticidad y carácter del lugar a través del funcionamiento de los elementos de trabajo del puerto antiguo por el atractivo que ellos producen para los nuevos y potenciales usuarios: grúas, remolcadores, dique, pescadores, etc. <p>Planes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Plan Urbano y Marco de Desarrollo (1989). Plan de 6 fases para lograr: <ul style="list-style-type: none"> - Creación de espacios públicos - Mantener el carácter histórico - Autosuficiencia financiera maximizando valor 	<ul style="list-style-type: none"> Generación de 89.000 puestos de trabajo nuevos, con un multiplicador de 3,1 En menos de 15 años, el Waterfront se ha convertido en el mayor contribuyente de la ciudad, reportando un pago de US\$17 MM anuales (2005) y US\$4,5 MM en pago anual por servicios públicos Victoria and Alfred Waterfront (Pty) se ha convertido en consultora internacional para la creación de waterfronts en otras latitudes. 	<ul style="list-style-type: none"> Sin perjuicio de lo anterior, no se transfirieron las experiencias directamente sino que adaptaron alas condiciones locales. Generar una visión que integre y permita promocionar las condiciones únicas del lugar Organizar equipos multidisciplinarios para realizar proyectos y diseños holísticos. Usar diseño vernacular. Mantener el carácter y en lo posible el funcionamiento del puerto original y edificios preexistentes. Evitar el estilo "parque temático". Considerar las variables del mercado. Enfocarse en

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>se establece la empresa semi pública Victoria and Alfred Waterfront (Pty) Ltd. a cargo del "redesarrollo" del área de los muelles históricos y convertirlos en área de uso mixto.</p> <p>Proyectos incluidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pabellón BMW y Teatro IMAX - Dos acuarios - Nuevo molo de protección - Área residencial de lujo en torno a nueva marina (550 departamentos) - Hotel de 8.500 m2 - Shopping Center y estacionamiento (1.250 espacios) - Edificios corporativos (BP y otros) <p>El proyecto requirió sostenerse solo financieramente (sin subsidios) debido a los cambios políticos que</p>		<p>con estrategia de desarrollo y gestión</p> <p>Instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emisión de acciones, la mayor parte de las cuales fueron adquiridas por un fondo de pensiones: (Transnet Pension Funds). 		<p>visitantes locales y no estacionarios.</p>

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	ocurrían en Sud África a la época.				
Buenos Aires Argentina Años: 1989 - 2004 Superficie renovada: 90 Há Inversión total:	Desde su fundación Buenos Aires no poseía condiciones de un puerto efectivo. Los barcos y embarcaciones debían arribar a una considerable distancia de la costa en las amplias payas naturales que ofrecía el estuario del Río de la Plata. A mediados del siglo XIX se intensificó la necesidad de un puerto y muelle en el río de la Plata. En 1882 se optó el proyecto que ayudarían a solucionar el tema portuario presentado por el ingeniero Eduardo Madero, el cual proponía un puerto con un diseño de diques cerrados, intercomunicados. Las obras de construcción del puerto iniciaron en 1887 y finalizaron en 1897, pero lamentablemente, debido al notable	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Obras y Servicios Públicos • Ministerio del Interior • Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires • "Corporación Antiguo Puerto Madero S.A." • Sociedad Central de Arquitectos 	Políticas: <ul style="list-style-type: none"> • Reinsertar Puerto Madero al tejido urbano • Planes: <ul style="list-style-type: none"> • Plan Maestro del Puerto Madero. Sus objetivos: <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollar una nueva relación de la ciudad con el río a través de su puerto - Convertir definitivamente a la costanera sur en un espacio verde recreativo - Crear un nuevo centro comercial, social y cultural en la ciudad. - Desarrollar un conjunto de nuevas construcciones sin borrar el estilo portuario que debía conservar la 		<ul style="list-style-type: none"> • Convenio para la constitución de la sociedad anónima "Corporación Antiguo Puerto Madero S.A." (Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Ministerio del Interior y Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires) sustituyó las jurisdicciones antiguas (y superpuestas) de la Administración de Puertos, Ferrocarriles Argentinos, la Junta Nacional de Granos, etc. lo que le otorgó gran agilidad para administrar y gestionar el proceso de reconversión.

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>aumento del comercio portuario internacional a fines del siglo XIX y principio del XX trajo aparejado el aumento de los calados, lo que provocó la prematura insuficiencia del puerto de diques. Se creó así otro puerto llamado en Nuevo Puerto 1911-1925, dejando en una obsolescencia y deterioro por aproximadamente cien años el Puerto Madero</p> <p>El deterioro y desuso del puerto, no era indiferente para muchos, debido principalmente a su posición estratégica en la ciudad, lo que llevó a que muchos planes intentasen integrar al puerto como parte funcional de la ciudad. Luego de sucesivos planes durante todo el s.XX, en 1989 se crea la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A, a la cual se le concedió el dominio del área del puerto y de esta forma</p>		<p>zona</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recuperar el rol económico y las actividades del Area Central. - Revertir los déficit urbanos equilibrando espacios públicos y privados. - Promover un acercamiento de la ciudad al río y potenciar la zona sur. - Establecer un plan de desarrollo consensuado. - Estimular la inversión genuina. <p>Instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instrumento de gestión: Convenio para la constitución de la sociedad anónima "Corporación Antiguo Puerto Madero S.A." (Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Ministerio del Interior y Municipalidad de la Ciudad de Buenos 		

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>encargarse del desarrollo de este.</p> <p>A partir de la década de los 90´ Argentina vivía una liberación económica muy fuerte, la que exigía y promovía el desarrollo de actividades terciarias avanzadas para insertarse en la globalización.</p> <p>En 1989 se aprueba el Plan Maestro del Puerto Madero el cual tenía el objetivo de desarrollar una nueva relación de la ciudad con el río a través de su puerto, convertir definitivamente a la costanera sur en un espacio verde recreativo, crear un nuevo centro comercial, social y cultural en la ciudad.</p> <p>Para ello, debía tomarse como punto de partida la particular arquitectura del puerto, característica del período en el cual fue</p>		<p>Aires). Con plena capacidad jurídica como Sociedad Anónima</p> <ul style="list-style-type: none"> • Declaración de "Área de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero" (Concejo Municipal) 		

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>construido. Más que una nueva reconstrucción del puerto fue la recuperación de sus espacios, eso si con otra funcionalidad.</p> <p>Se pueden diferenciar 2 etapas del Plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La reconversión urbana de los edificios preexistentes; 16 edificios ubicados en los diques que se que se convirtió en un importante centro comercial y gastronómico - Proyección Moderna del sector este del puerto, la cual era de mayor superficie por lo que había un gran oportunidad de generar proyectos de gran envergadura, lo que se refiere a una mayor rentabilidad pues es posible la construcción de 				

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>edificios de mayor altura como torres.</p> <p>En 1989, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Ministerio del Interior y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires suscribieron un convenio a través del cual se constituyó una sociedad anónima llamada "Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.".</p> <p>En ese momento, la zona del Puerto Madero contaba con jurisdicciones superpuestas por parte de la Administración de Puertos, Ferrocarriles Argentinos, la Junta Nacional de Granos, etc. Con la firma del convenio mencionado, el gobierno nacional transfirió la propiedad de las 170 hectáreas a la recién creada corporación. El gobierno municipal, por su parte, otorgó las</p>				

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
	<p>normas que regularían el desarrollo urbanístico de la zona. La transferencia definitiva de dominios a la Corporación.</p> <p>Una vez creada la Corporación, se estableció un convenio con la Sociedad Central de Arquitectos y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, convocando a un "Concurso Nacional de Ideas" para la reconversión de Puerto Madero. En febrero de 1992, se otorgó el primer lugar a tres equipos, constituyéndose un nuevo equipo de trabajo, con profesionales de los proyectos premiados, que se abocó a la planificación del proyecto definitivo de reconversión.</p>				
Guayaquil: Malecón 2000 Ecuador Años:					

Caso	Contexto histórico	Institucionalidad	Políticas, planes, instrumentos	Resultados	Lecciones aprendidas
Superficie renovada: Inversión total:					