

Waterfronts y Riverfronts

Recuperación de frentes de agua fluviales como proyectos urbanos estratégicos. El proyecto de riberas del Ebro.

_ Javier Monclús Fraga

jmonclus@unizar.es



Javier Monclús (Zaragoza, 1951) es Doctor Arquitecto y Catedrático de Urbanismo en la Escuela de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad de Zaragoza (España), donde ha sido director del Departamento de Arquitectura (2009-2015) y ahora es director del Máster en Arquitectura y coordinador del Área de Urbanismo. Fue profesor de urbanismo en la Universidad Politécnica de Cataluña, en Barcelona, entre 1980 y 2005. Ha sido profesor visitante en varias universidades europeas y latinoamericanas. Fue jefe de área del Plan de Acompañamiento en el Consorcio Zaragoza Expo 2008 (2005-2009). Ha publicado numerosos trabajos sobre urbanismo, entre otros: "Exposiciones Internacionales y paradigmas urbanísticos," en M. Amati, R. Freestone (eds.), *Exhibitions and the development of Modern Planning Culture* (2014), *Regeneración urbana I. Propuestas para el barrio de San Pablo. Zaragoza* (coed. 2014); *Regeneración urbana I. Propuestas para el polígono Balsas de Ebro Viejo. Zaragoza* (coed., 2015); *Exposiciones internacionales y urbanismo: el proyecto de Zaragoza Expo 2008* (2009); *Culture, Urbanism and Planning* (coed. 2006). Es miembro del Consejo Editorial de Planning Perspectives y director de la revista ZARCH (Journal of Interdisciplinary Studies in Architecture and Urbanism). Sus investigaciones se centran en el campo de los proyectos urbanos, el urbanismo paisajístico y las teorías e historia del urbanismo.

Palabras clave

Waterfronts and Riverfronts, Frentes fluviales, Proyectos urbanos estratégicos Ebro, Zaragoza

Abstract

La transformación de los *waterfronts* y *riverfronts*, término empleado como denominación genérica para los frentes marítimos y fluviales de las ciudades, constituye un episodio central en los procesos urbanos recientes experimentados, sobre todo, a partir de los años ochenta y noventa del pasado siglo. La gran diversidad de situaciones que suelen inscribirse bajo esa denominación puede dar lugar a cierta confusión en cuanto a la naturaleza, objetivos y resultados de los mismos. La confusión se debe a la focalización de los análisis en los "waterfronts canónicos", es decir, los que se identifican únicamente con las áreas portuarias en declive o recuperadas, mientras los frentes fluviales, es decir, los "urban riverfronts", que también han sido objeto de estrategias de recuperación de notable interés, son menos tratados en la literatura profesional y académica.

El objeto de este texto es detectar paralelismos y especificidades en las actuaciones de recuperación de frentes fluviales urbanos, donde los proyectos urbanos estratégicos han tenido un mayor protagonismo que el del planeamiento convencional basado en la zonificación. El caso de estudio es el del *Proyecto de riberas del Ebro* en Zaragoza, desarrollado en la primera década del siglo, e impulsado con la Exposición internacional Zaragoza 2008, aunque se trata de un proceso todavía en curso.

Waterfronts y riverfronts

“También los *waterfronts* pueden actuar más como costuras, al menos más de lo que suelen hacerlo hoy. La manera habitual de rescatar un *waterfront* decaído, vacío, consiste en reemplazarlo por un parque, que a su vez se convierte en un elemento fronterizo, por lo general muy poco usado (como era de esperar); y esto traslada el vacío tierra adentro”

Jane Jacobs (1961)

Generalmente, los que se entienden como *waterfronts* y *riverfronts* ‘canónicos’ se identifican con las áreas portuarias en transformación, no sólo en la literatura especializada, sino también en otros medios, como es el caso del cine. Por ejemplo, así sucede en la película *On the Waterfront* (1954), que se desarrolla en las áreas portuarias de New York y New Jersey (La Waterfront Commission of New York Harbor (WCNYH) es una agencia del Puerto de NYC y NJ, constituida en 1953, un año antes de la película. Su misión inicial era combatir el chantaje en el mundo de los trabajadores del puerto). En ella, el *waterfront* se identifica como un lugar ya en aquel entonces conflictivo, aunque todavía activo. Unos años más tarde entraría en declive y sería objeto de propuestas de revitalización urbana. En realidad, eso también sucede en frentes fluviales con actividades portuarias, como es el caso de los *Docklands* londinenses. En ambos casos, el término “muelles” se ajustaría más a su significado funcional en español (a diferencia del título de la película “La ley del silencio”, frente a la versión francesa, “Sur les quais”). A esa visión del *waterfronts* como espacios de oportunidad en el entorno de los muelles portuarios obsoletos que experimentan procesos de regeneración postindustrial, corresponderían numerosos episodios en Estados Unidos y luego en Europa, con el “modelo de Baltimore” como uno de los referentes de mayor repercusión internacional (1).

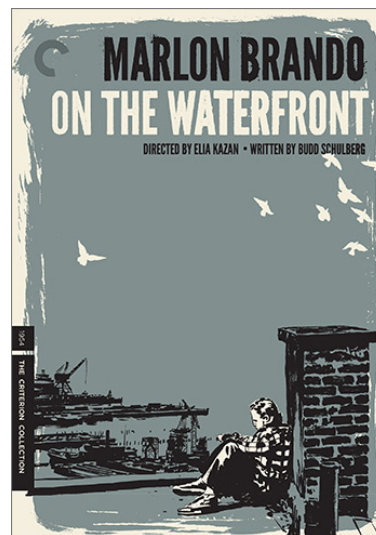


Figura 1. *On the Waterfront* (Elia Kazan 1954)

Una analista tan lúcida como Jane Jacobs ya advertía de la necesidad de considerar esos procesos de manera integral cuando estudiaba la evolución experimentada, desde finales de los años cincuenta del pasado siglo, en los frentes portuarios de Boston y Nueva York. En un pasaje de su célebre libro *Muerte y vida de las grandes ciudades* (1961), reflexiona sobre la naturaleza de los bordes urbanos a partir de las conceptualizaciones de Kevin Lynch sobre la imagen de la ciudad: “La forma usual de recuperación de un *waterfront* vacío y en declive es sustituirlo por un parque, que a su vez se convierte en un elemento de borde, generalmente infrautilizado (...)” (2). Lo que ocurre a menudo en las reconversiones recientes de los *waterfronts* es que se potencian las actividades correspondientes a la nueva economía postindustrial, desde oficinas hasta espacios comerciales y lúdicos. Pero también se producen situaciones en las que los nuevos frentes de agua constituyen elementos vertebradores del sistema de espacios libres, a escala urbana y territorial. Esas situaciones son más frecuentes en los frentes fluviales sin actividades previas significativas y donde las intervenciones tienen una naturaleza más paisajística que económica y funcional. En los frentes fluviales adquieren más protagonismo las láminas de agua, los espacios libres y, en menor medida, las renovadas fachadas urbanas a los márgenes de los ríos.

La ‘apertura de la ciudad’ al frente de agua, ya sea éste marítimo o fluvial (o bien a un lago, a un canal, etc.), es un eslogan frecuentemente utilizado. Esa voluntad de permeabilizar las barreras que imponían las actividades portuarias para conformar nuevas fachadas urbanas está en la base de las experiencias de regeneración de los *waterfronts* de Londres, Rotterdam o Hamburgo. Sin embargo, las visiones paisajísticas, ecológicas y ‘ecourbanísticas’, muestran un potencial cada vez mayor, cuando se trata de llevar a cabo la

reconversión de las ciudades con frentes de agua, tengan éstas o no áreas portuarias en desuso. En el actual debate internacional sobre el tema estas últimas visiones están adquiriendo cada vez más presencia, como evidencia la proliferación de plataformas de intercambio de experiencias que recogen este tipo de actuaciones (3). Los problemas y oportunidades de intervención en la regeneración y revitalización de waterfronts y riverfronts tienen que ver tanto con aspectos relativos a la imagen de los mismos, como con las necesarias respuestas a los procesos de degradación que experimentan los ríos, especialmente en los ámbitos urbanos y suburbanos. Esos procesos no son exclusivos ni de las ciudades portuarias ni de aquéllas en las que la industrialización ha impactado directamente sobre los ríos, sino que afectan también a muchas otras, como ocurre con las mediterráneas o las del sur de Europa.


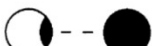



Stage	Symbol		Period	Characteristics
	○ city	● port		
(I) Primitive cityport		●	Ancient–medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port
(II) Expanding cityport		●	19th–early 20th century	Rapid commercial and industrial growth forces port to develop beyond city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

Figura 2. Ciudad y puerto (Hoyle 1992)

En el caso de las ciudades que han ido perdiendo las relaciones con sus ríos, los riesgos ocasionados por las crecidas e inundaciones explican, en parte, la conversión de estos en canales monofuncionales que tratan de dar respuesta a la necesidad de una evacuación rápida de las aguas. Los otros factores responsables de esos procesos son análogos a los que suceden en frentes portuarios y tienen que ver con los efectos de barrera observados por Lynch y por Jacobs, especialmente los derivados de la implantación de infraestructuras ferroviarias y viarias en los trazados más oportunistas y pragmáticos ajenos a los valores urbanos y paisajísticos de los frentes de agua.

El desarrollo de las ciudades y sus actividades económicas han convertido los corredores fluviales en canales monofuncionales, comprimidos entre edificaciones y viarios, dando respuesta, tan sólo y en el mejor de los casos, a la necesidad de una evacuación rápida de las aguas. Mientras tanto, la calidad de éstas, los valores paisajísticos y la vitalidad de los ecosistemas se ha degradado hasta extremos críticos” (4). Las reacciones a esos procesos tienen que ver con el avance de las nuevas culturas y sensibilidades medioambientales, pero también con las oportunidades de actuación asociadas a las nuevas modalidades del urbanismo proyectual y estratégico que se va imponiendo en los últimos años. De ahí la puesta en marcha de estrategias urbanísticas y paisajísticas integradoras dirigidas a la ‘apertura’ de las ciudades hacia sus ríos y frentes de agua.

Como sucede a menudo al analizar esos procesos con una perspectiva histórica, hay que decir que no todas esas preocupaciones son tan novedosas ni pueden, por tanto, asociarse al protagonismo de las ‘políticas de imagen’ en las que numerosas ciudades están inmersas, sobre todo en un contexto de creciente competencia urbana asociada a la globalización. Algunas muestras ‘históricas’ serían, por ejemplo, las estrategias de embellecimiento urbano de los frentes fluviales de las ciudades francesas, al menos desde el siglo XVIII. Desde las riberas del Sena en París a las del Loira en Burdeos o las del Ródano en Lyon, la disposición de muelles y puentes ha ido siempre asociada a la potenciación de los frentes edificados y a la construcción de puentes y paseos fluviales, que se han convertido en elementos urbanos esenciales para muchas ciudades. Algunos observadores externos al debate profesional, como el escritor Juan Benet, perciben la imagen que crean precisamente los riverfronts como una de las señas de identidad de la ciudad europea: “Tal vez la imagen más agradable y unánimemente aceptada de la gran ciudad europea sea esa perspectiva de puentes sobre el gran río que, como si fuera posterior a ellos, va ciñéndose a los docks y quais para respetar una topografía definida por torres, agujas, cúpulas y fachadas” (5).



Figura 3. Londres riverfront (2014)

Desde el urbanismo ilustrado y neoclásico la preocupación por las fachadas urbanas hacia los *waterfronts* y *riverfronts* ha estado siempre presente en los proyectos de mejora y embellecimiento urbano, con un nuevo impulso a partir del movimiento City Beautiful, a principios del siglo XX. Basta referirse al Plan de Chicago de 1909 (ver capítulo 2.1), para comprobar la importancia que en él tuvo la apuesta por un renovado lakefront que se presentaba como responsable de crear una nueva imagen urbana.

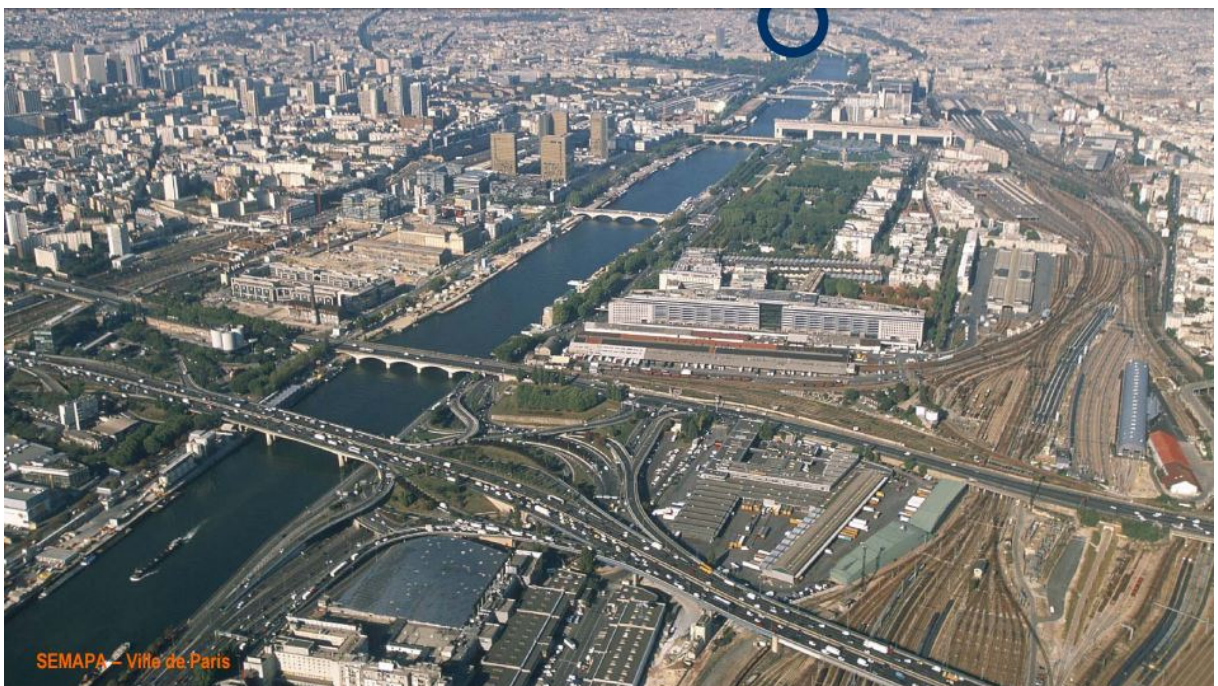


Figura 4 Renovación márgenes del Sena en París (Tolbiac_Bercy) (1991-2015)

Desde finales del siglo XX, y a pesar de la gran diversidad de situaciones en las que se encuentran los distintos tipos de *waterfronts* y *riverfronts*, en la mayor parte de los casos (sobre todo en ciudades del sur de Europa), el punto de partida no ha sido tan solo la existencia de muelles o instalaciones portuarias convertidas en enclaves en desuso, sino los procesos de degradación que tuvieron lugar en paralelo a la industrialización o a la proliferación de infraestructuras y, con el consiguiente abandono de las riberas marítimas o fluviales. En los últimos años, el vocabulario de la regeneración de los *waterfronts* y *riverfronts* se ha ido consolidando, no sólo en los discursos genéricos de ciudadanos o agentes urbanos, sino también en las actuaciones de los gobiernos locales y en los departamentos técnicos de las entidades que participan en dichos procesos. En ese contexto, podemos referirnos a algunos principios y formas de intervención ampliamente asumidas, y suficientemente significativas, como los 10 Principios for a Sustainable Development of Urban Waterfront Areas, establecidos en la World Conference of the United Nations Urban 21 y elaborados por Wasserstadt GmbH de Berlín, en colaboración con el Centre Cities on Water de Venecia (6). Dichos principios pueden resumirse como sigue: 1 asegurar la calidad del agua y del medio ambiente. 2 los waterfronts son parte integral de la ciudad y deben contribuir a su vitalidad. 3 la identidad histórica de los waterfronts debe ser tenida en cuenta para su potenciación como patrimonio colectivo. 4 los usos mixtos son una prioridad, se debe ofrecer una diversidad de usos culturales, comerciales y residenciales. 5 El acceso público es un requisito, los espacios públicos de los waterfronts deben ser accesibles para permitir su uso intensivo. 6 la colaboración público privada acelera los procesos. 7 la sostenibilidad de los waterfronts debe plantearse no solo en sus dimensiones ecológicas y económicas, sino también sociales. 8 la recuperación de los waterfronts es un proceso y un reto para más de una generación y debe concebirse a largo plazo. 9 los planes deben ser flexibles y deben incorporar todas las disciplinas relevantes. 10 la regeneración de los waterfronts es una tarea de alta complejidad que debe aprovechar las experiencias de las redes internacionales e interdisciplinarias.



Figura 5. Renovación de la margen izquierda del Garona. Burdeos (2009)

Otras visiones más próximas al diseño urbano y paisajístico enfatizan las oportunidades de esos ámbitos donde se funden naturaleza y cultura y en los que se manifiestan las nuevas sensibilidades urbanísticas y paisajísticas. Una aproximación interesante recurre también al listado de 10 principios para la regeneración exitosa de los waterfronts. Dos de ellos resultan especialmente adecuados en el debate sobre las actuaciones en los frentes fluviales. Por un lado, se insiste en la necesidad de superación de la idea del límite natural entre agua y suelo, evitando su concepción como una "línea fina". Por otro, se plantea que los waterfronts cobran vida cuando

tienen que convertirse en lugares para la gente viva allí, no sólo para visitantes o turistas (KRIEGER, 2003). Un repaso por las ciudades que participan en esas plataformas o que son objeto de interés en publicaciones paralelas puede darnos una idea de la naturaleza creativa e innovadora de los diferentes proyectos de urbanismo y paisaje que están transformando las ciudades europeas (7). Desde la perspectiva del planeamiento convencional, la integración de los frentes marítimos o fluviales en ciudades que han crecido de espaldas a él es un reto en el que se muestran las posibilidades y las carencias de los instrumentos ortodoxos, como la zonificación rígida y la normativa de carácter eminentemente defensiva. Por eso, los logros más importantes se asocian a la puesta en marcha de un urbanismo estratégico y operativo, mientras el planeamiento urbano convencional ha jugado un papel secundario, habiendo sido frecuentemente revisado o ignorado. En estos casos se comprueba, de nuevo, la eficacia de los nuevos instrumentos, tanto en las de los *waterfronts* y *riverfronts* 'clásicos', como en los que responden a las visiones más amplias a las que aquí nos referimos.



Figura 6. Renovación márgenes del Ródano en Lyon (2010)

La celebración de eventos internacionales, especialmente Juegos Olímpicos o Exposiciones, además de cumplir el objetivo genérico de promover las ciudades sede, ha impulsado operaciones de este tipo. Estos han actuado como potentes catalizadores que, además, han permitido experimentar fórmulas de integración entre urbanismo y paisaje que no resultan fáciles siquiera de poner en práctica en condiciones de funcionamiento regular, cuando los obstáculos burocráticos y técnicos dificultan las visiones y actuaciones integradoras. El caso de Barcelona y su apertura al mar ha sido ampliamente considerado, debido a la ambición y precisión de los planes y proyectos desarrollados, que engloban desde los Juegos Olímpicos de 1992 (episodio comentado en el capítulo 2.03) al Forum de 2004. El caso de Londres con los Juegos Olímpicos de 2012 podría considerarse como una prolongación y una versión actualizada de la estrategia ya iniciada con los Docklands, ahora ya aumentada y corregida en los proyectos de regeneración urbana de nuevos tramos del Támesis y del Lee Valley. Incluso en otras ciudades donde se habían planteado eventos internacionales (aunque finalmente en algunas no se llegaron a realizar), la sucesión de proyectos sobre los emplazamientos previstos para los mismos ha permitido impulsar y catalizar grandes proyectos estratégicos, como ha sido el caso de París, Lyon, Lisboa y muchas otras (Monclús 2007, 2009).



Figura 7 Frente renovado del Tajo en Lisboa (1998)

La recuperación de las riberas del Ebro en Zaragoza. Un proyecto urbano estratégico



Figura 8 Vista de Zaragoza (Velázquez y del Mazo, 1647)

El río Ebro ha jugado históricamente un papel ambiguo en el crecimiento urbano de Zaragoza. Durante siglos, la ciudad se identificó con su río, pero éste representaba también un obstáculo, por lo que el desarrollo urbano se producía hacia el sur. Es cierto que las riberas del río se utilizaban tradicionalmente como lugar de paseo y ocio por los ciudadanos. La conocida vista desde la margen izquierda del taller de Velázquez y del Mazo (1647) da una idea de la importancia del frente fluvial reconocido por viajeros y escritores, hasta principios del siglo XX. Es entonces cuando algunos comienzan a percibir las potencialidades de la fachada urbana de la ciudad, precisamente cuando en la margen izquierda se va ocupando con industrias e infraestructuras viarias y ferroviarias. Oskar Jürgens, un arquitecto alemán autor de la enciclopédica obra "Ciudades Españolas", encuentra evocador el perfil urbano (*stadtbild*) de la ciudad junto al río: "Zaragoza, a pesar de su

emplazamiento casi totalmente llano, ofrece una hermosa perspectiva desde el Ebro, ya que la parte más antigua de la ciudad, la que encierra las obras arquitectónicas más importantes, está junto al río, contribuyendo también positivamente en la composición de esta imagen los muros de piedra del río y los elegantes puentes". Sobre la pintura de Velázquez y Mazo señala que "es una pintura muy atractiva, pero la imagen actual de la ciudad lo es aún mucho más, con la elevada torre de la Catedral y, sobre todo, con la iglesia del Pilar..." (Jürgens, 1926, 78).



Figura 9 Vista de Zaragoza desde la margen izquierda del Ebro (Jürgens 1926)

Aunque la ocupación de la margen izquierda con industrias e infraestructuras urbanas comenzó ya en el siglo XIX, es a partir de la década de 1970 cuando el río dejó de ser una barrera casi insalvable, gracias a la construcción de nuevos puentes concebidos como parte de la estructura viaria de la ciudad. Sin embargo, a la vez que ésta daba el salto definitivo a la margen izquierda, el Ebro y sus riberas se fueron deteriorando, convirtiéndose en un elemento casi oculto, completamente ajeno al desarrollo urbano.

No hay que minusvalorar las propuestas e iniciativas de distinto tipo que se desarrollan en la segunda mitad del siglo XX. Por un lado, las que plantean algunos arquitectos y urbanistas para integrar el río en la ciudad que, sin embargo, quedarían en el papel hasta principios del siglo siguiente. Por otro, las impulsadas por los ingenieros desde una perspectiva hidráulica, con la ejecución de las defensas frente a inundaciones, especialmente en la margen izquierda del Ebro, sobre todo a raíz de la avenida de enero de 1961. Además, el otro elemento fundamental fue la idea del "salto a la margen izquierda", con la planificación de nuevas áreas residenciales, aprobadas en el Plan de 1968 (Plan Larrodera) y los nuevos puentes que favorecieron el crecimiento al norte de la ciudad. La decisión de ubicar allí el gran conjunto residencial denominado ACTUR (con una superficie de 600 hectáreas) iniciado a principios de la década de los setenta, supuso la alteración de la estructura urbana de la ciudad y la recuperación de centralidad del eje del río Ebro.



Figura 10 Proyecto Riberas (2001)

De todos modos, la voluntad de integrar el Ebro en la ciudad y de 'abrir la ciudad al río' no se hizo patente hasta la década de los noventa, con la generalizada reivindicación en ámbitos ciudadanos y profesionales de una actuación integradora en las márgenes del río (De la Cal y Pellicer eds. 1996/ 2002). Y su maduración se expresó en el *Proyecto de riberas del Ebro* (Anteproyecto para los espacios públicos del río Ebro, 2001). Este proyecto, redactado por un equipo interdisciplinar de arquitectos, ingenieros, paisajistas y geógrafos (Batlle i Roig y Monclús coords.), planteaba la reconversión de las márgenes del río en sendos parques lineales mediante, entre otras medidas, la consecución de la continuidad peatonal en tres niveles, desde el más natural al más "urbano", condicionados por el nivel de inundabilidad de cada recorrido. Además, se planteaba la intensificación de actividades urbanas compatibles con los usos propios de las riberas. Ante la dificultad de aportar nuevas áreas de centralidad en el recorrido del parque lineal, apuesta por crear dos polos de nuevas centralidades urbanas en los extremos del parque, en las zonas de transición hacia dos grandes parques urbanos o agrícolas, que servirán además de amplificadores de la señal ecológica, y de interfase entre la ciudad y los espacios naturales exteriores (Galacho de Juslibol en el oeste, y Galachos de la Alfranca en el este). Las determinaciones del Proyecto de Riberas del Ebro se recogen en la práctica en gran medida en el nuevo Plan General de Ordenación Urbana (aprobado en 2002) que incluye un capítulo dedicado a la ordenación las riberas del Ebro, tanto los espacios naturales y de transición como los espacios urbanos, en ambas márgenes del río. Este hecho permitía proceder directamente a las necesarias ocupaciones de suelo y a la redacción de los proyectos de urbanización, ya que el plan general clasificaba como sistemas generales aquellos ámbitos que debían ser objeto de expropiación. Se trata, por tanto, de un proceso en el que los proyectos estratégicos se avanzan al planeamiento urbanístico, el cual recoge esas iniciativas y permite su desarrollo y gestión posterior.

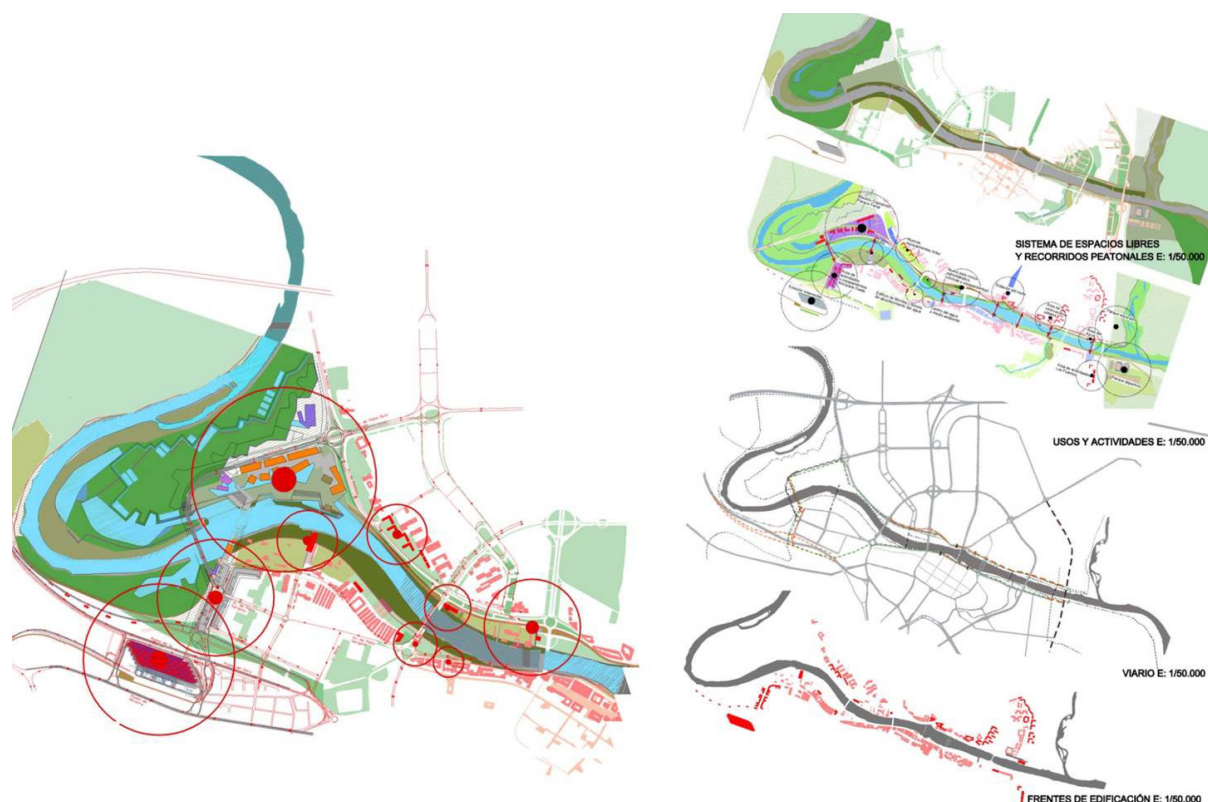


Figura 11. Plan director Expo (2002) estrategia centralidades

La decisión de abrir la ciudad al río fue el *Leitmotiv* de las actuaciones del Plan de Riberas y del proyecto Expo Zaragoza 2008. La ubicación de la Expo junto al río, en un meandro situado a corta distancia del centro histórico (meandro de Ranillas), responde a ese objetivo de integración y de reconversión del Ebro en un corredor verde que se abre a la ciudad. La concepción urbanística y paisajística del Plan director de la Expo, como prolongación del Plan de Riberas (2001), se formuló independientemente del planeamiento urbano general, en correspondencia con una estrategia de regeneración urbanística y ambiental de gran alcance que incluía el Parque metropolitano del Agua y un polo urbano multifuncional.

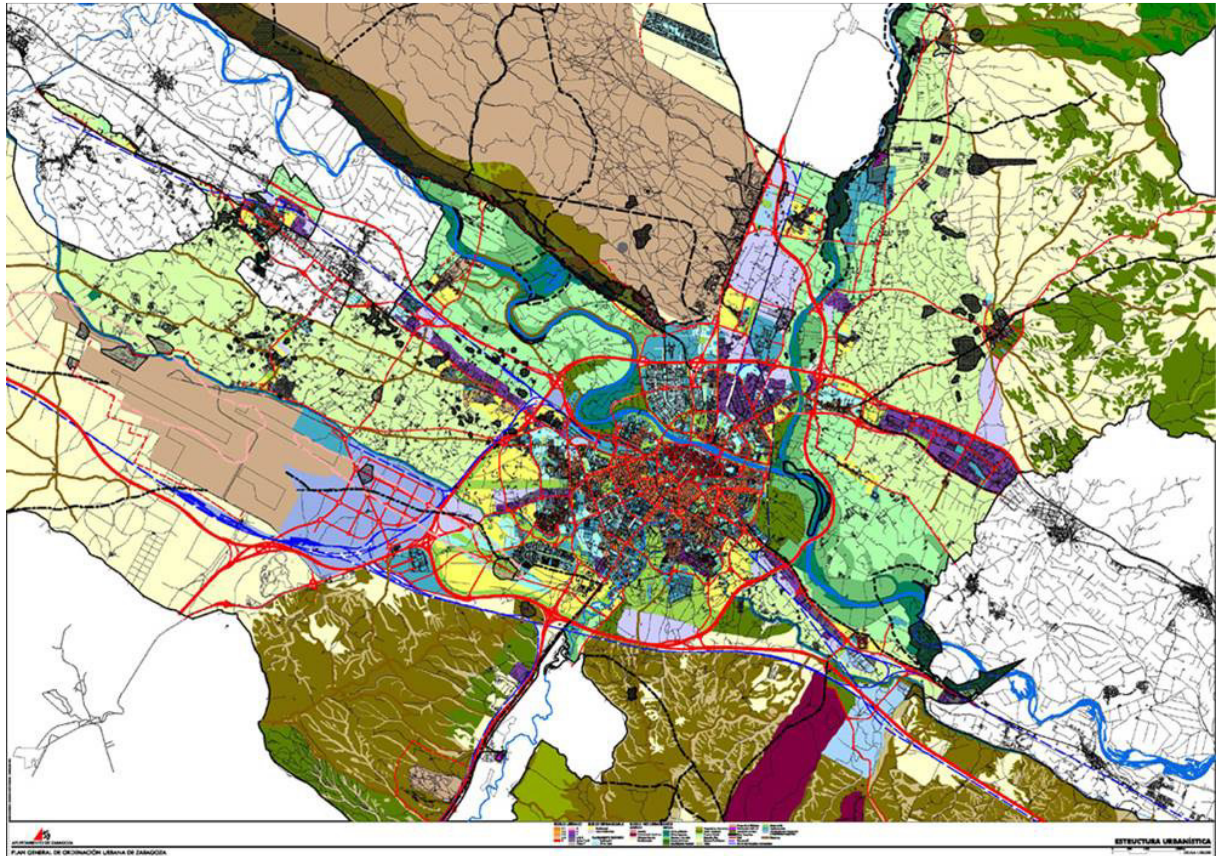


Figura 12. PGOUZ (2002)

En relación al Parque del agua, hay que decir que su extensión triplica al que todavía los ciudadanos llaman el "Parque Grande", al sur de la ciudad (120 hectáreas de aquel frente a 40 de éste). El proyecto del estudio Alday/Jover –en colaboración con la paisajista francesa Christine Dalnoky- posee una combinación de usos en un mismo recinto que entraña quizá una de las claves de su éxito. En este parque metropolitano el usuario puede cultivar su propio huerto, tomar el sol en una pequeña playa o asistir a una función de teatro. Como apuntan los autores, aquí "el espacio público urbano se proyecta como un espacio de relación entre la ciudad construida y la naturaleza próxima al río, y parte de un proyecto urbano que remata el borde oeste de la ciudad, le da fachada, organiza nuevos equipamientos, introduce usos en una medida gradación y aporta infraestructuras de generación y transformación de energía" (Alday, 2012). El Parque del Agua incorpora las crecidas del río en sus riberas, para las que se ha ampliado el espacio y recreado el bosque, y las subidas del agua subterránea que aflora inundando grandes áreas del parque protegidas por la lámina del río. Se trata, por tanto, de una estrategia compleja de control hidráulico a la aplicada en las márgenes del río, con distintas soluciones que demostraron su eficacia frente a las crecidas extraordinarias, como la de febrero de 2003, o la que se produjo poco antes de la celebración de la Expo.



Figura 13. Vista de las riberas del Ebro en crecida extraordinaria (febrero 2003) (izquierda)



Figura 14. Vista de las riberas del Ebro tras las intervenciones paisajísticas y de cierre hidráulico (marzo 2008) (derecha)



Figura 15. Riberas del Ebro. Intervenciones en margen izquierda (2007)

En cuanto al polo multifuncional, se trata básicamente del antiguo recinto de la Expo, con una parte de sus pabellones reconvertidos para la nueva Ciudad de la Justicia y un 40 % del total ocupado por instituciones o empresas, además del Palacio de Congresos, hotel y centro termal. Es aquí donde pueden plantearse algunas cuestiones críticas sobre la ausencia de usos residenciales y comerciales, incluidos en la propuesta inicial del Plan director pero rechazados por su presunta incompatibilidad con la concepción de un parque metropolitano equipado. Todo ello en el marco de la crisis que estalla con el cierre de la Expo (la caída de Lehman Brothers coincidió con el día de clausura). Lo cual supuso un retraso considerable en los procesos de reconversión previstos del conjunto en parque empresarial y cultural. En cualquier caso, hay que tener en cuenta las actuaciones desarrolladas en el marco del Plan de acompañamiento de la Expo: desde las grandes o medianas infraestructuras (viarias con los cinturones), puentes sobre el Ebro (se pasa de 7 a 13 puentes en el término municipal (6 nuevos); equipamientos o actuaciones menores pero efectivas en el ámbito de la movilidad (con el sistema de bicis públicas como elemento significativo) (Monclús, 2008).



Figura 16. Meandro Ranillas 2008

La Expo Zaragoza 2008 y los proyectos de riberas del Ebro dieron el impulso decisivo a la integración del río en la ciudad. Con una perspectiva actual, las actuaciones desarrolladas en ese periodo pueden verse, efectivamente, como decisivas, pero todavía lejos de ser definitivas. En la línea apuntada por Krieger, todavía no se ha superado completamente la idea de esa franja o "línea fina" que limita las actuaciones en las márgenes del río, uno de los retos a los que se enfrenta la ciudad en el proceso de apertura de la ciudad al Ebro y de su integración plena en la estructura urbana y metropolitana. Es cierto que se ha producido un gran salto de escala en el sistema de espacios libres. Un solo dato puede ser suficientemente indicativo: la duplicación de la superficie destinada a parques urbanos (de unas 250 a más de 500 hectáreas, sin contar con las áreas naturales no urbanas). La apropiación ciudadana de los nuevos espacios públicos de las riberas del Ebro y del Parque del Agua constituye una demostración suficiente de la capacidad catalizadora de las actuaciones acometidas asociadas el evento internacional.



Figura 17. Meandro Ranillas, 2008



Figura 18. Ebro_Espacios públicos. Pasarela Voluntariado_Manterola



Figura 19. Ebro_Espacios públicos. Pasarela Voluntariado_Manterola

En esa secuencia de líneas de actuación se puede inscribir también la estrategia de configuración del Anillo Verde. Una idea que, en cierto modo, ya se había planteado a mediados del siglo XX, como "cinturón verde" en los planes urbanísticos de 1948 y 1957, cuando también se comenzaba a plantear la integración de las riberas (en realidad, ya en los años veinte, como en las propuestas para el "embellecimiento de las riberas del Ebro" en 1925). En línea con las concepciones más actuales, ahora ya no se plantea como elemento de contención del crecimiento urbano sino de estructuración del sistema de espacios libres, con un trazado de unos 30 kilómetros de longitud. La idea fuerza es la conexión de los tramos urbanos del Ebro con los del Canal Imperial de Aragón, a través de la reconversión de una antigua línea ferroviaria en parte del nuevo sistema lineal y eje de conexión de los barrios del sureste y las periferias interiores formadas en los años del desarrollismo.



Figuras 20 y 21. Ebro_Espacios públicos



Figuras 22 y 23. Ebro_Espacios públicos (izquierda, 2010 y derecha, 2011)



Figura 24. Parque del Agua



Figura 25. Parque del Agua

Aunque ese conjunto de actuaciones ha permitido un salto cuantitativo y cualitativo indiscutible, una cuestión clave que se plantea ahora tiene que ver con las visiones de Jacobs apuntadas al principio. En efecto, los corredores verdes se van consolidando en las márgenes del Ebro (también en los otros cursos de agua: ríos Huerva y Gállego, además del Canal Imperial de Aragón). Pero esos *waterfronts* podrían "actuar más como costuras, al menos más de lo que suelen hacerlo hoy". Para ello, resulta imprescindible repensar las estrategias urbanísticas y ambientales, incluidas aquellas que pretenden la potenciación de actividades diversas que favorezcan la complejidad y la urbanidad de los lugares más atractivos de la ciudad. En definitiva, se trata de reconsiderar el papel de los "nuevos espacios verdes", en el marco de una renovación necesaria de los instrumentos tradicionales del planeamiento urbanístico, en un momento de crisis conceptual y disciplinar que debería verse como un reto y una oportunidad, más que como una excusa para la inacción o para la vuelta a los paradigmas obsoletos del urbanismo regulador.

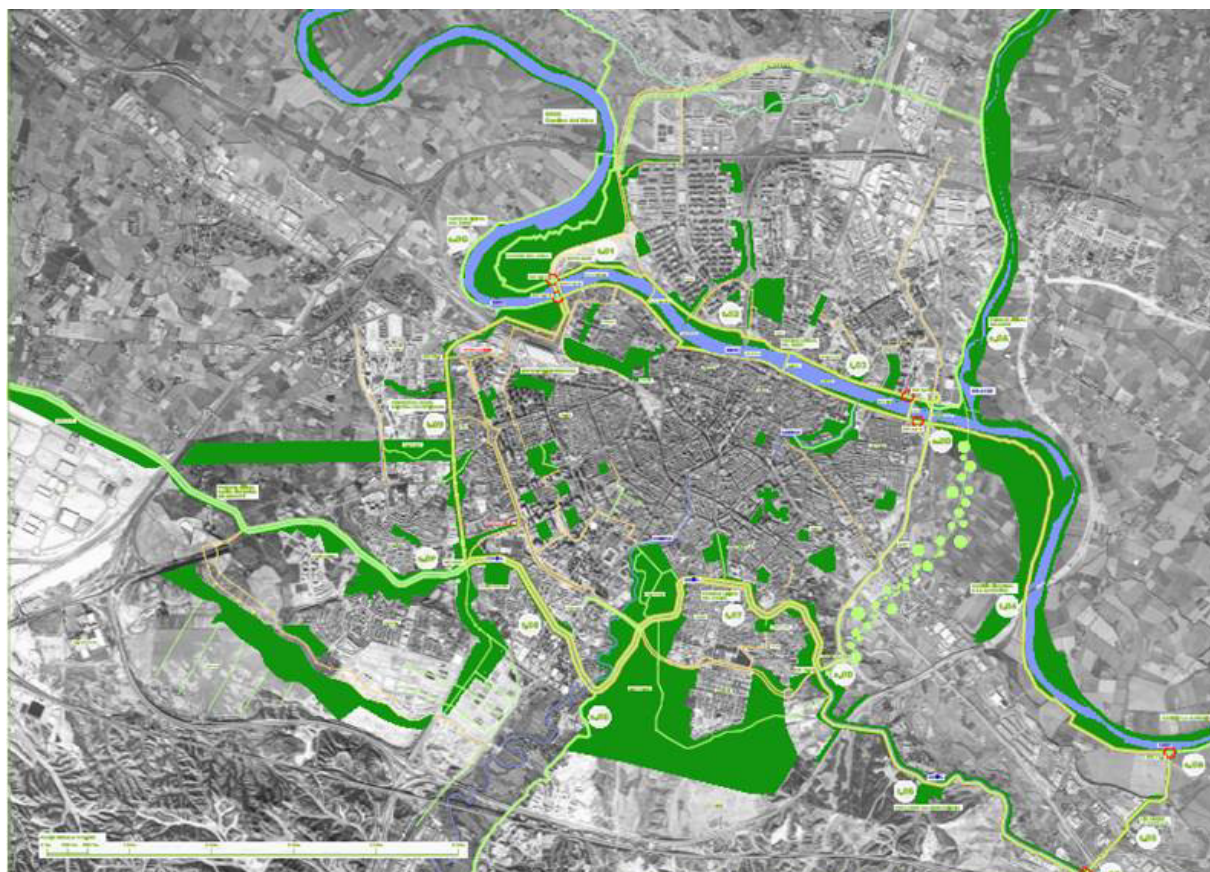


Figura 26. Ebro_Canal_Anillo Verde

Podemos concluir con una referencia inquietante de Nuno Portas sobre la emergencia y significado del urbanismo estratégico: "Me parece que casi todos los casos considerados de éxito en las transformaciones urbanísticas importantes de las últimas dos décadas fueron adoptadas y desarrolladas al margen, cuando no en contra, de las previsiones de los planes vigentes. Para lo bueno, en muchos casos, para lo malo en otros" (Portas, 2004).

Notas

(1) Ward, 'Cities are fun'

(2) En ese mismo texto, Jacobs precisa aún más: "También los *waterfronts* pueden actuar más como costuras, al menos más de lo que suelen hacerlo hoy. La manera habitual de rescatar un *waterfront* decaído, vacío, consiste en reemplazarlo por un parque, que a su vez se convierte en un elemento fronterizo, por lo general muy poco usado (como era de esperar); y esto traslada el vacío tierra adentro". Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades*, 281.

(3) Ver, por ejemplo: Wasserstadt GmbH, Centre Cities on Water
www.waterfront-net.org www.citiesonwater.com

(4) Pellicer, "Ordenación paisajística de espacios fluviales".

(5) Benet, *Del tiempo y los puentes*.

(6) URBAN 21, Berlin in July 2000

(7) Portas, "Reflections on Recent Waterfront Transformations".
Ver también www.river-cities.net/files/RiverCities_CFW_handbook.pdf ; 2013

Bibliografía

ANDRÉS, C., MASIA, LI., El Miño, configurador de paisajes en su recorrido urbano, en C. Cornejo (coord.), Ciudad, territorio y paisaje. Reflexiones para un debate multidisciplinar, 2010

ALDAY, I., "Catástrofe, infraestructura y economía. Reflexiones construidas en torno al proyecto urbano", en AA.VV., Proyectos integrados de arquitectura, paisaje y urbanismo 2011, PUZ, Zaragoza, 2012

BENET, J., "Del tiempo y los puentes", El País, 28.10.1989

BRUTTOMESEO, R., (ed.), *Waterfronts y riverfronts: a new frontier for cities on water*, Venice : International Centre Cities on Water, 1993

— "Complexity on the urban waterfront", en Marshall, R. (ed) *Waterfronts in Post-Industrial Cities* . Spon Press, London and New York, 2001

DE LA CAL, P., PELLICER, F. (coords.), Ríos y ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza (1996), Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 2002

DE MIGUEL, R., Metamorfosis urbana en Zaragoza, Biblio 3W, 1083, 2014

HAUGHEY, R., *Remaking the Urban Waterfront*, Urban Land Institute, 2004

HOYLE, B. S. & PINDER, D. A. *European port cities in transition*. London: Belhaven. 1992

JONES, A., *Issues in Waterfront Regeneration: More Sobering Thoughts. A UK Perspective*, Planning Practice & Research, Vol. 13, No. 4, 433± 442, 1998

JÜRGENS, O., *Ciudades españolas. Su desarrollo y configuración urbanística*. Ministerio de Administraciones Públicas, Madrid, 1992 (ed. original de 1926)

KRIEGER, A., "The Unique Characteristics of Urban Waterfront Development", *Remaking the Urban Waterfront* ULI Press, 2003

MONCLÚS, J., "Ciudades y agua. Regeneración paisajística de riberas y proyectos urbanos estratégicos", en *Arquitectura Z*, COAA, 4, 2005

—. *Exposiciones internacionales y urbanismo. El Proyecto Expo Zaragoza 2008*, Edicions UPC, Barcelona, 2007

—. *International Exhibitions and Urbanism. The Zaragoza Expo 2008 Project*, Ashgate, 2009

—. (ed.) *El urbanismo de la Expo. El Plan de Acompañamiento*, ACTAR, 2008

—. "International exhibitions and urban design paradigms", en R. Freestone, M. Amati (eds.), *Exhibitions and the development of Modern Planning Culture*, Ashgate, Farnham, 2014

MEYER, H., *City and Port. Transformations of Port Cities*. London, Barcelona, New York, Rotterdam, (1999)

PELLICER, F., "Ordenación paisajística de espacios fluviales en las ciudades mediterráneas", en F. Zoido, C. Venegas, *Paisaje y ordenación del territorio*, Consejería O.P.T., Sevilla, 2002

PORTAS, N., "Reflections on Recent Waterfront Transformations", *Aquapolis*, 3-4, 1999

—. "L'emergenza del progetto urbano", in *Urbanistica* n. 110 (V.e. "El proyecto urbano", en *Perspectivas urbanas / Urban Perspectives* n.3, 2003

—. "De una ciudad a otra: perspectivas periféricas", en A. Martín Ramos (ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, ediciones UPC, Barcelona, 2004

SANCHEZ, F., BERALDINELLI, R., "Waterfront revitalization projects in Latin America: cultural rescue or global planning model?", *IPHS Conference*, Barcelona, 2004.

WARD, S., "Cities are fun. Inventing and Spreading the Baltimore Model of Cultural Urbanism", en Monclús, J., Guàrdia, M. (eds.), *Culture, Urbanism and Planning*, Ashgate, Aldershot, 2006

Wasserstadt GmbH, *Centre Cities on Water, 10 Principles for a Sustainable Development of Urban Waterfront Areas*, Berlín, Venecia, 2000