

Arquitectura del Paisaje

Lección 8

El contacto con el agua.

Frentes litorales.

El ser humano ha buscado siempre la proximidad del agua al establecer sus asentamientos. Desde las primeras civilizaciones, que han sido denominadas hidráulicas, ha sido evidente la necesidad de captación, almacenaje, abastecimiento y control de este medio.



El agua ha servido también, además de para el consumo humano y de los animales y para el regadío y el uso ornamental, como soporte del transporte y el medio que ha propiciado el de mas largo recorrido y capacidad.



Los primeros grandes viajes se efectuaron sobre el agua a través del Mediterráneo y de ellos tenemos hermosas descripciones literarias y también representaciones artísticas. Sobre los ríos, dada la necesidad de cruzarlos y también la facilidad que suponía deslizarse aguas abajo se habrían realizado viajes desde mucho tiempo atrás.

A lo largo de las costas africanas los navegantes portugueses realizaron grandes periplos al final de la Edad Media y más tarde, ya en la Edad Moderna, llegaron los grandes viajes oceánicos, posibles por la audacia de los nuevos navegantes y la mayor capacidad de los barcos.



La sustitución de la vela por el motor, ya en la Revolución Industrial, supuso una notable mejora de la capacidad de transporte de los barcos y de su seguridad y en consecuencia un notable desarrollo de las áreas portuarias en las ciudades. El cierre de las bahías sustituyó a los tradicionales muelles de ribera.

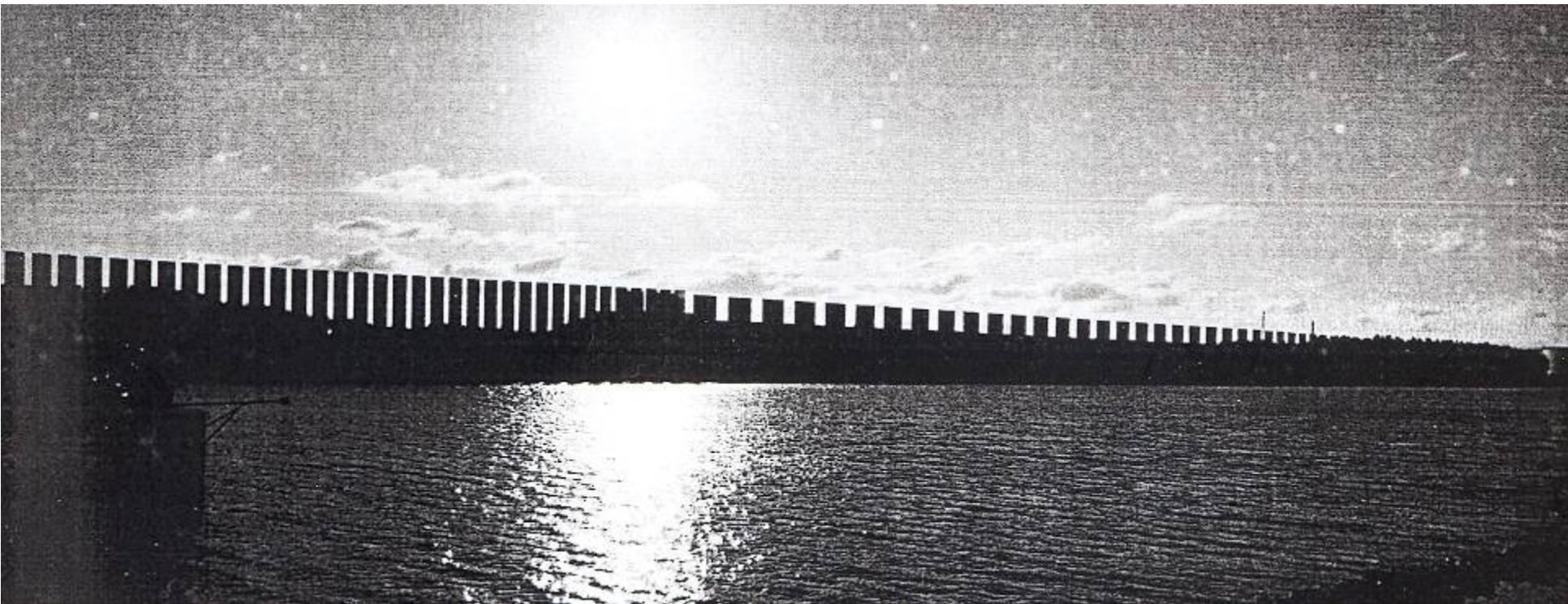
La nueva escala, con el aumento de la carga y de los pasajeros, suponía renovadas actividades de almacenamiento y comerciales y la conexión con otros sistemas de transporte al interior y muy en concreto el ferrocarril. Sin embargo el sistema empezó a mostrar signos de agotamiento más tarde a partir de la segunda mitad del siglo XX, primero en los puertos americanos y después en el resto del mundo.

Estos cambios tecnológicos supusieron, por ejemplo, el abandono de 2.000 ha. de zona portuaria en Londres y de 300 en Liverpool.

En los años setenta también se produjo la desindustrialización del interior de las ciudades y las industrias se trasladaron desde la proximidad del ferrocarril a la de las grandes vías de tráfico automóvil, con lo cual y dado que muchas industrias estaban relacionadas o ubicadas en zonas portuarias se incrementó la superficie de este suelo vacante.









Le projet de réaménagement du quartier de la J4 est un projet de réaménagement urbain qui vise à améliorer la qualité de vie des habitants et à créer un cadre de vie agréable et sécurisé. Le projet est financé par le budget de la ville de Marseille et par des fonds européens.



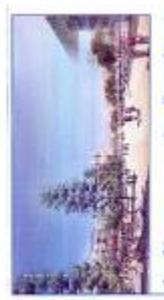
Le projet de réaménagement du quartier de la J4 est un projet de réaménagement urbain qui vise à améliorer la qualité de vie des habitants et à créer un cadre de vie agréable et sécurisé. Le projet est financé par le budget de la ville de Marseille et par des fonds européens.

Le boulevard du Littoral redonne le visage d'une avenue de bord de mer

Le Napoléon Bonaparte entre finalement dans le projet. Vous voulez aller voir de plus près l'accrochage du ferry-Vieux marseillais à la gare maritime. Sous ses yeux, la gare maritime est devenue un lieu de vie. Le boulevard du Littoral, libéré du viaduc, autorise une promenade agréable et sécurisée. Une avenue urbaine, avec ses couloirs de bus, son large trottoir et ses espaces verts, permet de profiter pleinement de la vue sur la mer. Le boulevard du Littoral est un véritable boulevard de bord de mer, qui redonne à la J4 son caractère d'avenue de bord de mer.



En suivant le boulevard du Littoral, vous retrouverez le Centre. Vous retrouverez aussi les 300 logements sociaux qui ont été réhabilités et qui sont aujourd'hui accessibles. Au pied de la J4, vous retrouverez les appartements qui ont été réhabilités et qui sont aujourd'hui accessibles. Les Dockes pour répondre au besoin sur les Terrasses du port de la J4. Un groupe de constructions s'appelle à entrer dans le cadre du nouveau cadre de convention qui se présente à l'attention de la ville de Marseille. Le projet est financé par le budget de la ville de Marseille et par des fonds européens.



Le J4, une rencontre d'avenir entre la métropole marseillaise et son port

Le projet de réaménagement du quartier de la J4 est un projet de réaménagement urbain qui vise à améliorer la qualité de vie des habitants et à créer un cadre de vie agréable et sécurisé. Le projet est financé par le budget de la ville de Marseille et par des fonds européens.

En la actualidad el frente litoral o waterfront presenta muchas nuevas posibilidades y oportunidades, dependiendo de las características de cada ciudad y mediante transformaciones o reconversiones y adaptaciones se pueden constituir como nuevos centros de equipamiento de la ciudad o también y simultáneamente como áreas de ocio y esparcimiento.

En el Mediterráneo las realizaciones del puerto de Barcelona y más modestamente del de Alicante, así como las propuestas de Solà Morales y O.M.A. para Génova, Zaera para Yokohama y los estudios para el de Marsella, pueden servir de ejemplos entre otros varios realizados o en curso de realización.



Par Tunnel
Sortie Pêche
Dir. Babarou

Kyriad
HOTEL

MARSEILLE
HOTEL
RESTAURANT

Peinture carrosserie express
Peinture complète
à partir de
440€ TTC

tac

Devils gratuits

Sortie Tunnel Direction of Cass Maritime
23, Av. Robert Schuman De Tel. 04 91 90 46 40

P

30

P

50

30



AUBAGNE
TOULON
MENPENTI
790m

LE PRADO
LA PLAGE
PRÉFECTURE
750m

ibis
HOTEL
PRADO - CARENAGE

PRADO
HOTEL
PRADO - CARENAGE

Holiday Inn
DIRECTION CENTRE - VILLE
PAR PRADO CARENAGE
04 91 83 10 10

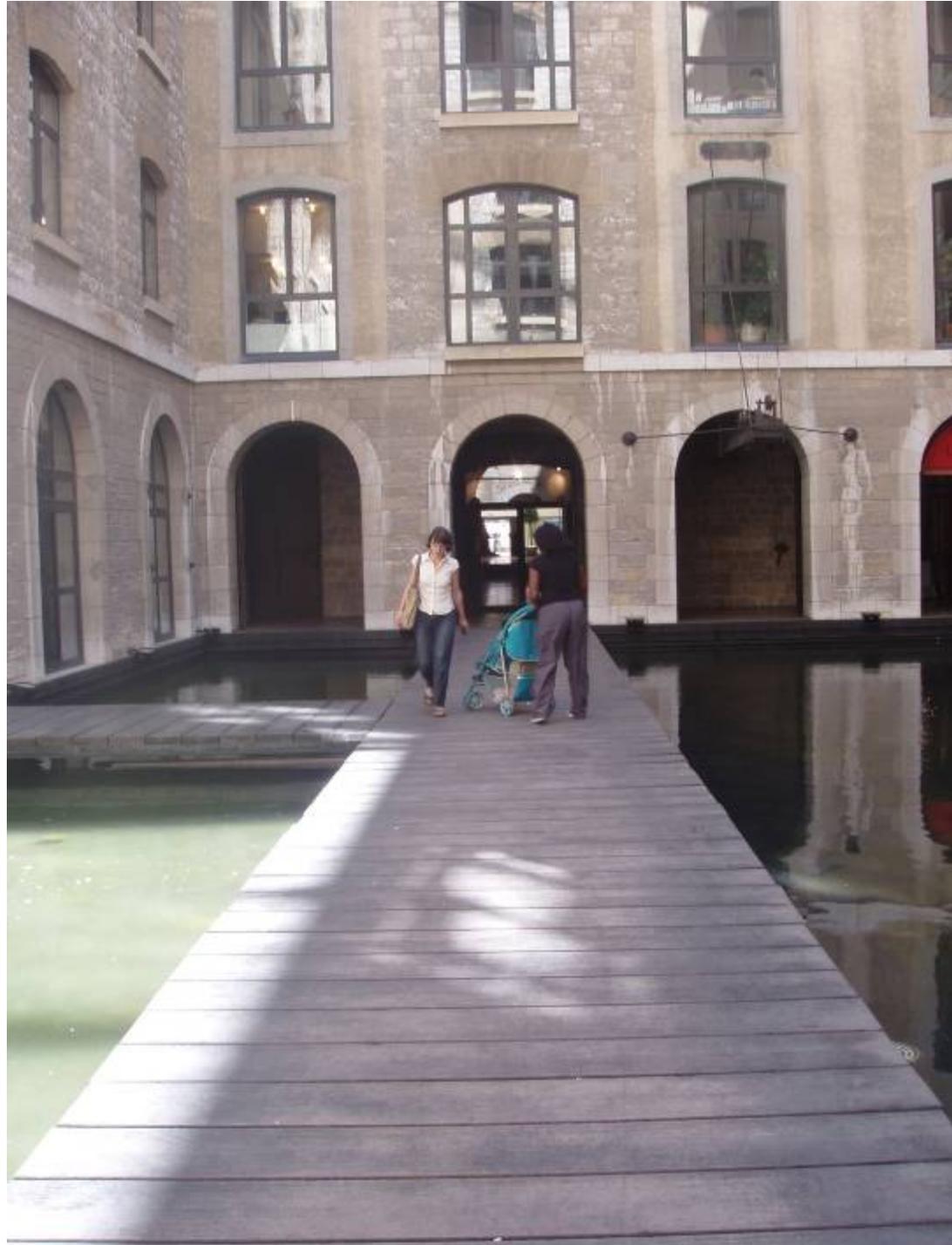
Maalox
HOTEL
PRADO - CARENAGE

ARRÊTÉ DE
TRAVERSÉE



LES BARRIÈRES DIMINUALES













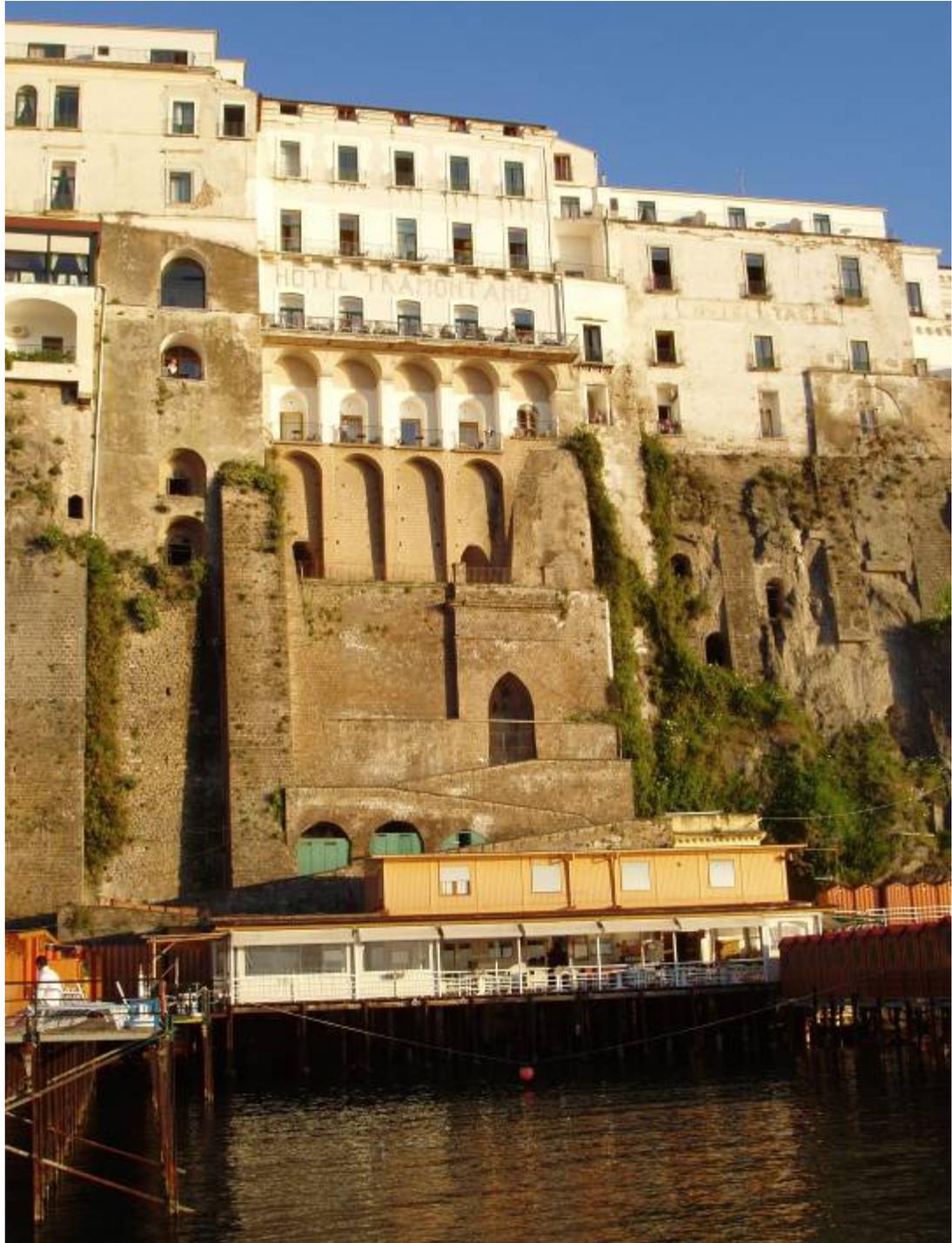
















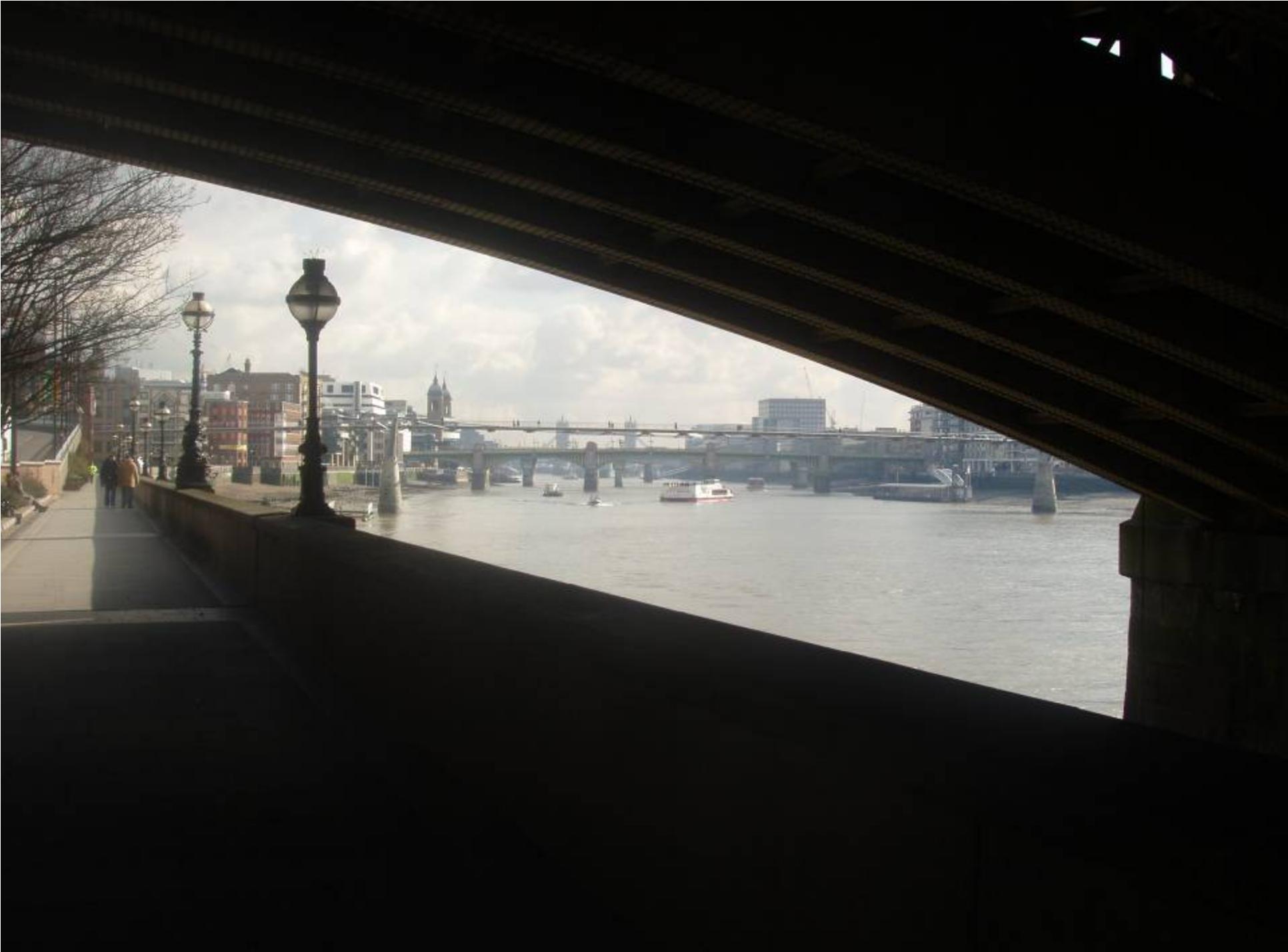








En el Mar del Norte, Londres con el amplia área de los Docklands en la margen izquierda del Támesis primero y ahora del Southbank en la derecha, Amsterdam con las islas del Este y Rotterdam con la Kop van Zuid, como ejemplos notables de reconversiones urbanas pueden también serlo.





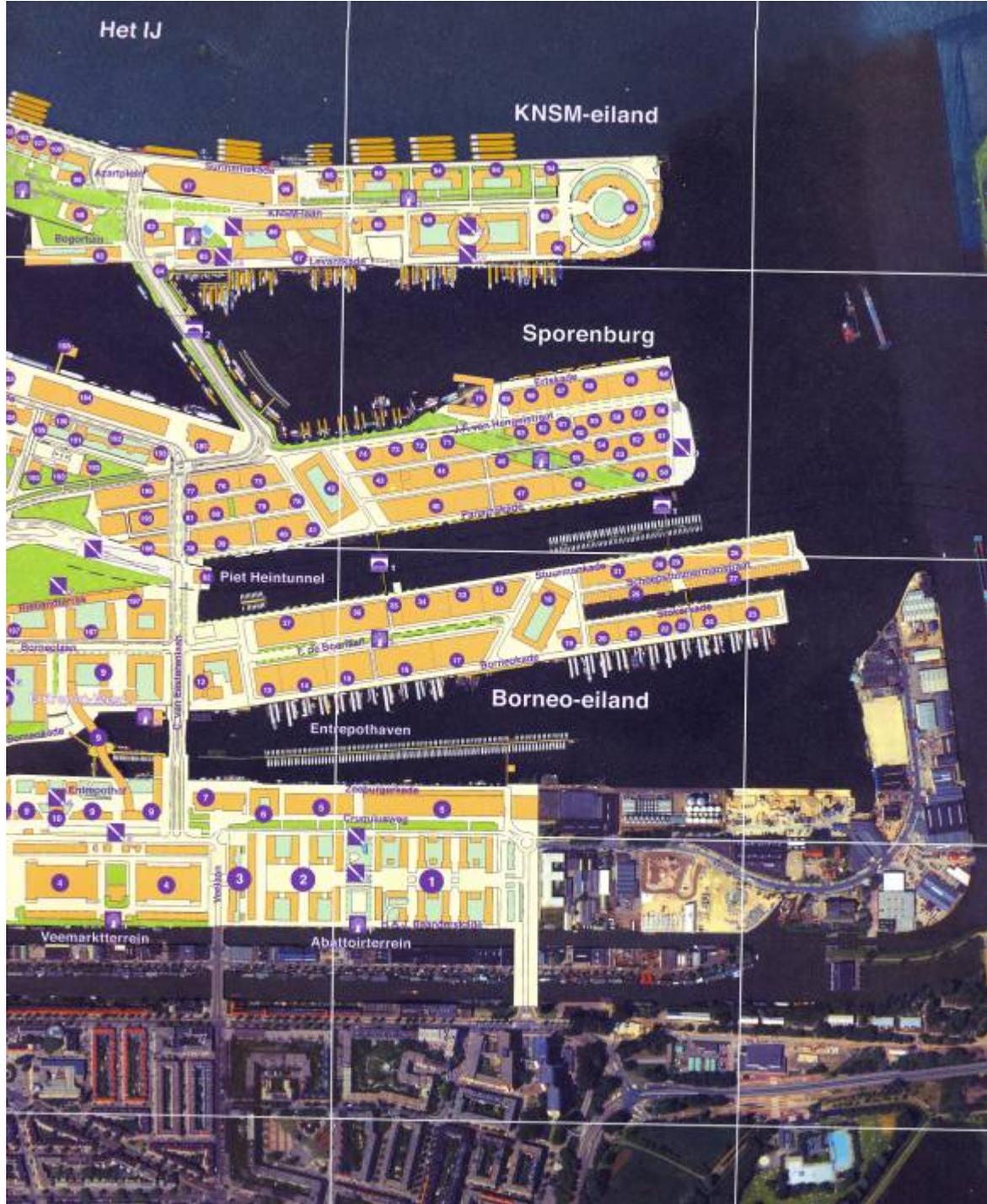












Eastern Harbour District Amsterdam

Urbanism and Architecture

















Estas realizaciones también pueden presentar aspectos discutibles y de hecho lo son, como para el caso de Barcelona el macizado con edificaciones del Muelle de España y en consecuencia la pérdida del carácter de un espacio emblemático de la máxima centralidad y la visión del mar desde la ciudad, como manifiesta Antonio Font:

“Es la arquitectura del lugar, y no tan sólo la de los edificios lo que debiera haber importado en una actuación como ésta, revalorizando un lugar geográfica y paisajísticamente privilegiado; ello hubiera contribuido a evitar la destrucción del carácter portuario de la ciudad por una operación de explotación privada y consumista del ocio metropolitano, en una feria de lujo de trivial imagen.”





De forma parecida se expresa Solà Morales cuando afirma que: “... la ciudad se ha vuelto a quedar cerrada al mar. Un puerto es un espacio público, como una plaza mayor de agua. Debe mantener libre el horizonte y jugar con el agua como un espacio abierto.”

BIBLIOGRAFIA:

- A.A.V.V. (1999): “ Il piano, i criteri, le scelte”. “Tra porto e città”. “Visione d´assieme”. **Piano, porto, città**. Autorità Portuale di Genova. Skira. Milán.
- BONILLO, J.-L. (1992): **Marseille, ville & port**.
- CASARIEGO, J, y OTROS (1999): “Crisis y evolución del transporte marítimo”. “El frente de agua como área de ocio y esparcimiento. La ciudad y el turismo”. **Waterfronts de nuevo. Transformaciones en los frentes urbanos de agua**. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- FONT, A. (1996): “Reforma del Port Vell de Barcelona. La explotación parasitaria de la centralidad urbana”. **Urbanismo Nº 27**. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- SOLÀ-MORALES, M. (1999): **EL País. Babelia**. 17 de Julio.