

## Tourism and redevelopment of urban waterfronts. A prospect for the integration of two 'globalized' phenomena

### Introduction

The theme of **urban requalification** has become one of the most frequently debated issues of our time, on the part of a wide range of specialists in many disciplines. The literature on this theme ranges from economic to sociological approaches, from issues of urban geography to themes inherent in architecture and city planning and design. We can undoubtedly consider this theme as a clear example of the process of globalization that has beset cities, the phenomena evident in their increasingly radical and extensive transformations, and the practical consequences that derive from them.

In this context the transformations that have interested the urban areas that relate most directly to the water (be it sea, rivers or lakes) over the past thirty-four years (depending on the geographical area one refers to), are now considered among the most important and significant changes that cities have undergone in their post-industrial phase.

The re-construction, or better yet the re-development of urban or urban-port **waterfront** areas has left its mark, and continues to connote the image of the city in the twenty-first century, in most countries on every continent.

The restoration of an interesting and in most ways original relationship with water, with local '**urban water**', may be recognized as a sign that many local administrations are reversing an approach that, throughout the twentieth century, had led to a continuous and methodical dissipation, if not destruction, of the water resources available within the territory.

On the other hand, it appears clear that **tourism** has now acquired the evident connotation of a 'globalized' phenomenon, particularly in view of the construction of a gigantic unitary tourist 'market' scenario, which generates objectives, habits and needs that are growing increasingly similar in all parts of the planet, and represent one of most spectacular forces and one of the most powerful levers of the economy at an international scale.

In this context, my discourse intends to develop a series of thoughts and considerations, and to present a number of case studies that I believe to be particularly significant, in which the tourist phenomenon has promoted and been a driving force in the implementation of urban transformations, or else has benefited, often to a significant degree, from the processes of 'waterfront transformation'.

The 'leading role' of the tourist phenomenon has undoubtedly contributed to determining the processes and the results, both positive and negative, but more often innovative, of the way these 'new' parts of the city, in close contact with the water, are built, used and experienced, especially in coastal or urban beach areas.

---

### El Turismo y la reconversión de los frentes marítimos urbanos. Una perspectiva sobre cómo integrar dos fenómenos 'globales'

#### Introducción

El tema de la **recualificación urbana** se ha convertido en un debate sempiterno de la vida contemporánea, discutido por especialistas de múltiples disciplinas distintas. Hay toda una gama de libros que versan sobre el tema, desde la perspectiva sociológica o económica, pasando por enfoques de geografía urbana, hasta llegar a tratarlo como tema propio de la arquitectura, de la planificación o del diseño urbano. Este tema es un paradigma del efecto de la globalización en la ciudad, y un claro ejemplo de las cada vez mayores y más radicales transformaciones a la que la ciudad se ve sometida, y las consecuencias prácticas en la vida cotidiana.

Entre los cambios más significativos e importantes que han sufrido las ciudades en la fase pos-industrial, es decir, los últimos treinta a cuarenta años, figuran los que implican directamente al agua en alguna de sus múltiples formas (el mar, los ríos o los lagos según la zona geográfica trabajada).

La re-construcción o, mejor dicho, la re-cualificación del frente marítimo urbano imprime un cambio radical y sigue

ofreciendo nuevos matices a la imagen de la ciudad en el siglo veintiuno, allá donde se ha realizado, en gran parte de los países de cada continente.

La restauración de una interrelación interesante y, muchas veces, original entre la urbe y el agua, lo que podía llamarse la relación del '**agua urbana**', demuestra una nueva orientación de las autoridades locales quienes, sistemática y metódicamente, se empeñaron históricamente en diluir y, en algunos casos, destruir los recursos hidráulicos disponibles dentro del territorio.

Por otra parte, queda patente que el **turismo** ha alcanzado el estatus de fenómeno globalizado, y extiende su mega-escenario por todos los territorios, convirtiéndolos en 'mercado' único turístico que genera los mismos objetivos e idénticas costumbres y necesidades por donde transita. El turismo representa un motor potente y dinamiza la economía global. Dentro de este marco, mi propósito consiste en ofrecer una serie de consideraciones además de presentar ciertos estudios de casos que, a mi ver, son de particular relevancia, y donde el turismo ha actuado como promotor de la implantación de la transformación urbana, o se ha beneficiado, a veces sustancialmente, de la 'transformación del frente marítimo'.



**Rinio Bruttomesso**

Director, International Centre  
Cities on Water, Venice.  
Faculty of Architecture,  
IUAV University, Venice

## Waterfront and tourism

In the economy of cities on water one may easily observe that in recent years, a closer relationship has tied the process of renovating and reconverting waterfront areas to the trends in the development of the tourist industry.

It must be said that this is not true only of the urban parts of the waterfront. A strong interest in tourism also characterizes other processes, such as the ones involving the phenomenon of abandoned or obsolete productive areas, for example parts of early industrial zones or abandoned mines, which have acquired significant tourist 'appeal' as a result of specific projects for their reuse.

One example is the Ruhr mining district, in Germany, a territory which has been restored to museum activities and artistic performances, or the saltworks at Chaux, in France, an admirable architectural project by Ledoux, now restored with great care, as well as the interesting case of the eco-museum at Le Creusot, in Burgundy, or the former mine complex at Grand-Hornu, in Belgium, which has become an important venue for art exhibitions: all these projects have produced suggestive destinations for tourism, especially cultural tourism.

But there is no doubt that **waterfront requalification** has generated an elevated degree of attraction for tourism and the reason is essentially related to the presence of water in these reconverted areas.

Schematically we can define two 'categories' in the relationship between restored waterfronts and the tourist phenomenon.

The first could include all the requalification projects for waterfronts (in the extended sense of the term), which held the requirements of tourism in strong consideration during their development, or even considered them as a primary factor in the design of the overall project.

This first category may be defined as '**tourist waterfronts**', though it is important to underline that this term, which we use for purposes of convenience, is not indicative of an absolute, totalizing functional description, but of a prevalent use that is typical of the requalified urban area. This first 'category' might include, for example, the Victoria & Albert Waterfront, in Cape Town (which, not coincidentally, has quickly become one of the major tourist attractions of the entire African continent), and, in large part, Port Vell in Barcellona, Darling Harbour in Sydney, Pier 17 in New York and Pier 39 in San Francisco.

Then, there is a second 'category', which includes those cases of waterfront revitalization, in which the primary objectives of the requalification process derive explicitly from the needs of the city, or parts of it,

---

El 'protagonismo' del fenómeno turístico ha contribuido, sin duda, a definir los procesos de construcción de estas partes 'nuevas' de la ciudad, en contacto con el agua, caracterizando cómo se utilizan y se 'viven' sobretodo las áreas costeras y las playas urbanas, con todos sus puntos positivos y negativos aunque, eso sí, siempre innovadores.

### El frente marítimo y el turismo

Crece el interés económico en las ciudades con litoral por el turismo, lo que en los últimos años ha activado un intenso proceso de rehabilitación y reconversión del frente marítimo, para atender a las demandas nuevas del mercado turístico.

Este fenómeno no solo afecta a las tramas urbanas de la frente marítima sino que contagia a todos los procesos implicados, tales como las operaciones de rehabilitación de las áreas abandonadas y baldías o de los solares industriales obsoletos, como los parques industriales o minas abandonadas que adquieren, de repente, un 'valor' turístico como atracciones o como posibles escenarios reciclables para proyectos específicos de ocio. Tenemos un buen ejemplo en Alemania, en la región minera del Ruhr, territorio rehabilitado y reconvertido para actos

artísticos y actividades museísticas, o en Francia, en las Salinas de Chaux, proyecto arquitectónico admirable firmado por Ledoux, además del ejemplo del eco-museo levantado en Le Creusot en Borgoña, o en Bélgica, donde se ha convertido el antiguo complejo minero de Grand-Hornu en gran centro de exposiciones de arte: todos estos proyectos han dado frutos atractivos para el turismo, sobre todo, para el turismo cultural.

No cabe duda, sin embargo, que la **recualificación del frente marítimo** ha generado un fuerte polo de atracción de gran potencial para el turismo, embrujado por la combinación ciudad-agua de estos lugares reconvertidos.

A grandes rasgos, se puede definir dos 'categorías' de relaciones existentes entre el frente marítimo restaurado y el turismo.

La primera categoría engloba a todos los proyectos que incluyeron los requisitos del turismo en su planificación, en el proyecto de recualificación del frente marítimo (en el sentido más amplio de la denominación) o donde el turismo tenía tanto peso como objetivo que influía en el diseño mismo del proyecto.

Podemos agrupar los proyectos de esta categoría bajo el epígrafe de '**frentes marítimos turísticos**' si bien debemos añadir que nos sirve sólo como parámetro general y, más que constituir una descripción absoluta de las funciones, nos remite al uso típico

where the impact of tourism is not a significant factor. It has often been the case that the success of these processes has subsequently attracted significant tourist activity, though the presence of tourists remains secondary to its use by local citizens.

For this reason, we might identify these cases of waterfront redevelopment with the term **'local waterfronts'**, specifying that the term 'local' must not be understood in a reductive sense, but as an expression that intends to emphasize the original target of the operation, addressed primarily to the urban dimension, even when considered on a larger metropolitan scale.

This second 'category' includes the projects for Boston, Baltimore, Seattle, the Alcántara in Lisbon, as well as the works completed in Amsterdam, on the ancient port areas or those in Kobe, Japan, on the new islands, that combine the 'port-city' functions (Port Island and Rokko Island).

In both 'categories', the role played by tourism, programmed and planned in advance as in the first case, or an induced result, in the other cases, has been very important, both in economic terms and because of the repercussions on the city and on the identity of the requalified waterfront area.

The results however have not always been completely positive.

For the specific purposes of this paper, I would now like to consider in a more articulated manner the concrete results of the projects implemented by these two 'categories' in the relationship between waterfront and tourism, and thus to attempt to understand what has actually been produced, in physical, morphological and functional terms, by the interaction between the trend of waterfront requalification and the tourist phenomenon.

### The physical and functional effects of tourism on requalified waterfront areas

Careful observation of the major waterfront requalification programs completed in recent decades in cities on every continent clearly demonstrates how one of the most decisive driving forces of these operations has undoubtedly been the contribution of tourism, which has often decreed their success or failure, at least from an economic point of view.

Tourism has, in fact, operated consistently in many of the different 'typologies' of urban waterfront requalification, which may thus be 'classified' by their original, if not definitive, finality:

prevaliente del área urbana requalificada. Se incluiría, en esta primera categoría, la frente marítimo de Victoria & Albert en Ciudad del Cabo (que, casualmente, se ha convertido en uno de los grandes atractivos turísticos de todo el continente africano), junto al Port Vell en Barcelona, el Darling Harbour en Sidney, el Pier 17 en Nueva Cork, y el Pier 39 en San Francisco.

La segunda 'categoría' engloba a todos los casos de revitalización de los frentes marítimos, donde la requalificación vino motivada principal y explícitamente por necesidades urbanas o, al menos, por las necesidades de una parte de la ciudad, y donde el turismo no representaba elemento significativo. Resulta, normalmente, que el éxito de estos procesos atrae como imán a la actividad turística, pero la presencia de los turistas es muy inferior a la de los ciudadanos de a pie.

A esta categoría, le otorgamos la denominación de **'frentes marítimos locales'**, con la debida aclaración que el término 'local' no se debe interpretar en el sentido despreciativo sino como adjetivo descriptivo del público objetivo de la actividad, y de la escala urbana de la operación incluso cuando dicho proceso tenía lugar en un área metropolitana.

Bajo esta segunda categoría, podríamos agrupar a los proyectos de Boston, Baltimore, Seattle, y la Alcántara en Lisboa, además de las obras recién completadas de Amsterdam en la

antigua zona portuaria, y las de Kobe en Japón, donde se combinan las funciones del puerto con las de la ciudad. en las nuevas islas de Port y de Rokko.

Tanto en una categoría, donde el turismo se incluía en el programa de actividades, como en la otra, donde ocurrió como resultado inducido, la actividad turística supone un factor de eminente importancia económica y urbana, ya que ha 'transformado' la identidad del área marítima requalificada.

Los resultados, sin embargo, no siempre han sido positivos. A los fines específicos de este artículo, voy a pasar a considerar, de una manera más detallada, los resultados específicos de los proyectos ya realizados, pertenecientes a ambas categorías de las relaciones ciudad-frente marítimo, para intentar ilustrar lo que se ha producido física, funcional y formalmente gracias a la interacción dada entre la requalificación urbana del frente marítimo y el turismo.

#### Los efectos físicos y funcionales del turismo en los frentes marítimos urbanos requalificados

El turismo parece haber motivado la mayor parte de los programas de requalificación de los frentes marítimos urbanos lle-

1. **Great temporary events** (Olympic games, expo, sporting events, festivals...)
2. **Spaces for shopping and free time** (shopping centers, boutiques, promenades...)
3. **Facilities for cruise ship and ferry boat traffic** (maritime stations, terminals...)
4. **New cultural facilities** (art museums, aquariums, conference and exhibition centers...)
5. **Re-use of the industrial-port archaeological heritage.**

Tourism, or rather the needs of the tourist flow, are undoubtedly more significant in the first three functional categories, because the importance of this flow is essentially the basis for evaluating the success of these operations.

It is clear that the most consistent problems occur in the first project typology, regarding great temporary events, because in this case the major concern is to 'design' the configuration of the areas and the required facilities, which must lead to their correct use even after the great event has ended.

In this sense, as is well known, the cases of the Expo in Seville in 1992 and Lisbon 1998, as well as the Celebration for Columbus in 1992 in Genoa, displayed very different results in terms of the re-use of areas and buildings, once the exceptional event was over.

For all five of the typologies listed above, the configuration of the city plan and the definition of the activities to be established, as well as the design of the single buildings, do not appear to have developed specifically 'touristic' solutions; on the contrary they seem to adopt a difficult and largely unsuccessful response to a mix of requirements and restrictions that characterize the objectives of urban waterfront requalifications.

If one excludes the requalification of waterfronts intended exclusively to respond to tourist demand (non-urban beach areas, leisure parks characterized by the presence of water...), in all other cases one can recognize the attempt to unite the tourist component and the urban users.

So where does the problem lie? What makes the coexistence between these two types of users often so difficult in newly requalified waterfront areas?

My answer is that the tourist component, because it has economic clout on its side, often dictates its 'laws' to the other urban component, regarding how the spaces are used, imposing its 'behavior' and its language, too often affected by the messages of publicity, an excessive simplification of the relationship with the surrounding context of the territory which, on the contrary, is a complex interweaving of phenomena and processes.

vados a cabo en las ciudades del mundo entero en las últimas décadas y, sin duda, ha influido decisivamente en el éxito o fracaso económico de las operaciones.

El turismo, de hecho, ha definido las 'tipologías' existentes en las distintas operaciones de requalificación de los frentes marítimos urbanos, permitiéndonos 'clasificarlos', según su propuesta original, si no por su resultado definitivo, de la siguiente manera:

1. **Grandes acontecimientos transitorios** (Los Juegos Olímpicos, la Expo, los acontecimientos deportivos, los festivales, entre otros).
2. **Espacio de ocio y centros comerciales** (centros comerciales, tiendas especializadas, paseo marítimo entre otros).
3. **Instalaciones para el tráfico de cruceros y de trasbordadores** (estaciones marítimas, terminales de pasajeros etcétera).
4. **Nuevas instalaciones culturales** (los museos de arte, los acuarios, los palacios de congresos etcétera).
5. **Los nuevos usos del patrimonio arquitectónico portuario-industrial.**

El turismo, o más bien las necesidades de los turistas, sin duda pesan más en las primeras tres categorías funcionales que en

las otras dos, ya que resulta factor determinante del éxito de la operación.

Resulta evidente que los problemas de mayor envergadura se presentan en los proyectos englobados dentro de la primera categoría de tipologías, es decir, los grandes acontecimientos transitorios, debido al requisito de dar con un 'diseño' formal del área y de las instalaciones ubicadas en ella garantes de la vida prolongada del frente después del evento magno.

Estamos todos familiarizados con los variados destinos de las instalaciones de la Expo celebrada en Sevilla en 1992, y del mismo acontecimiento celebrado en Lisboa en 1998, o de las obras llevadas a cabo en Génova para la celebración del Quinto Centenario de Colón en 1992, después de su vida útil como escenarios de dichos eventos excepcionales.

De hecho, no parece que ninguna de las cinco tipologías anteriormente reseñadas ofrezca soluciones específicamente diseñadas para el 'turismo', ni en la configuración de la trama urbana ni en el programa de actividades ni en el diseño de ningún elemento aislado. Al contrario, parece que respondan de una manera complicada e infructuosa a los requisitos y las restricciones característicos de los usos perseguidos a la hora de abarcar una requalificación urbana del frente marítimo.

This attitude, when added to an equally simplistic view of the requalified area provided by the waterfront projects, provokes the misdeeds that we too often witness at every latitude, and represent one of the worst consequences of the globalization process.

Fortunately not everything turns out this way and alternative solutions are not only possible, but have been successfully applied.

### **New prospects and innovative results in a correct integration between tourism and requalified waterfronts**

If in the past, but this is still true today, the logic and processes involved in the development and management of tourist phenomena have been substantially disconnected from the ones that guide waterfront renovation, an autonomy that has caused these two fundamental factors in the growth of a city to progress along different tracks, I believe that it is necessary to modify this perspective immediately, and to ensure a strong relationship and coordination of the activities inherent in these two 'strategic' sectors of the economy in many cities on water.

The disciplines of architecture and urban design can also contribute to this approach, by improving and refining the results of its own research studies, by presenting innovative ideas, and seeking new and more specific relationships with other disciplines involved in this field.

In this sense, I would like to illustrate several case studies, which I believe are exemplary from the point of view I have just described.

#### **Case studies**

##### **City and port configure new spaces for tourism**

###### ***Valparaiso, Muelle Baron***

The Baron port wharf, having abandoned its original function, has become the object of a requalification process that has transformed it into a beautiful promenade that moves into the waters of the Valparaiso bay, and ends in a lightweight diaphanous structure that hosts a café-restaurant, and on the upper level, a belvedere. One may enjoy the most beautiful sunsets from there, with a view of the urban amphitheatre that sparkles with thousands of lights.

---

Si excluimos del cuadro general los frentes marítimos desarrollados exclusivamente con fines turísticos (áreas no-urbanas de playa, parques acuáticos etcétera), en todos los otros proyectos, se puede identificar algún componente específico dirigido a conjugar el uso turístico con el aprovechamiento urbano.

Así que ¿cuál es el problema? ¿Cuáles son los factores que dificultan la coexistencia de turistas y residentes en las áreas nuevas de los frentes marítimos recalificados?

A mi modo de ver, es el factor turístico que, al tener mayor poder económico, predomina sobre el componente urbano, independientemente del uso del espacio. El turismo dicta las reglas del juego, impone su 'forma' de ser, y representa la 'clave' de la interpretación del lugar, inundado con mensajes publicitarios: interpretación que, a veces, refleja una excesiva simplificación de la relación entre el tejido urbano alrededor y el frente marítimo en sí, que supone, al contrario, un complejo entramado y entresijo de procesos y fenómenos diversos.

Este proceso de dominio del turismo, sumado a la interpretación simplista del área recalificada de la frente marítima, provoca las 'meteduras de pata' urbanísticas que podemos observar en todas partes del mundo que, quizás, cuentan entre los aspectos más negativos del proceso de la globalización.

Afortunadamente, no todo lo realizado es malo, ya que existen soluciones alternativas que han dado frutos positivos.

##### **Nuevas perspectivas y resultados innovadores de una interacción equilibrada entre el turismo y el frente marítimo recalificado**

Si reconocemos que la lógica y los procesos del desarrollo y de la gestión turísticos divergen radicalmente de los pautas seguidos en la recalificación del frente marítimo, lo que hace que estos dos factores claves del crecimiento urbano sigan desarrollándose por distintos caminos, quizás, en mi opinión, haya llegado el momento de intentar aunar sus respectivas fuerzas para garantizar una relación sólida y coordinada entre estos dos sectores 'estratégicos' económicos de las ciudades con litoral. Los dos campos de arquitectura y diseño urbano deben aportar mejoras a la situación existente presentando los resultados de sus respectivas investigaciones, además de ofrecer nuevas soluciones innovadoras y creativas cuando actúan junto a otras disciplinas y sectores en el mismo área.

Como muestra, paso a detallar una serie de estudios de casos que creó ejemplares desde la perspectiva de los aspectos anteriormente reseñados.

The city, which has recently been declared a “World Heritage Site” by UNESCO, is a major attraction for tourists, from Europe too.

The Baron project quickly launched a new tourist destination in the city, by creating a ‘place’, as vibrant in terms of the urban landscape as it is discreet and reserved from the point of view of architectural expression.

The success decreed by this initial project, the work of a group of young Chilean architects, has convinced port and city to rethink and redesign the urban waterfront strip which develops along the base of the wharf, concentrating a mix of functions there at the service of the city and the increasing number of tourists, with a significant proportion of residential use.

### **The port environment as an original attraction for tourism**

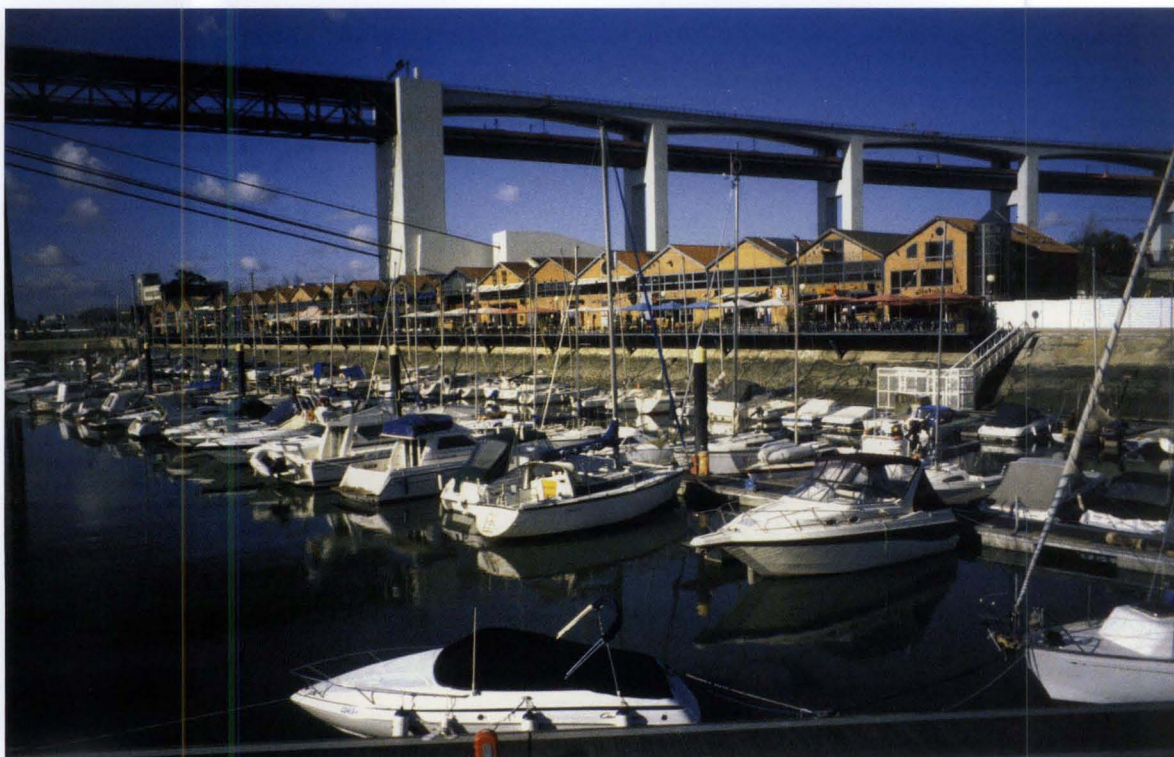
#### ***Lisbon. Docas di Alcantara***

Though the project was completed several years ago, it remains a significant episode as the ‘invention’ of a new tourist destination, that intelligently cultivates a rather undistinguished heritage of port warehouses.

The Port Authority, in the role of real estate developer, requalified an area of the old port, whose functions were largely obsolete and which suffered from a serious condition of deterioration, granting the concessions for services to private enterprise (shops, bar, restaurants).

Thus a part of the city which was previously unfamiliar, was rediscovered by the citizens who made it one of their favorite destinations in a short space of time.

The tourists arrived shortly thereafter, in the wake of the great success decreed by the inhabitants, mingling with the residents, but also creating new requirements (improved access, more flexible hours, diversification of commercial activities...), in a context where port functions remain quite active (and are at times problematic).





## Tourism is attracted by a combination of old and new

### *Turku (Finland). New centers for cultural activities around the old arsenal*

Turku is the oldest city in Finland, and was its capital for many centuries.

It is an important university city, which attracts thousands of students, with a vivacious cultural life. It also serves as the portal to the nation, because significant numbers of tourists from the Baltic countries transit through its port. At the end of the Eighties, the area of the ancient arsenal was abandoned, because of the serious crisis of the shipyards established there.

#### Los estudios de casos

##### ***La ciudad y el Puerto juntos configuran nuevos espacios para el turismo***

*Valparaíso, Muelle Baron*

El Muelle Baron, ya obsoleto, se sometió a un proceso de recalificación que lo transformó en un bello paseo marítimo que se introduce en las aguas de la bahía de Valparaíso hasta terminar en una estructura ligera y diáfana que alberga un restaurante-cafetería en el nivel inferior, y una terraza en el nivel superior, desde donde apreciar las magníficas puestas del sol, sobre un resplandeciente anfiteatro urbano.

La ciudad recién nombrada Patrimonio de la Humanidad por UNESCO atrae a multitud de turistas, entre ellos, europeos.

El proyecto del Muelle Baron tuvo una aceptación inmediata entre los turistas y se convirtió en un nuevo 'espacio' turístico dentro de la ciudad, un lugar de encuentros, lleno de vitalidad, que vibraba dentro del 'espacio' arquitectónico urbano de una manera armoniosa y discreta.

El éxito alcanzado por el proyecto inicial, obra de un equipo de jóvenes arquitectos chilenos, animó a las autoridades portuarias y urbanas para que siguiesen y realizasen el rediseño y la reformulación de todo el frente marítimo urbano, combinando los servicios urbanos con usos turísticos, y reservando una proporción importante del espacio para usos residenciales.

##### ***El entorno portuario como atracción turística***

*Lisboa. Docas di Alcantara*

No por ser un proyecto ya acabado hace unos cuántos años, se puede dejar de considerar la recalificación del frente marítimo de Lisboa como importante desde la perspectiva de 'creación' de un nuevo atractivo turístico en un área anteriormente ocupada por un patrimonio poco prometedor de almacenes portuarios.

Las autoridades portuarias ejercieron su prerrogativa como inmobiliaria y recalificaron a un área degradada del antiguo puerto, ya obsoleto y desprovisto de sentido funcional. Formularon concesiones administrativas al sector privado en forma de tiendas, bares y restaurantes.

A well-articulated project for a consistent strip of the riverfront, on the right bank of the Aurajoki river, has transformed the role, the functions and the vitality of this urban area which used to be in a clearly 'peripheral' position respect to the historic heart of Turku. Thanks to an agreement between public entities and private investors, the process redesigned the entire area, introducing both cultural activities (the Conservatory, a Polytechnical Institute dedicated to Arts and the Media, a Maritime Museum, halls for concerts and conventions), restaurants and bars and a new town square, open to the water, a true hinge that connects all these new functions.

A part of the area has been reserved for residential use, thus guaranteeing a constant presence of citizens in an area well served by the new facilities.

Tourism has slowly moved towards this 'new' area of the city, attracted in particular by the exhibition (Forum Marinum) of the great ships of the past, beautifully restored to represent a clear testimonial of the glorious past of this Finnish city in the field of shipbuilding.

The originality of this situation lies in the fact that the exhibition center is located in the heart of a still active port area, located along the banks of a river that is intensely navigated by transportation and leisure boats, which also represent a landscape in continuous motion and graced by a wealth of elements.

### **The requalification of historical beach facilities to showcase an important heritage and an opportunity to revitalize former tourist destinations**

#### ***Pärnu (Estonia). Tourist beach complex***

The tourist beach area in the Estonian city of Pärnu was initially developed in the late 1830s, when the authorities of the Russian Empire allowed the town to build the first facilities for bathing stations, which would successfully exploit the presence of a long beach along the Baltic Sea and the new habit of bathing in the sea.

The resort city soon became one of the primary destinations of the high society from Saint Petersburg, whose arrival stimulated the construction of villas and summer homes, as well as boarding houses.

Between the 1920s and 1930s, the chief architect of the city, Olev Siinmaa (1881-1948), designed and built the Mud Baths (1927), in a neo-classical style, and the Pärnu Beach Hotel (1937); with the adjacent

---

Así, una parte de la ciudad, desconocida para los ciudadanos residentes del lugar, fue 'revelada' y pronto se convirtió en el lugar preferido para prácticas de ocio.

No tardaron mucho en llegar los turistas atraídos por el evidente éxito alcanzado por el lugar entre los residentes. Se produjo el encuentro armonioso entre locales y foráneos pero los turistas también trajeron consigo una serie de exigencias nuevas (como mejor acceso al lugar, un horario más flexible y diversificación de la oferta comercial entre otros) en un contexto donde aún se realizaban funciones portuarias (a veces problemáticas).

#### ***El turismo atraído por la combinación de lo antiguo con lo nuevo***

*Turku (Finlandia). Nuevos centros de ocio construidos en el lugar del antiguo arsenal*

Turku es la ciudad más antigua de Finlandia y ejerció de capital durante varios siglos.

Es una ciudad universitaria de gran importancia que atrae a miles de estudiantes, hecho que aporta un gran movimiento

cultural al lugar. Representa también la 'entrada' al país para multitudes de turistas procedentes de los países bálticos que transitan por el Puerto. A finales de los años ochenta, el área del antiguo arsenal se abandonó debido a la decadencia de la actividad de los astilleros ubicados en esa zona.

Se diseñó un proyecto bien articulado para la franja continua del frente marítimo, en la orilla derecha del río Aurajoki que, con el tiempo, transformó el escenario y la vida de esta zona urbana, anteriormente periférica al centro histórico de Turku. Gracias a un convenio firmado entre el sector público y el privado, se pudo rehabilitar la totalidad del área con la incorporación de actividades culturales (el Conservatorio, la Politécnica dedicada a los estudios de Humanidades y Comunicación Mediática, un Museo Marítimo y salas para conciertos y congresos entre otros), y comercios como restaurantes y bares junto a una plaza mayor nueva, dando al mar, como elemento de unión para todas estas nuevas funciones.

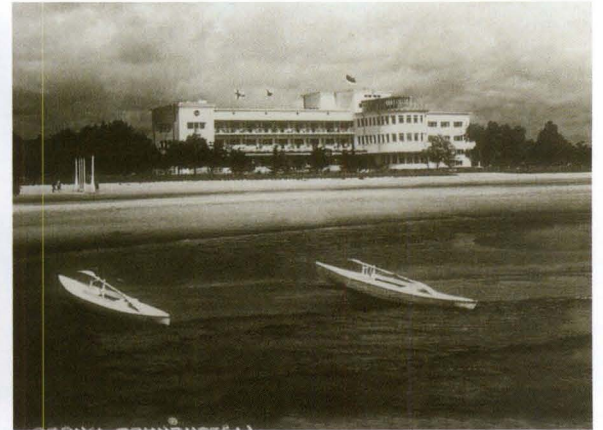
Una parte de la zona rehabilitada se reservó para uso residencial garantizando así la presencia permanente de ciudadanos en un área bien dotada de comercios.

El turismo se desplazó paulatinamente a esta 'nueva' zona de la ciudad, atraído, sobre todo, por la exposición



Beach Café added later (1939). The Beach Hotel represents one of the most significant examples of Functionalist architecture in the Baltic country, thus entering the DOCOMOMO catalog of works from the Modern Movement to be preserved.

During the Soviet occupation the entire compendium maintained its attraction as a beach resort for Russian tourists, but suffered a long process of deterioration, which ended in 1991 when the Country regained its independence.



(Forum Marinum) de los majestuosos barcos del pasado, brillantemente restaurados, como testimonio permanente del pasado glorioso de los astilleros de esta ciudad finlandesa.

El Centro Cultural, donde se ubica la exposición, ofrece una situación realmente innovadora ya que se encuentra en el centro del puerto, aún activo, en la orilla de un río muy transitado por embarcaciones de recreo y trasbordadores, ofreciendo así un paisaje en pleno movimiento a toda hora del día.

***La recualificación de las instalaciones históricas del balneario para aprovechar el importante patrimonio del lugar para así revitalizar el destino popular turístico de tiempos anteriores***

*Pärnu (Estonia). El complejo turístico del balneario*

El balneario de la ciudad estoniana de Pärnu se desarrolló a finales de los años treinta del siglo diecinueve cuando las autoridades del Imperio Ruso concedieron a las autoridades municipales el derecho de construir las primeras insta-

laciones del balneario para poder aprovechar la playa inmensa del Mar Báltico y la nueva costumbre de tomar baños de mar.

La ciudad pronto se convirtió en destino favorito de la alta sociedad de San Petersburgo, estimulando así la construcción de chalés y residencias de verano, además de pensiones.

Entre los años veinte y treinta del siglo veinte, el arquitecto jefe de la ciudad, Olev Slinmaa (1881-1948), diseñó y promovió la construcción de los Mud Baths (Baños de Arcilla) (1927), además del hotel de Pärnu Beach (1937) en estilo neo-clásico; añadió, en fechas posteriores, el edificio del Beach Café al lado (1939). El Beach Hotel constituye un magnífico ejemplo de la arquitectura funcionalista de este país báltico, encontrándose incluido en el catálogo DOCOMOMO entre las obras fundamentales del Modernismo dignas de conservación.

Durante la ocupación soviética, el complejo siguió atrayendo a los turistas rusos aunque ya estaba francamente deteriorado, proceso que duró hasta la independencia del país en 1991.

El frente marítimo entera se rehabilitó y se restauró el hotel Beach (1994) transformándolo en un establecimiento de alto standing para atender a los nuevos clientes procedentes, en su mayoría, de Suecia y de Finlandia.

The entire waterfront area was rehabilitated and the Beach Hotel was restored and transformed (in 1994) into a superior category hotel, ready to welcome a new clientele now coming prevalently from Sweden and Finland.

The Beach Café was also renovated, though it preserves the original distribution of the spaces.

The conscious decision by the new local administration, with the support of private enterprise, to renovate and showcase the historic complex, which it completed with several new features, proved to be a winning move.

The local population and the 'new' tourists appreciated this choice and the fame of the beach resort, and its excellent standard of service, conquered new markets.

The buildings from the Thirties became the focus of the entire requalification project for the Pärnu beach waterfront, allowing the city to reclaim its distinctive position as one of the major tourist destinations in the countries along the Baltic Sea.

## **The new public spaces on the water as a hinge between urban users and tourism**

### ***Genoa. Piazza del Mediterraneo***

In the history of cities, especially in Europe, the squares that open onto the water have often represented the place where urban social life is most highly concentrated, becoming one of the centers of attraction for tourists in the city. One need only think of Piazza San Marco in Venice, Praça do Comércio in Lisbon, Place Royale or de la Bourse in Bordeaux, Rådhusplassen in Oslo, Platia Aristotélous in Thessaloniki. In urban waterfront requalification processes, particular attention must be paid to the organization of public spaces, and in particular in the construction of new town squares: a task that is as arduous as it is essential for the success of the entire operation.

In this sense, the project for the future Piazza del Mediterraneo in Genoa, designed in 2000 by Ben van Berkel in the ancient port zone, moves in a decisively innovative and stimulating direction.

Much more than the International Passenger Terminal in Yokohama, by FOA-Foreign Office Architects, the project by the Dutch architect presents a structure that is an authentic and complex hinge between the sea, the port and its functions (in particular those relative to cruise ship traffic) and the city, with its movement and its activities.

---

Se rehabilitó el Beach Café respetando la distribución de los espacios del edificio original.

La manifiesta voluntad de las autoridades municipales y del sector privado para restaurar y rehabilitar las instalaciones del balneario –como pieza de exposición del turismo del pasado, complementadas por módulos nuevos–, dio resultado.

La población local y los nuevos clientes aplaudieron la iniciativa, y el balneario, provisto de nuevos servicios de excelencia, pronto conquistó a nuevos mercados.

El proyecto entero se centró en el plan de recalificación de los edificios de los años treinta, y así se pudo relanzar el balneario y reincorporó en su posición de liderazgo dentro del turismo del mar báltico.

### ***Los nuevos espacios públicos en el frente marítimo como lugares de encuentro entre los residentes y los turistas***

#### *Genova. Piazza del Mediterraneo*

En Europa, las plazas que dan directamente al agua siempre han atraído a una nutrida vida social y así, en la actualidad, representan un polo de atracción turístico. Tomemos como

ejemplo la Piazza San Marco en Venezia, la Praça do Comércio en Lisboa, la Place Royale y la de la Bourse en Burdeos, Rådhusplassen en Oslo, o la Platia Aristotélous en Thessalonika. Hay que prestar una atención esmerada a los espacios públicos a la hora de diseñar un proyecto de recalificación de un frente marítimo urbana, máxime a la hora de construir una nueva plaza mayor. La tarea resulta de una importancia crucial, ya que de ello depende el éxito de toda la operación.

Por lo tanto, el proyecto de la nueva Piazza del Mediterraneo en Génova en la zona antigua portuaria, realizado por Ben Van Berkel en 2000, significó un planteamiento innovador y audaz.

El proyecto va más allá de la propuesta de la Terminal de Pasajeros Internacionales en Yokohama, obra realizada por la firma de FOA-Foreign Office Architects, ya que el arquitecto holandés presenta una estructura compleja que organiza un nexo auténtico entre el mar, el Puerto y sus diversas funciones con todo su ajetreo y vaivén (sobre todo, las actividades relacionadas con el transporte de pasajeros de cruceros) y la ciudad.

La solución dada a la cubierta es particularmente ingeniosa: se concibe como gran superficie útil, con instalaciones deporti-



The solution for the 'roof' appears particularly suggestive: it is conceived as a large usable surface, with facilities for sports and leisure activities, becoming an extraordinary belvedere onto the old port. The final design will probably modify part of this configuration because of the limitations that the restrictive Italian codes place on this type of work, but the challenge raised by this conception represents an intriguing objective in the relationship between port and city.

A primary beneficiary of this process would undoubtedly be the flow of tourists that has already chosen this area of the ancient port as its primary destination in the city: the aquarium, which in less than ten years since its opening has become one of the most frequently visited locations in Europe, and an authentic, essential magnet for tourism in the entire region.

vas y de ocio, además de constituir un mirador magnífico sobre el antiguo puerto. Es probable que se vea modificado el intercambiador debido a las severas restricciones italianas para este tipo de obra, sin embargo la propuesta ofrece una solución seductora, y produce una relación armoniosa y suave entre la ciudad y el puerto.

El primer beneficiario de semejante proceso es, sin duda, el turista que elige la zona del antiguo puerto para su entrada en la ciudad. El acuario, que cuenta con menos de diez años, se ha convertido en una de las atracciones más visitadas en toda Europa desde su inauguración y constituye un verdadero imán para el turismo de toda la región.

### Conclusión

Las ciudades construidas al lado del mar, hoy en día gozan de una ventaja provechosa: el agua, tan desdeñada durante tanto tiempo e infravalorada sistemáticamente como recurso 'natural' hasta comprometer irreversiblemente la calidad de la vida urbana. El agua dentro de la ciudad, en todas sus formas y figuras, constituye una atracción turística sin par. Junto al patrimonio arquitectónico e histórico y los espacios verdes, añadida a la calidad de los espacios públicos, el agua representa un factor esencial a la hora de generar interés, además de permitir atracciones de ocio cuya originalidad e ingenio ofrecen experiencias

## Conclusion

Our cities on water today enjoy an extraordinary resource: the water that they neglected for such a long time or which, as a natural resource, they methodically dissipated, compromising the quality of urban life almost irreparably. Within the city, in its many forms and manifestations, water represents a formidable attraction for tourist users; like the historical and architectural heritage, like the green spaces and the quality of the public spaces, they consider it to be a primary factor in generating the interest, the attraction, the originality, the evocative quality that a tourist destination must possess and transmit.

Recent waterfront requalification projects have often sought to rediscover the presence of urban water, where the water is assigned a justly 'strategic' role in the context of planned processes; this approach however has often remained on paper, without being translated into clear and effective choices, for example by failing to provide a convincing solution to the problem of problems: the quality of the water.

By carefully evaluating the complex of issues involved in waterfront revitalization, one realizes that the needs and the desires of city users often coincide significantly with the expectations of tourist users: both demand an intelligent and creative cultivation of the natural resources which in these cities on waters obviously becomes both a symbol and an incomparable added value.

This perspective also considers the role of architecture and city planning to be essential: they must maintain and develop their skill at revealing hidden values, suggesting innovative solutions and experimenting with new methods of organization and expression: in one word, to continue to produce ideas that are truly able to improve the quality of our cities.

---

memorables, requisitos éstos imprescindibles para todo destino turístico que quiera consolidar un 'sentido del lugar'.

Los proyectos recientes de recalificación de los frentes marítimos han buscado otorgar al agua urbana una presencia estratégica en el proceso de planificación, para permitir su redescubrimiento. Muchas propuestas han quedado, sin embargo, en buenas intenciones dibujadas en papel al no encontrar una solución clara y efectiva al mayor problema: la calidad del agua.

Después de evaluar el programa de objetivos elaborado a la hora de revitalizar un frente marítimo, se puede observar que las exigencias y las aspiraciones de los usuarios, sean turistas

son residentes, son iguales: ambos grupos exigen un tratamiento inteligente y creativo de los recursos naturales del lugar, para hacer que la ciudad en el agua tenga un espacio emblemático con valor añadido.

Esta manera de entender las cosas pasa por considerar el papel decisivo que juega la arquitectura y el planeamiento urbano, que deben mantener y desarrollar su potencial técnico al tiempo que mostrar sus valores más intrínsecos, proponiendo soluciones innovadoras y experimentando con nuevos métodos de organización funcional y expresión formal: en pocas palabras, continuar produciendo ideas realmente útiles y eficaces para aumentar la calidad de nuestras ciudades.