



Planteamiento y sucinto análisis del pasado reciente de las relaciones puerto ciudad

Con motivo de la edición nº 50 de la Revista PORTUS de la Asociación RETE, la Junta de Gobierno de la misma, en su reunión del 14 de octubre de 2025, después de valorar la oportunidad y el significado de este memorable hito, tomo el acuerdo de dedicar una sección especial de tal número de la Revista a glosar la significativa efeméride, que se corresponde con el transcurso de los últimos 25 años de vida de la Asociación.

Se trata de un hito que va más allá de reflejar un simple dato temporal, que pone de manifiesto una trayectoria consolidada de la revista como plataforma de referencia única a escala global, para el intercambio de conocimientos y la promoción de buenas prácticas, sobre los temas de las relaciones puerto ciudad.

Las relaciones puerto ciudad han experimentado significativos cambios a lo largo del último cuarto de siglo. La transformación de áreas obsoletas de los puertos y su conquista por los ciudadanos, iniciada en muchos casos en el último tercio del siglo pasado, fruto por una parte de los cambios generales experimentados en la sociedad: políticos, culturales, económicos, sociales, tecnológicos, pero muy directamente influenciados por factores más próximos, como el transporte y la logística, el medioambiente y la sostenibilidad, la descarbonización y la transición energética, el cambio climático, la digitalización y la IA, los modelos de gobernanza, etc., y todo ello aplicado a cada caso particular con sus características y peculiaridades, han dado lugar al modelo actual en que nos encontramos y a crear y/o reforzar determinadas tendencias que seguramente continuarán durante los próximos años.

El contenido de esta Sección Especial de la edición nº 50, titulado: “50 NUMEROS DE PORTUS” se centra en el pasado reciente, presente y futuro de la relación Puerto-Ciudad. A tal efecto incluye, además de esta Presentación, las experiencias de una serie de casos particulares de puertos y ciudades portuarias europeas y latinoamericanas.

Aunque la muestra no es totalmente representativa, sin embargo, la riqueza del mix geográfico (que abarca desde la consolidada experiencia europea hasta la dinámica realidad

latinoamericana) y de situaciones, permite un análisis comparativo de interés.

La diversidad de contextos ofrece una visión poliédrica sobre cómo diferentes culturas y administraciones abordan el desafío común de armonizar el desarrollo portuario con la vitalidad urbana.

De esta reciente experiencia y evolución se pueden extraer algunas lecciones prácticas y conclusiones generales, entre las que cabe citar:

- En términos generales, se constata un significativo avance en la evolución y calidad de las relaciones puerto ciudad y en el espíritu de colaboración entre las administraciones portuaria y municipal, si bien con diferentes matices para cada país y caso. Se podría afirmar que, en términos generales (no siempre), quedan lejos los históricos conflictos y enfrentamientos que llegaban a impedir la puesta en marcha de iniciativas consideradas como razonables, habiéndose alcanzado incluso, en algunos casos, notables cotas de convivencia, aunque los mecanismos de relación no siempre están suficientemente estructurados.
- Se constata el gran atractivo para la ciudadanía de la utilización de los espacios bisagra entre el puerto y la ciudad, a la vez que existe una gran voluntad y enorme interés por el acceso físico y el visual o la contemplación de los espacios de agua y de los barcos.
- En esa misma línea, se confirma, asimismo, en general, la vigencia del modelo de recuperación de espacios portuarios obsoletos para la actividad comercial marítima (aunque no siempre) y su revitalización e integración en el urbanismo urbano, que llegan a veces a la creación de auténticos Distritos Urbano Portuarios, con diferentes soluciones según los casos: espaciales, de escala, de contenidos, etc.. En su materialización se observa la existencia de diferentes velocidades y enfoques según países y puertos y ciudades concretos.
- Se avanza con una creciente sensibilidad hacia el objetivo final por la mejora del bienestar ciudadano. Este hecho contrasta muy especialmente con modelos anteriores, particularmente, con los desarrollos iniciales de los frentes marítimo portuarios, donde se priorizaban modelos desarrollistas y de búsqueda de la rentabilidad, frente a una mayor integración social (Ej.: los Doclands de Londres).
- El alcance de la relación puerto ciudad ha evolucionado desde una gran centración en los desarrollos de áreas obsoletas de los frentes marítimos portuarios (*waterfronts*), a

incorporar aspectos más amplios de preocupación o de interés por el desarrollo común y por la actividad ordinaria de ambas partes: accesos viarios y ferroviarios, áreas de desarrollo, redes de comunicación, y de suministros de agua, energía, residuos, etc. y, muy importante, la preocupación por la minimización de los impactos negativos de la actividad portuaria: ruidos, tráfico, contaminación, etc y por la sostenibilidad medioambiental, etc.

- La preservación, recuperación/restauración y reutilización adaptativa a nuevas necesidades compatibles, del patrimonio histórico portuario existente, es una constante, en todo caso con sensibilidad creciente. El resultado suelen ser siempre la creación de edificios, construcciones más o menos singulares, etc, es decir, elementos que acaban siendo de referencia, a veces icónicos para la ciudad y más allá, que se convierten en un ancla de identidad y memoria colectiva.
- La fuerza y el atractivo de las iniciativas y equipamientos culturales, a veces aprovechando el patrimonio recuperado, a veces con nuevos continentes, llega a tener un gran poder transformador, en ocasiones convertidos en motores de regeneración y de atracción de grandes flujos de visitantes.
- Determinadas instalaciones y actividades portuarias clásicas como son las instalaciones náutico deportivas y la pesca, ubicadas dentro de las áreas y desarrollos de los frentes marítimos, se mantienen con éxito, habiendo evolucionando hacia una visión más moderna, participativa e integradora.
- En los últimos años están adquiriendo especial protagonismo el emplazamiento en estas áreas de modernas actividades económicas relacionadas con la economía azul, economía circular, la implantación de distritos tecnológicos, etc, en definitiva, actividades e iniciativas de innovación. El atractivo de su ubicación en estos espacios: cerca del agua y con gran centralidad urbana, unidos a la calidad y singularidad de las edificaciones, constituyen un enorme atractivo para trabajar en ellas, particularmente para las nuevas generaciones.
- Las terminales de pasajeros: de transbordadores (ferries) y de cruceros, y particularmente sus estaciones marítimas, se convierten, en muchas ocasiones, en elementos no ya solo compatibles, sino plenamente integrados en la dinámica urbana, desempeñando funciones y papeles urbanos, más allá de las puramente asociadas a la intermodalidad y a la logística de los viajeros.
- Es significativa la incidencia y el protagonismo de los espacios de los frentes marítimo

portuarios, con la celebración de grandes eventos en las ciudades portuarias: grandes exposiciones, campeonatos internacionales, certámenes de prestigio y tradición, etc., desde una doble vertiente: por una parte, estas áreas sirven de marco excepcional para dar cabida a tales eventos, a la vez que, con frecuencia, son objeto de impulso en su desarrollo y nuevas prestaciones con motivo de los mismos. De todo ello la ciudad suele salir muy beneficiada.

Síntesis de los casos de estudio analizados

En total se presentan 18 artículos, correspondientes a casos y experiencias españolas (6), italiana (3), portuguesa (3), francesa (1), británica (1) y latinoamericana (4), a los que hay que añadir los casos de Santander y Tarragona, que forman parte de las secciones Report y Portrait respectivamente, de este mismo número de la Revista, y que tratan el tema con una mayor profundidad y alcance al dedicarle todo un conjunto de artículos.

A continuación, se exponen los resúmenes sucintos de cada artículo:

1 | Una reflexión sobre la evolución y el futuro de PORTUS

Joan ALEMANY, Rino BRUTTOMESSO

Los autores ponen de manifiesto la oportunidad del 25 aniversario de PORTUS, para glosar la evolución histórica del papel que ha representado y representa la Revista en el campo de las relaciones puerto ciudad, haciendo eco en su momento de la aparición del entonces nuevo fenómeno urbanístico de reconversión de espacios portuarios obsoletos y adaptándose a la cambiante evolución de las situaciones y de los contenidos, como herramienta de la Asociación RETE junto con PORTUSplus, y como observatorio dinámico, al servicio del conocimiento y del progreso de las ciudades portuarias.

2 | La estrategia española de impulso de la integración puerto-ciudad

Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA

El autor examina el modelo español de relación puerto-ciudad, desde el punto de vista del Marco Estratégico del Sistema Portuario, partiendo del principio de que el puerto es de todos los ciudadanos. Aboga por la coordinación entre las administraciones local y portuaria que debe orientarse hacia la maximización del bienestar ciudadano, con ámbitos especialmente sensibles cuales son el ambiental y la seguridad. Incorpora la dimensión digital a la integración entre puertos y ciudades, con gran potencial de desarrollo conjunto y defiende la creación de Foros Permanentes Puerto Ciudad como vía administrativa simple, para formalizar y estructurar la complejidad de esta relación.

3 | Port Vell, el puerto-ciudad del Port de Barcelona en permanente transformación

José Alberto CARBONELL

El artículo pone de manifiesto el cambio permanente que viene experimentando el Port Vell y examina algunas de las iniciativas o trasformaciones más recientes, dentro de una filosofía de equilibrio entre el puerto y la ciudad, que ha de ser sostenible e innovadora. Principales transformaciones recientes: Nova Bocana, moderna industria del *refit* para yates de grandes esloras, renovación de la Marina Port Vell para grandes esloras, recuperación para el uso ciudadano de parte del muelle Barcelona con el traslado de las terminales de crucero y transbordadores (*ferries*), las transformaciones fruto de la presencia de la America´s Cup y, muy recientemente, la iniciativa del Liceu Mar, para crear un equipamiento cultural de referencia internacional.

4 | Proyecto La Terminal: Primera fase del desarrollo del Master Plan del Distrito Urbano Portuario de Sevilla

José María de CARDENAS

La primera fase del Distrito Urbano del Puerto de Sevilla (DUP), en el Muelle de Tablada, representa un momento decisivo de la transformación del frente marítimo de esta ciudad. El artículo examina especialmente esta primera fase, conocida como La Terminal, que incluye tres hitos fundamentales: la nueva terminal de cruceros, la rehabilitación de las naves y tinglados y sus espacios públicos que las articulan y la primera etapa de la nueva avenida de las Razas y su programa de viviendas y equipamientos.

5 | El efecto Bilbao más allá de un museo*Ibon María ARESO*

El artículo examina los elementos más característicos del reciente desarrollo de Bilbao como forma de superación de la fuerte crisis industrial y la necesidad de crear empleo que padecía el puerto, entre los que destaca: la oportunidad para mejorar unas áreas degradadas y obsoletas en una ciudad industrial y portuaria, la capacidad para crear una herramienta de gestión poderosa y eficaz, cual fue Bilbao Ria 2000, el éxito de la colaboración entre instituciones públicas, el favorable entorno económico en el que tuvo lugar antes de la crisis del 2009, etc. En ese contexto aparece el museo Guggenheim, no tanto como detonante de la propia transformación urbana, sino, de partida, como elemento para reforzar la estrategia cultural de la ciudad, lo que a veces no ha sido bien comprendido y causado errores en otras ciudades.

6 | Planificando el waterfront: Treinta años de integración puerto-ciudad en Málaga*Daniel NAVAS-CARRILLO*

El autor analiza la evolución del puerto de Málaga y del proceso de integración puerto-ciudad desde el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1983 hasta el momento actual y expectativas de futuro, a la vez que reflexiona sobre los condicionantes y obstáculos que ha habido que superar y su respuesta o solución. Subraya algunos elementos clave para el éxito en este tipo de procesos entre ciudades y puertos: necesaria cooperación entre instituciones; conciencia de economía hibrida del sistema, que comporta la coexistencia entre la actividad portuaria y los usos ciudadanos, mejoras logísticas, urbanas y ambientales; los aspectos de movilidad; y cuidar la dimensión simbólica o identidad cultural del pasaje marítimo y como es percibido en relación con el resto de la ciudad.

7 | Negociando el waterfront: Integración puerto-ciudad y regeneración urbana en Nápoles*Massimo CLEMENTE, Benedetta ETTORRE*

El artículo examina las transformaciones de Nápoles en los últimos 20 años, que han

redefinido radicalmente la interacción puerto-ciudad. Frente a la fragmentación e incumplimientos anteriores, el actual enfoque del *waterfront* se orienta al desarrollo de estrategias y proyectos de conexión urbana, acelerados por un desarrollo del turismo sin precedentes y el impulso de relevantes eventos nacionales e internacionales (America's Cup 2027). Se subraya como la coordinación institucional, entre otros aspectos, puede convertir el *waterfront* en una palanca para el desarrollo sostenible de la ciudad.

8 | El **waterfront** de Palermo: Un viaje de 20 años entre tempestas y amarres seguros

Maurizio CARTA

El artículo explica la regeneración del frente marítimo de Palermo de 2005 a 2025, como un proceso de reconexión basado en el paradigma de la ciudad fluida, que junto a la taxonomía de espacios portuarios ofrece un marco metodológico innovador. El Máster Plan portuario distingue de forma muy original tres tipologías que enmarcan el desarrollo y actividad portuarias y su relación con la ciudad: puerto fluido, puerto permeable y puerto rígido. Pone de manifiesto el enorme valor y significado del *waterfront* para la ciudad y su desarrollo futuro, que aspira a convertirse en un protocolo de urbano génesis.

9 | Las áreas de interacción puerto-ciudad en los Master Plan de los puertos de Liguria Occidental

Francesca PINTUS, Chiara NIFOSI

El artículo analiza la relación entre los puertos italianos y sus respectivas ciudades, en base a estudios preliminares realizados según las pautas establecidas en el Master Plan de los puertos de Genova y Savona /Vado Ligure. Hace un repaso de las pautas y criterios establecidos en la legislación italiana para la elaboración de Master Plan portuarios.

10 | El puerto y su frente fluvial en la ciudad de Lisboa

Rui ALEXANDRE

Desde sus orígenes sobre el Tajo, el puerto de Lisboa ha dado forma a la estructura urbana de la ciudad. El artículo hace referencia a las grandes transformaciones de la reconfiguración de la frente fluvial llevada a cabo con la EXPO 98. Se han revelado determinados conflictos inesperados: gentrificación, turismo y actividad portuaria, etc., que requieren de un planteamiento ambicioso de estrategias y proyectos de futuro.

11 | El futuro que no puede esperar

Luís SALGUEIRO

Se analiza el significado económico del Puerto de Leixões para Matosinhos y Portugal, subrayando su importante papel en el comercio internacional y en el desarrollo regional. Pone de manifiesto los desafíos pendientes sobre el impacto ambiental, congestión viaria, debilidad del acceso ferroviario, comparados con otros puertos europeos. Aboga por un nuevo modelo de gobernanza en donde el puerto se convierta en un verdadero socio estratégico de la ciudad.

12 | La relación Leixões-Matosinhos: Entre desafíos y gestión integrada de la complejidad

Emílio BROGUEIRA DIAS

Se hace un repaso general de las características y actividad del puerto artificial de Leixões y su incardinación física con la ciudad, lo que da lugar a importantes desafíos para su desarrollo. Examina algunas de las principales realizaciones recientes con fuerte repercusión en la ciudad y apuesta porque ambos puerto y ciudad sepan encontrar un camino concertado para alcanzar sus objetivos y el bienestar de los ciudadanos.

13 | Entre la frontera y la interface. Inventario razonado de las formas de interacción espaciales entre el Puerto Autónomo y la Ciudad de Marsella

Yvann PLUSKWA

Se examinan los principales factores que han dado forma al puerto de Marsella, sus actividades y su evolución y como estos factores han interactuado con las estructuras urbanas de la ciudad. Discute los recientes esfuerzos para reconectar Marsella con su línea de costa. Se detalla la evolución de la infraestructura portuaria. Concluye explorando el potencial de las estrategias de desarrollo del puerto y su impacto en la ciudad de Marsella.

14 | London Docklands: continuidad, fragmentación y conservación selectiva de un paisaje postmarítimo*Giovanna PIGA*

El artículo analiza críticamente la operación de regeneración de los Docklands de Londres, llevada a cabo a partir de la década de los 80 del siglo pasado, en un contexto político del neoliberalismo imperante en el Reino Unido, donde el patrimonio y la infraestructura marítima existente fueron selectivamente preservados de forma muy condicionada por las exigencias del mercado, que priorizó la identidad visual, la adaptabilidad y el retorno económico frente a opciones más conservadora y/o respetuosas con el paisaje existente y la cohesión social. Examina los principales elementos del patrimonio y paisaje original que han sido objeto de regeneración.

15 | Del enclave portuario al territorio compartido: Desafíos de integración puerto-ciudad en Valparaíso*Roberto MORRIS ITURRIETA*

Se analiza la evolución de las relaciones puerto ciudad en los últimos 25 años en Valparaíso y las razones de sus limitaciones, así como las lecciones aprendidas. El autor apuesta porque Valparaíso puede reconvertir la amenaza que representa para el puerto el hecho de ser Patrimonio de la Humanidad en una oportunidad, generando un modelo distintivo de desarrollo portuario-urbano que integre eficiencia logística, preservación cultural y calidad de vida. Se propone avanzar hacia una gobernanza multinivel que integre la eficiencia logística, la sostenibilidad medioambiental y la cohesión urbana, abandonando la concepción de puerto como enclave aislado.

16 | Integración ciudad-puerto, el caso de la ciudad de Rosario y su región metropolitana. Historia, desarrollo y desafíos*Juan Carlos VENESIA*

Se analiza la evolución histórica del puerto fluvial de Rosario, de enorme importancia en la capacidad agro exportadora de Argentina, y su relación con el desarrollo urbano. Asume que la integración ciudad puerto es un proyecto inconcluso. Surgen en la actualidad nuevas variables relevantes: la dimensión internacional del puerto que supera ampliamente la del municipio, la importancia de la agenda ambiental y la fragilidad del ecosistema del río Paraná, sobre todo, que hacen más complejo el desafío de lograr que Rosario se convierta en una verdadera metrópolis fluvial del S- XXI.

17 | Si se puede administrar el puerto de Buenos Aires se podrá redefinir el futuro de la ciudad*Pablo BERECIARTUA*

El puerto ha sido y sigue siendo una pieza de referencia fundamental de la ciudad de Buenos Aires. Bajo el control del Gobierno Nacional, el autor critica la falta de desarrollo y atraso de sus infraestructuras, salvo Puerto Madero. El autor defiende la transferencia de la Administración del Puerto, actualmente en manos del Gobierno Nacional, hacia la Ciudad, como vía de solución para optimizar sus potencialidades.

18 | Ushuaia: de la “Siberia criolla” a custodia de la Antártida*María Violeta NUVIALA ANTELO y Victoria NUVIALA ANTELO*

La historia urbana y portuaria de Ushuaia (Argentina), ciudad conocida como “Fin del mundo”, “Siberia criolla” y “Puerta de hielo” viene fuertemente marcada por su situación geográfica. El artículo hace un recorrido evolutivo desde su fundación oficial en 1884, pasando de ser inicialmente un mero enclave estratégico militar, seguido de un periodo de

expansión con el boom town austral en la década de los 70 con la aparición y empuje del turismo de cruceros y la condición de Ciudad Puerta de la Antártida, asumiendo finalmente un papel de Ciudad Custodia del continente blanco.

Tendencias de futuro

Después de tantas y tan variadas experiencias vividas en diferentes lugares del mundo, no queríamos dejar pasar la oportunidad de hablar de futuro, de recoger y reflexionar sobre algunas ideas, tendencias y elementos clave que estarán en la agenda en los años venideros, si bien somos conscientes de la dificultad y el riesgo que ello conlleva.

Asistimos a un cambio estructural, a la vez que se están acelerando determinados cambios que ya están aquí, algunos de los cuales ya han sido esbozados anteriormente.

Puertos y ciudades además de compartir metas comunes, como la consecución de los ODS, o la competitividad en un contexto global, están sometidos a ese cambio estructural, que afecta a desafíos comunes: tráfico, contaminación, necesidades de espacio, necesidad de inversiones, etc.

Es claro que el papel de los espacios puerto ciudad está cambiando y entrando en una nueva era. Son espacios donde se trabaja, se innova, se investiga y se crea valor. Donde conviven la tradición marítima y la economía azul del futuro. Donde el puerto de la carga y el puerto de las personas se complementan para construir ciudades más abiertas, resilientes y competitivas.

El puerto como espacio productivo, creativo e innovador

Los puertos del siglo XXI se consolidan como ecosistemas de creación de valor. La proximidad al mar, a la logística y a la movilidad convierte estos espacios en lugares privilegiados para trabajar, investigar y emprender.

Surgen distritos de innovación azul donde conviven startups, centros tecnológicos, laboratorios marinos, empresas creativas y espacios maker. La economía azul —energías marinas, biotecnología, movilidad sostenible, economía circular— encuentra en el puerto un entorno ideal para probar, hacer prototipos y escalar soluciones.

Sin abandonar sus funciones tradicionales al servicio de la logística, el puerto se convierte

en un lugar donde se trabaja y se innova, con coworkings, hubs de investigación y oficinas vinculadas a sectores emergentes y tradicionales.

Actividades portuarias intrínsecas: identidad, economía y futuro

La esencia del puerto sigue viva. Las actividades portuarias tradicionales que son la razón de ser del puerto, no desaparecen; se revalorizan y se integran en un modelo más sostenible, tecnológico y conectado con la ciudad.

Náutica deportiva y recreativa

Las marinas evolucionan hacia espacios abiertos, accesibles y multifuncionales. Clubs náuticos, escuelas de vela y deportes de mar generan actividad económica, formación y cultura marítima.

Pesca y lonjas como patrimonio vivo

La pesca artesanal y sostenible se convierte en un activo identitario. Las lonjas se abren a la ciudadanía, se integran rutas gastronómicas y se refuerza el vínculo entre tradición y futuro.

Tecnología naval e industria marítima

Astilleros, talleres y empresas de mantenimiento adoptan modelos más limpios y digitalizados. Innovación en materiales, propulsión y eficiencia energética impulsan una industria naval más competitiva.

El puerto del pasaje: movilidad, turismo y experiencia

El crecimiento del pasaje marítimo redefine la relación puerto ciudad.

- Cruceros: terminales más sostenibles, conectadas y orientadas a maximizar el impacto económico local.
- Transbordadores (ferries): movilidad interurbana e interinsular con flotas eléctricas o híbridas.
- Excursiones marítimas: actividades que acercan a residentes y visitantes al mar desde una perspectiva educativa, cultural y ambiental.
- Chárteres y navegación recreativa: un segmento en expansión que atrae turismo de calidad y empresas especializadas.

El puerto del pasaje actúa como puente entre la ciudad y el mar, combinando movilidad sostenible, turismo responsable y experiencias únicas.

Ecosistema de mediación entre la ciudad y el puerto comercial

Los espacios puerto-ciudad constituyen la interfaz estratégica entre la infraestructura portuaria y el tejido urbano. Su función no se limita a ofrecer áreas de uso público, sino que actúan como plataformas de comunicación territorial capaces de proyectar hacia la ciudadanía una imagen más accesible, comprensible y cercana del conjunto del puerto.

En un contexto donde los puertos comerciales, logísticos y energéticos operan con altos niveles de complejidad técnica, estos espacios abiertos permiten visibilizar la dimensión social del sistema portuario. A través de paseos marítimos, centros de interpretación, miradores operativos, equipamientos culturales o zonas de interacción controlada, el puerto puede mostrar su cara más amable, explicando su aportación económica, su papel en la cadena global de suministros y su compromiso con la sostenibilidad.

Esta apertura controlada facilita que la ciudadanía perciba el puerto no solo como un área industrial restringida, sino como una infraestructura esencial integrada en la vida metropolitana. Al generar transparencia, proximidad y comprensión, los espacios puerto-ciudad contribuyen a mejorar la aceptación social de las actividades comerciales, logísticas y energéticas, reforzando la legitimidad del puerto y su vínculo con el territorio. En definitiva, estos espacios funcionan como un ecosistema de mediación: permiten disfrutar del litoral, activan dinámicas urbanas y, al mismo tiempo, proyectan una narrativa positiva del puerto productivo, mostrando su valor, su modernización y su contribución al desarrollo sostenible.

Waterfronts que generan impacto social y económico

Los bordes marítimos se transforman en motores de actividad económica y calidad de vida. Arquitectura contemporánea, mercados gastronómicos, centros culturales y espacios públicos de alto valor convierten el waterfront en un activo identitario y un atractivo turístico.

Estos proyectos atraen talento, impulsan la economía local y refuerzan la conexión emocional de la ciudadanía con el mar.

Los waterfronts contemporáneos se conciben como espacios multifuncionales capaces de generar valor en tres dimensiones fundamentales: social, económica y cultural. Su desarrollo no puede limitarse a una lógica inmobiliaria, sino que debe entenderse como una intervención integral en la interfaz puerto-ciudad, con capacidad para transformar el territorio y reforzar la cohesión urbana.

Movilidad marítima y lámina de agua: la nueva dimensión del espacio público puerto-ciudad

El mar recupera su papel como infraestructura de movilidad cotidiana. Ferris eléctricos, taxis marítimos y rutas interurbanas se integran con metro, bus, tren y bicicleta.

El puerto se convierte en un intercambiador azul que mejora la movilidad urbana y reduce la congestión terrestre.

La lámina de agua —tradicionalmente percibida como un espacio operativo o inaccesible— se reconoce hoy como un espacio público de alto valor dentro de la interfaz puerto-ciudad. Su activación no implica solo usos recreativos, sino una redefinición del paisaje portuario como un ámbito compartido, seguro y multifuncional.

Gobernanza puerto ciudad centrada en el impacto

La relación puerto ciudad evoluciona hacia modelos de cogestión más maduros. Estrategias compartidas, participación ciudadana y alianzas público privadas permiten planificar de forma integrada y medir el impacto social, económico y ambiental.

Los espacios de gobernanza puerto-ciudad requieren instrumentos de planificación sólidos, estables y con visión de largo plazo porque los proyectos que articulan esta relación son, por naturaleza, procesos de transformación lenta, con múltiples actores y un alto grado de complejidad técnica, institucional y territorial.

Estos espacios no solo gestionan la interfaz física entre puerto y ciudad; gestionan también intereses, ritmos y lógicas distintas. El puerto opera con horizontes estratégicos amplios, inversiones intensivas y ciclos logísticos globales. La ciudad, en cambio, responde a dinámicas urbanas, sociales y políticas más inmediatas. Para que ambos sistemas avancen de manera coordinada, se necesitan marcos de gobernanza estables, capaces de trascender ciclos políticos y garantizar continuidad.

El puerto se reconoce como un actor urbano con responsabilidad pública.

A modo de conclusión

El recorrido por las experiencias diversas de los casos analizados y las tendencias de futuro consideradas, confirman que la relación puerto ciudad va mucho más allá de una mera cuestión de límites físicos, de la revitalización de zonas más o menos obsoletas y de una

gestión administrativa debidamente coordinada, ya que, siendo cierto y necesario lo anterior, esta relación debe entenderse como un eje estratégico sobre el que se construye la identidad, la economía y la sostenibilidad de un ecosistema urbano costero moderno y de la sociedad que lo utiliza a diario.

Los estudios seleccionados, a pesar de sus especificidades de todo tipo: geográficas, administrativas, etc., convergen en un objetivo común, posiblemente no explícito en los mismos: superar la histórica separación funcional para alcanzar un concepto de ciudad portuaria como ecosistema integrado, inclusivo y resiliente. En este sentido, la celebración del 50º número de la revista PORTUS, en el 25 Aniversario de RETE, no solo marca un hito cronológico, sino que también permite visualizar un momento de síntesis crítica fundamental, que es consistente con la propia Misión de RETE.

Este esfuerzo editorial reafirma el papel de PORTUS como plataforma privilegiada para evaluar la complejidad de la dimensión urbano-portuaria, transformando las experiencias pasadas en una guía para abordar los retos futuros y ayudar a gestionar las diversas formas de relación e interacción entre los puertos y sus ciudades.

Con lo anterior, creemos haber cumplido con el mandato de la Junta de Gobierno, y ahora no nos queda sino expresar nuestro muy especial agradecimiento a todos los autores y colaboradores, por su calidad, esfuerzo y dedicación a este proyecto.

Barcelona, febrero 2025

IMAGEN INICIAL | Vista panorámica del puerto y la ciudad de Barcelona con la playa de Sant Sebastià. (© Puerto de Barcelona).



