Muchas ciudades portuarias medianas (entre 15.000 y 150.000 habitantes) de las costas del sur de Europa occidental disponen de puertos con tráficos diversificados que tienen una importante incidencia en su ordenación urbanística y en su estructura económica. En la mayoría de estas ciudades las relaciones puerto-ciudad suelen ser más intensas que en las grandes urbes marítimas. Tienen una relación urbanística más directa con el puerto y sus ciudadanos viven con mayor intensidad los temas que hacen referencia a su infraestructura marítima y sus actividades. El puerto mantiene una presencia cotidiana en la vida urbana. No es sólo una cuestión de vivencia cotidiana o de cercanía del puerto a los ciudadanos, si no que la interdependencia puerto-ciudad, en un sentido económico y social, suele ser mayor que en las grandes ciudades. El peso de la riqueza que genera el puerto o el empleo directo e indirecto que tiene en la ciudad son buenos indicadores, aunque no únicos ni siquiera a veces los más importantes, de su mutua dependencia.

Ciudad mediana y relaciones con su puerto

Existen, por supuesto, ciudades relativamente pequeñas, dentro de los límites de población anteriores, con grandes puertos comerciales, otras sin puerto y algunas más con una infraestructura marítima mínima, dedicada exclusivamente a la náutica deportiva como complemento a una actividad urbana predominantemente turística. Todos estos casos tienen unas relaciones entre el puerto y la ciudad que podrían considerarse como “desequilibradas”: o el puerto o la ciudad dominan. Estos casos –ciudad mediana con gran puerto comercial o con pequeño puerto turístico-, no se van a considerar en este trabajo. Sus problemáticas son distintas a las ciudades de escala media con puertos diversificados pero con tráficos y actividades también de dimensión mediana.

La caracterización de puerto mediano, es quizás algo más difícil de delimitar que las ciudades que se han definido exclusivamente por su población. Pueden considerarse como puertos medianos aquellos con tráficos comerciales -si los hubiera- inferiores al medio millón de toneladas, y con flotas pesqueras, de náutica deportiva y con tráfico de pasaje sin un predominio absoluto de unas funciones sobre las otras. Pueden tener solo dos de estas funciones, generalmente pesca y náutica deportiva. Los grandes puertos comerciales y los muy pequeños con función

exclusivamente turística tienen formas de gestión en general especiales (o bien autoridades portuarias en los grandes o administraciones privadas en los pequeños exclusivamente turísticos). Por tanto, además de las dimensiones, de la diversificación y las características más equilibradas de sus tráficos, los puertos que pueden considerarse medianos suelen tener formas de organización, gestión y financiación específicas. En este sentido encontramos también diferentes formas administrativas en los diversos países, o incluso, dentro de un mismo país, puede ser que los puertos medianos dependan de autoridades portuarias que gestionan varios puertos o que estén adscritos a organizaciones especiales de las comunidades autónomas, como es el caso español.



Puerto y ciudad de Mahón. (© Joan Alemany)

Análisis, difusión y formación en ciudades portuarias de escala mediana

Las asociaciones internacionales de puertos y de ciudades y las más específicas que agrupan las ciudades portuarias han dedicado poca atención a estudiar las condiciones especiales de aquellas que teniendo la ciudad y el puerto una escala mediana tienen unas intensas relaciones de interdependencia. Y en cambio por su número (bastantes más de cien en las costas de Italia, Francia mediterránea, España y Portugal), su peso demográfico, su capacidad para contribuir a una ordenación más equilibrada del litoral y sus posibilidades de desarrollo sostenible y con una alto nivel de calidad de vida tienen -y pueden tener todavía más en el futuro- una gran importancia en nuestras sociedades.

¿Por qué esta poca atención a un tema tan interesante e importante? Las ciudades portuarias grandes tienen experiencias de proyectos y de transformaciones de sus espacios de relación que son conocidos y difundidos a nivel internacional por numerosos medios desde hace muchos años, como mínimo desde principios de los años 80 del siglo pasado. Ciudad y puerto de gran dimensión disponen de los técnicos, del acceso a la información y de los medios para conocer las experiencias más interesantes y para elaborar sus propios proyectos. En cambio la ciudad portuaria de escala mediana carece con frecuencia incluso de la información que le permita ver sus propias posibilidades de desarrollo y, en muchas ocasiones, no tiene los técnicos ni los medios para elaborar proyectos e inversiones como dispone la gran ciudad. Pero no es solo un problema de falta de recursos humanos y económicos. En muchas ciudades portuarias se considera tanto la infraestructura portuaria como la fachada marítima urbana como elementos consolidados, con pocas o nulas posibilidades de transformación. Es evidente que un buen proyecto de transformación es complejo de elaborar y todavía más de implementar. Muchas veces la mayoría de habitantes, incluidos profesionales y técnicos, consideran que no se tiene la capacidad desde este tipo de ciudad para emprender procesos de transformación del espacio urbano-portuario que supongan una clara mejora urbanística, social y economica para todos. No hay confianza en las posibilidades de desarrollo y mejora. Experiencias negativas -y algunas muy, muy negativas- no faltan en nuestro litoral. Ello con frecuencia es la base argumental para no desear más cambios e incluso para no considerar que siempre hay una posibilidad, con grandes o pequeños proyectos, de mejora y de progreso para la ciudad.

Programa RETE

Cuando existen dificultades objetivas en las ciudades portuarias medianas para conocer experiencias, elaborar proyectos, realizar inversiones y gestionar todos estos complejos procesos las organizaciones y asociaciones internacionales pueden y deben adquirir un mayor protagonismo para facilitar la superación de esta problemática.

En RETE, Asociación para la colaboración de puertos y ciudades, no ha sido hasta hace un año aproximadamente que se ha planteado hacer frente de forma directa a esta problemática de la ciudad portuaria mediana. Aunque la mayor parte de congresos, seminarios y talleres de las asociaciones internacionales, se han celebrado en grandes ciudades para estudiar y analizar sus problemas, en RETE hay unas primeras experiencias que vale la pena apuntar. Gracias a sus características organizativas y a las reuniones semestrales de la asociación (treinta encuentros en ciudades distintas desde su fundación) con sus seminarios y cursos se han podido conocer directamente las ciudades portuarias de: Funchal, Ponta Delgada y Viana do Castelo en Portugal; Tarifa y Maó en España; Alghero y Olbia en Italia. La reunión de primavera de este año se celebrará en Aveiro, lo que constituirá una nueva oportunidad para conocer y debatir sobre una nueva ciudad y puerto de dimensión mediana.

Con esta primera base de conocimiento y con las primeras reuniones de reflexión de una Comisión específica para realizar un Programa sobre ciudades portuarias medianas en RETE (que se describe detalladamente en otros artículos de este "Report") se puede llegar a una primera conclusión, todavía muy provisional y aventurada: **el principal problema a corto plazo es el de la información**. En efecto, se puede fácilmente demostrar que en la mayoría de las ciudades portuarias medianas se desconocen las experiencias de planificación y gestión de otras ciudades, incluso próximas. Sin ánimo de ser exhaustivos se pueden reseñar ya un conjunto importante de experiencias, algunas expuestas en números anteriores de PORTUS.

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]


[/one_half_last]

En sucesión, a partir de la parte superior y a la izquierda: Nuevos equipamientos en el viejo puerto de Viana do Castelo; Nueva ordenación del litoral de Alghero; Instalaciones para ferrys y cruceros en Funchal, Madeira; Nuevas instalaciones en Ponta Delgada, San Miguel, Açores; Espai peix para la formación y la difusión de la gastronomía del mar; Museo de la pesca de Palamós. (© Joan Alemany)

Tanto en Portugal (nuevas instalaciones en Ponta Delgada, cruceros y ferrys en Funchal, grandes equipamientos en el viejo puerto de Viana), en España (Museo de la Pesca, *Espai Peix* y terminal de cruceros en Palamós, ordenación de fachadas marítimas en numerosos puertos valencianos y mediterráneos, peatonalización y nuevos accesos en Maó) como en Italia (ordenación frente marítimo de Alghero, cruceros y promoción turística en Marina Carrara) se dispone de elementos muy positivos que deben conocerse en todas las ciudades de tamaño similar. El conocimiento de las experiencias y la difusión de la información son las primeras condiciones para demostrar que los cambios positivos son posibles y que en todas

partes se puede avanzar.



Difusión de la experiencias de ordenación de los puertos y la costa de Palamós. (© Joan Alemany)

La Comisión de RETE de Ciudades Portuarias Medianas ha podido conocer y analizar en su reunión de Palamós en marzo de este año una experiencia modélica de desarrollo en esta ciudad a partir de las actividades portuarias. Palamós es la mejor demostración que la combinación de la decidida voluntad política de su máxima autoridad municipal para el desarrollo del puerto integral (pesca, náutica deportiva, cruceros, mantenimiento del tráfico comercial) junto a la realización de magníficos proyectos en torno a la actividad pesquera (Museo de la Pesca, *Espai Peix*), produce resultados excelentes, de gran calidad e impacto positivo sobre el conjunto de la ciudad. Palamós es un ejemplo emblemático a tener en cuenta.

La primera tarea del Programa de RETE se ha centrado en elaborar una información básica a través de una amplia y completa ficha sobre cada una de las ciudades portuarias medianas consideradas. El conjunto de esta importante información, su análisis, su difusión y el estudio de las principales experiencias de transformación de los espacios de relación puerto-ciudad constituyen las tareas de una primera etapa de buen trabajo de la Comisión y el Equipo Técnico de RETE. El presente "Report", con los artículos que describen las diferentes iniciativas en marcha es la plasmación de este inicio de trabajo de la Comisión y de su Programa. La segunda etapa deberá dedicarse a la formación de los profesionales y técnicos que desde distintas ramas del conocimiento están llamados a estudiar, elaborar y gestionar los proyectos de mejora de los frentes portuarios. Todo ello con **el objetivo superior de promover un mejor desarrollo de nuestras ciudades portuarias de dimensión mediana y una mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos** que es, en definitiva, una forma de contribuir al progreso de toda la sociedad.

Head image: Horta en la isla de Faial Açores. (© Joan Alemany)