El acelerado proceso de urbanización a nivel mundial, ha dado lugar a una era en la que las ciudades gozan de una mayor autonomía y poder económico. Hoy en día, las urbes diseñan sus propias políticas exteriores, intercambian bienes y servicios con otras ciudades, y crean pactos para compartir información que las beneficie mutuamente. Dentro de esta nueva dinámica, **las ciudades-puerto se han convertido en las protagonistas.** Gran parte de los intercambios comerciales aún se realizan por vía marítima y los puertos son la conexión entre las redes de producción y la distribución, convirtiendo a las ciudades costeras en lugares con dinámicas estratégicas y económicas de gran potencial.

Las ciudades-puerto no solo son espacios de intercambio económico, sino también cultural y social. Por su naturaleza, estas ciudades son ricas en cultura y gastronomía y, por su continuo flujo de mercancías, son espacios que se encuentran en eterna transformación. En este sentido, tienen una ventaja comparativa a la hora de promover su identidad y potenciar su competitividad.

Copyright © PORTUS Online



Bridgetown, Barbados. (© Ramón Zamora)

Desde 2013, el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles trabaja de la mano con ciudades intermedias en América Latina y el Caribe para ayudarlas a hacer frente a los principales retos asociados a su crecimiento. De las 71 ciudades que actualmente forman parte del programa, 34 de ellas -casi el 50%- se encuentran ubicadas en márgenes de ríos o zonas costeras [1] y presentan retos comunes. A fin de abordar estos retos, en abril de este año, organizamos junto a Findeter y la Universidad de Cantabria el Foro ***'Modelos de Integración Urbana en Ciudades Puerto: Sinergias para el Desarrollo Sostenible y Competitivo'*** en la ciudad de Cartagena de Indias, uno de los puertos más importantes y dinámicos del Caribe.

A continuación, compartimos tres de reflexiones resultantes de este encuentro sobre cómo potenciar estas formas urbanas de cara al agua:

1. El puerto debe estar al centro del proceso de planificación.

Promover una visión integral de ciudad que permita una cooperación eficiente entre la autoridad portuaria y el gobierno de la ciudad es fundamental para que los puertos puedan convertirse en motores de crecimiento económico y de competitividad. En términos prácticos, designar a un representante de la ciudad en el consejo portuario, y a un representante del puerto en el consejo municipal, es el requisito mínimo para institucionalizar y consolidar esta sinergia de tanto valor.

2. La sostenibilidad de una ciudad portuaria reside en su capacidad de generar empleo y competitividad para sus ciudadanos.

Existen diversos mecanismos para que los puertos puedan convertirse en el principal motor económico y de desarrollo para la ciudad. En México, cuatro ciudades-puerto –*Salina Cruz, Lazaro Cárdenas, Coatzacoalcos, y Tapachula*– han sido designadas zonas económicas especiales que cuentan con reglas de negocios más liberales, tales como incentivos fiscales y acceso a productos importados libres de aranceles e impuestos. Estos polos de desarrollo promueven el comercio y la inversión local, generan empleos y traen múltiples beneficios para la población aledaña.

3. Las ciudades que viven de cara al agua tienen una inmensa oportunidad y compromiso para preservar este activo.

La explotación sostenible del mar que rodea a la ciudad es de vital importancia, y este recurso debe ser protegido y mantenido para que pueda ser aprovechado por generaciones futuras. Como muchas ciudades costeras en América Latina, Rosario (Argentina) vivía de espaldas al Río Paraná. La recuperación del frente costero de la ciudad y el desarrollo de las áreas urbanas cercanas al puerto, permitió reintegrar el agua al paisaje de Rosario y ampliar significativamente la oferta de espacios

públicos de la ciudad.

Al estar en contacto directo con cuerpos de agua como mares y ríos, estas urbes son las más afectadas por desastres naturales y los efectos del cambio climático. Nuestro compromiso está en seguir creando oportunidades para compartir soluciones y buenas prácticas que sean accesibles a ciudades de todos los tamaños y latitudes, a fin de convertirlas en urbes sostenibles y competitivas en el mundo globalizado en el que vivimos.



Santa Marta, Colombia. (© Sergio Andrés Moreno)

La recuperación del frente costero del Río Paraná en Rosario, Argentina

En la década de los noventa, Rosario inició el camino de transformación de 17 kilómetros de espacios costeros que quedaron en desuso a partir de la reubicación de las infraestructuras industriales y ferroviarias de la ciudad. Actualmente, 90% del terreno recuperado corresponde a una serie de parques y espacios públicos para el disfrute de la ciudadanía, los cuales representan una utilidad cercana a los tres millones de dólares por año para las familias que residen en su área de influencia.

La recuperación urbana del frente costero de Rosario es un caso emblemático de planeación y gestión con visión de largo plazo para incrementar el bienestar de la ciudad devolviéndole el paisaje natural y espacios ribereños perdidos. Esta experiencia también es representativa de los modelos de concertación y diálogo con el sector privado que permitieron construir infraestructura y servicios de vocación pública y al mismo tiempo abrir oportunidades de negocio para el capital local.



Puerto Norte, Rosario. Propuesta definitiva de ordenación de Foster&Partners en colaboración con Faure, Malamud y Riveira. (TGLT y Foster&Partners)

Notes

[1] Estas ciudades son: Montevideo (Uruguay); Puerto España (Trinidad); Trujillo (Perú); Mar del Plata, Paraná y Bahía Blanca (Argentina); Montego Bay (Jamaica); Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Riohacha (Colombia); Valdivia, Coquimbo-La Serena y Puerto Montt-Puerto Varas (Chile); Ciudad de Panamá (Panamá); Asunción (Paraguay); Joao Pessoa, Palmas, Vitoria, Florianópolis, Três Lagoas y Pelotas (Brasil); Cumaná (Venezuela); Paramaribo (Suriname); Nassau (Bahamas); Bridgetown (Barbados); Georgetown (Guyana); Belize City (Belize); La Paz, Campeche, Lázaro Cárdenas, Tapachula, Salina Cruz y Coatzacoalcos (México). Para una lista completa de las ciudades del Programa, visita https://www.iadb.org/ciudades

Referencias

Para más información sobre el caso de Rosario, los invitamos a descargar la publicación:

"Gestión urbana, asociaciones público-privadas y captación de plusvalías: El caso de la recuperación del frente costero del río Paraná en la Ciudad de Rosario, Argentina" (2015)

https://publications.iadb.org/handle/11319/6930