

En el mundo actual, según datos de ESPO, el 90% [1] de las mercancías transportadas en la Unión Europea pasa por alguno de los más de 1200 puertos presentes en los países miembros. Este dato pone de manifiesto el rol fundamental que tienen los puertos como elementos nodo en las cadenas de transporte. Igualmente desde hace algún tiempo en los países desarrollados vivimos en una sociedad de mercado carácter urbano, un hecho que se ha extendido al resto del mundo, ya que, como ha sido indicado por la ONU, en el año 2014 más del 50% de la población mundial vivía en ciudades [2]. Estos dos factores puestos en común revelan la compleja situación que viven las ciudades portuarias, donde ambas tendencias globales se encuentran.

Estas ciudades se ven obligadas a aguantar presiones de ambos lados, el marítimo y el urbano, y necesariamente encontrar un equilibrio que muchas veces se revela inestable, con el objetivo de conseguir un desarrollo sostenible.

Esta situación la encontramos en la mayoría de las ciudades portuarias a nivel Europeo. Al aproximarnos al contexto del Euro-Med [3] nos encontramos con otro elemento más que se añade a esta ecuación, la presencia fundamental de una pequeña y media escala, tanto de ciudades como de puertos, que son fundamentales para el desarrollo nacional.

En el momento actual observamos que la mayoría de los países objeto de estudio necesitan encontrar un nuevo modelo de desarrollo sostenible. Se observa en particular en Europa hasta antes de la crisis, que las regiones costeras de España, Italia y Portugal han sufrido una presión inmobiliaria que ha provocado una degeneración de la costa en estas zonas. Este tipo de desarrollo además ha quedado claro que no es sostenible a largo plazo y provoca efectos negativos que condicionan el futuro para nuevas generaciones.

Dentro de este marco surge una pregunta fundamental que la investigación debería abordar: en el contexto de las ciudades y puertos de media escala ¿Cómo puede la relación entre ambos ser un punto fundamental para un nuevo modelo de desarrollo sostenible? Además surgen otras cuestiones como por ejemplo ¿Qué estrategias

son adecuadas para superar la falta de recursos en el tema de regeneración de *waterfront* urbanos? ¿Cómo pueden estas ciudades transformar sus limitaciones en ventajas? (la menor dimensión puede ser considerada un problema o una ventaja, ya que permite una relación más próxima con la comunidad portuaria, o una mayor agilidad para adaptarse a los cambios en la tendencias de mercado). Finalmente hay otro punto fundamental y es descubrir que entidad u organización puede situarse junto a estas ciudades portuarias para colaborar en red y permitir paliar la diferencia de escala en un contexto internacional muy competitivo.

La importancia de la investigación sobre los Puertos y las Ciudades Portuarias Medianas

Durante los últimos 50 años hemos asistido al interés creciente sobre el tema de las relaciones entre estas dos realidades complejas que son las ciudades y los puertos. La evolución a lo largo de la historia de la interacción entre ambas ha sido evidente y ha habido diversos autores reconocidos que han realizado modelos en los que se ha presentado esta evolución estructurada en diversas fases [4]. Uno de los aspectos en común de la mayoría de estos modelos más reconocidos es que para su estudio y formalización se centraban en casos de estudio de una escala considerable, la mayoría grandes ciudades portuarias y sus puertos. Esta característica se puede extender a gran parte de la literatura publicada sobre ciudades portuarias.

Al observar el contexto descrito anteriormente nos vemos obligados a preguntarnos si los modelos que explican la relación puerto ciudad son apropiados para la pequeña y media escala; si las fases descritas en el modelo elaborado por Hoyle funcionan de la misma forma en Barcelona o Génova que en Mahón; si ha tenido que salir el puerto del centro de las ciudades medias al igual que ha sucedido en los grandes núcleos urbanos; si cuando el puerto tiene una escala relativa mucho mayor que la ciudad donde se encuentra se comporta igual ante la presión ciudadana que en las grandes ciudades; si el puerto cede terrenos portuarios en áreas centrales para otros uso como hemos visto en más casos; ¿Qué sucede y en qué fase se encuadra la transición de una ciudad portuaria de media escala a una

ciudad costeras cuando el puerto ha sido desactivado? ¿Dónde se encuadra la posible reactivación de zonas portuarias para nuevas industrias como por ejemplo el turismo de cruceros?

Como hemos mencionados anteriormente en la abundante literatura sobre el tema de ciudades portuarias hay un desequilibrio entre la investigación sobre ciudades y puertos de gran escala y su presencia en el territorio, y las ciudades y puertos medios y su presencia en artículos o publicaciones especializadas.

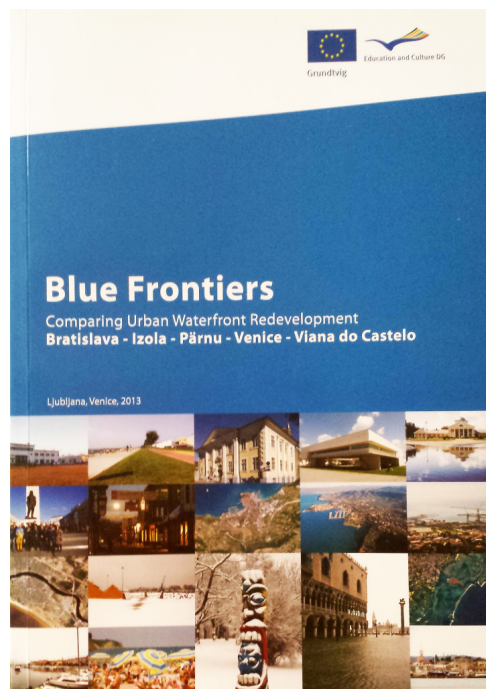
Algunas de las “herramientas” más destacadas en los últimos años son los diversos manuales de buenas prácticas. Estas publicaciones han sido realizadas en el marco de diferentes asociaciones profesionales o proyectos europeos [5], en su mayoría integrados por grandes ciudades portuarias y sus puertos, por lo que están preparados para los desafíos que se encuentran éstas mismas en su contexto. Por este motivo surgen dudas sobre si las indicaciones y estrategias presentes en dichos manuales son apropiadas para la escala discutida en el presente artículo. A título de ejemplo sobre estas cuestiones: ¿se justifica crear un *port-centre* en este tipo de ciudades? ¿Cómo se deben resolver los conflictos con las poblaciones locales teniendo en cuenta la relación más directa y el contraste de escala entre la ciudad y el puerto? ¿Cómo debe gestionar una pequeña ciudad portuaria la llegada de un *stakeholder* de escala mundial, por ejemplo grandes navieras o grandes empresas de la industria de cruceros?

A lo largo del presente artículo se ha ido indicando el hecho de que la mayoría de la literatura escrita sobre este tema se ha centrado en la gran escala, aun así cabe destacar una serie de investigaciones relacionadas con la media escala aunque no directamente sobre el tema específico o en un contexto geográfico diferente.

A nivel europeo uno de los proyectos más destacados en los últimos años ha sido el “WaRe – Waterfront Regeneration project”, esta acción desarrolló una investigación en diferentes ciudades portuarias europeas en las que la relación puerto-ciudad ha sufrido una gran cambio en las últimas décadas y evaluó las diferentes estrategias de regeneración de *waterfronts* urbanos. En este proyecto, que contó con diversos expertos reconocidos sobre el tema, se discutió la escala media y se elaboró una

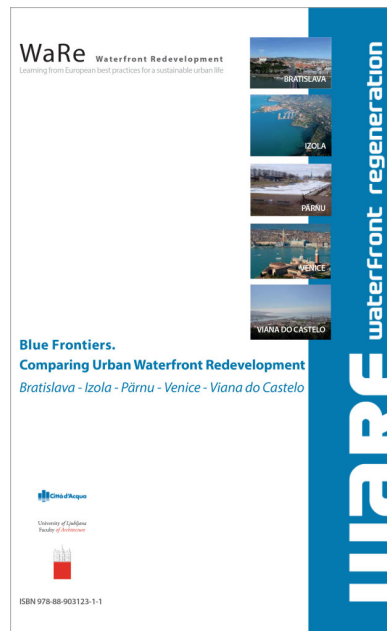
publicación [6] que puede suponer un buen punto de partida para futuros proyectos. Otro proyecto de ámbito europeo es el “DaHar project – Danube Inland Harbour Development”, su objeto de estudio fueron las ciudades a lo largo del Danubio, y el funcionamiento de sus puertos en este río. Uno de los aspectos más destacables fue el énfasis puesto en la importancia del funcionamiento en red y los beneficios que puede traer a sus miembros. En este aspecto la plataforma de RETE puede ofrecer una serie de ventajas en el momento de conectar los diferentes expertos, casos de estudio y autoridades correspondientes.

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

“Blue Frontiers. Comparing Urban Waterfront Redevelopment Bratislava – Izola – Pärnu – Venice – Viana do Castelo”, Ljubljana, Venezia, 2013. Investigación publicada en papel (izquierda) y en digital (derecha, www.fa.uni-lj.si/ware).

Así mismo se pueden destacar diferentes artículos sobre la media escala urbana en general, que aportan datos específicos que fortalecen el argumento de la importancia crucial de estos núcleos para el desarrollo de los países en cuestión [7]. Más específicamente el análisis realizado por los geógrafos Escudero Gómez y Somoza Medina [8], en este trabajo se traza un perfil sobre las ciudades de esta escala en España y se aportan datos que ponen de manifiesto su peso específico a nivel nacional.

Dentro del funcionamiento en red, y destacando iniciativas de carácter cultural el proyecto “PORTS et IDENTITE – PORTI” realizado entre ciudades de las regiones italianas y francesas de Toscana, Cerdeña, Liguria y Córcega. A través de distintos eventos y acciones han intentado mejorar la relación entre ciudades y puertos de diferentes escalas.

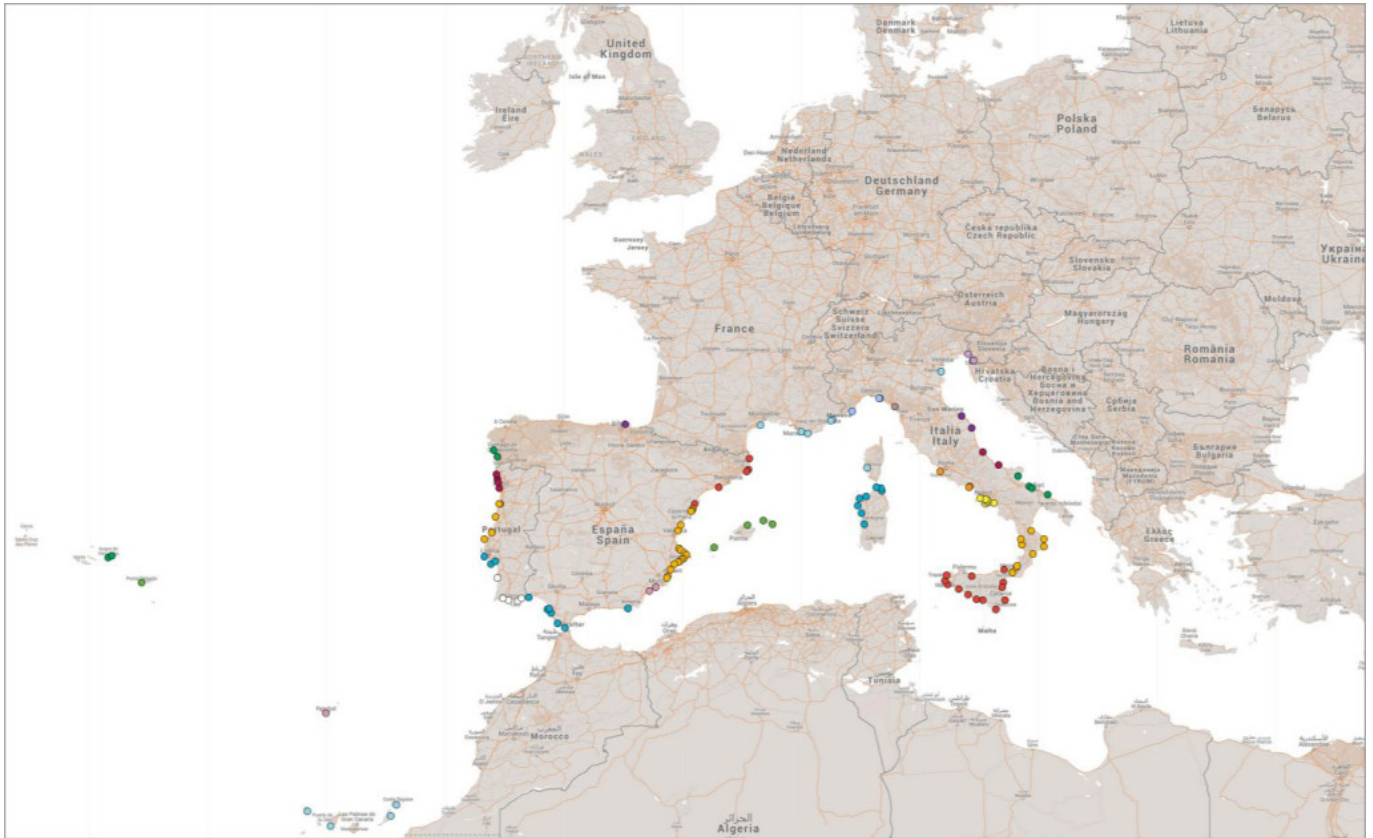
Por lo expuesto hasta el momento podemos observar la necesidad de una investigación en el contexto Euro-Med Occidental, teniendo en cuenta la situación de estos países. Las iniciativas mencionadas, no se han centrado en este contexto en toda su amplitud, o en el tema específico de las ciudades portuarias. Es evidente que una investigación ambiciosa por su escala y sus objetivos, que pretende ir más allá del análisis y ofrecer estrategias específicas, requiere un equipo multidisciplinar para poder analizar en toda su complejidad el problema en cuestión. La presencia de profesionales de diferentes áreas (Urbanismo, Geografía, Economía, Ingeniería, Sociología entre otras) y diferentes países permitirá analizar los casos de estudio seleccionados desde distintos puntos de vista y enriquecer el resultado final.

Por todo lo anticipado el proyecto de investigación y formación propuesto por RETE supone un paso importante en el desarrollo de las ciudades portuarias medianas y trata de aportar innovación en un campo en el que todavía se puede avanzar mucho en beneficio de la sociedad.

El proyecto de investigación y formación de RETE: “Puertos y Ciudades Portuarias Medianas”

La existencia de problemas específicos propios de países como España, Italia y Portugal han supuesto en los últimos años un cierto retraso en los proyectos de revitalización urbana de un amplio conjunto de ciudades portuarias. En general se pueden individuar como elementos negativos que han contribuido a esta situación, los siguientes factores: la crisis económica, la falta de inversiones, el abandono de los puertos, la debilidad de la planificación urbana, la búsqueda exclusiva de un beneficio a corto plazo. Todo ello y algunas dificultades específicas locales, han supuesto un retraso en la implementación y ejecución de proyectos de revitalización urbano-portuaria, en particular en las ciudades portuarias medianas que no tienen grandes recursos económicos.

Desarrollo sostenible de los Puertos y Ciudades Portuarias Medianas. Una investigación necesaria para el futuro del Mediterráneo



Ciudades portuarias medianas europeas, de España, Portugal, Italia y Francia Mediterránea, individuadas en la primera fase de investigación del proyecto de RETE: “Puertos y Ciudades Portuarias Medianas”. (Elaboración propia en Map data ©2015 Geobasis-DE/BKG ©2009, Google)

En el caso particular de las ciudades portuarias medianas y pequeñas, uno de los principales problemas de las reconversiones portuarias, también de renovaciones y revitalizaciones urbanas – más allá de los problemas de financiación – es la falta de estudios y análisis críticos de los diferentes casos, de intercambio de experiencias y elaboración de propuestas. Falta una discusión profunda, un debate sobre el tema, imprescindible para seguir avanzando.

En el panorama económico actual, resulta necesario empezar a debatir a nivel internacional sobre las posibilidades que ofrecen los espacios portuarios para las ciudades portuarias medianas y pequeñas, teniendo en cuenta que se trata de

aprovechar mejor estos espacios analizando el puerto en la ciudad como un todo, con sus espacios obsoletos y con sus necesidades futuras de nuevas infraestructuras.

Las experiencias en puertos europeos deben ser objeto de análisis profundo para encontrar propuestas o alternativas razonables, sostenibles y económicamente viables, de posible aplicación a iniciativas previstas en distintas ciudades portuarias medianas de cada país.

Hoy en día, es necesario y urgente en el panorama europeo analizar y discutir para cada caso real la necesidad de renovación de los espacios portuarios apropiados, su delimitación, los servicios y las actividades que pueden implementarse en ellos. Así mismo es necesario debatir sobre la importancia del encargo “transparente” de los proyectos de urbanismo y arquitectura, sobre el papel de los organismos que deben asumir la gestión, la participación pública y la privada en la financiación y en los resultados; considerar también los beneficios socio-económicos y el empleo que puede crear toda la operación de renovación y revitalización urbana.

RETE - Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades - en el panorama actual quiere contribuir a generar este debate y con su contribución favorecer el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias de tamaño medio. RETE se propone como uno de ‘los actores protagonistas’ de este proceso ya que posee dos aspectos fundamentales: su concepción como organización en red - necesaria para la colaboración y el intercambio de experiencias - y su enfoque estratégico centrado en tres grandes líneas de actuación - la investigadora, la formativa y la divulgativa - todo ello en el particular ámbito de la relación puerto-ciudad. Este proyecto de investigación y formación [9] que RETE está promoviendo y financiando sigue, **con su propio programa en 3 fases**, el enfoque estratégico propio de la Asociación:

- INVESTIGACIÓN

El objetivo principal de la primera fase de investigación es crear una base de datos

específica sobre esta categoría particular de ciudades portuarias medianas a partir de una primera individuación de ciudades según algunos criterios generales. Esta primera selección de ciudades portuarias se debe considerar la base de partida para la individuación de algunos casos concretos - entre todos - sobre los cuales empezar una investigación más profunda en colaboración con las administraciones locales (ciudad y puerto). La recogida de material informativo sobre “el estado actual” de las ciudades medianas y la implicación de los “contactados” son necesarios para comprender las necesidades, que tipo de problemáticas deberán resolver y al mismo tiempo las potencialidades. Esta fase de investigación es imprescindible para seguir avanzando en la producción de estudios y análisis críticos sobre los diferentes casos concretos individuados con la finalidad del debate, del intercambio de experiencias y de la formación.

- FORMACIÓN

El objetivo de la segunda fase del programa es dirigir una oferta formativa organizada en un conjunto de actividades específicas con las siguientes tareas: información, formación, intercambio de experiencias y coordinación. Estas actividades de formación se centrarán sobre las temáticas de la relación puerto-ciudad - como base general - a través del “Curso Institucional de RETE” (nivel internacional) y posteriormente en una oferta formativa más específica para la categoría de las ciudades medianas, actividades realizadas por expertos internacionales junto a expertos locales de los puntos de apoyo regionales y de las universidades (nivel local). Estas actividades serán dirigidas principalmente a administraciones municipales y autoridades/administraciones portuarias de ciudades portuarias europeas de tamaño mediano.

- DIFUSIÓN

Es fundamental para RETE difundir todos los resultados obtenidos en la fase de investigación y en los debates de la fase de formación, a través de los seminarios internacionales y congresos organizados en un marco internacional y difundir

también esos resultados con publicaciones online y en papel para hacer una divulgación científica internacional.

RETE con este proyecto se propone abrir un debate internacional sobre el tema y en este ámbito se propone de trazar una nueva línea de investigación con el objetivo principal de realizar un conjunto de actividades dedicadas específicamente a las ciudades portuarias medianas europeas que puedan ir a cubrir el vacío de información que éstas sufren.

En conclusión, por lo explicado anteriormente, a partir de la primera fase de investigación del Programa de RETE, ya promovida y financiada, se considera importante continuar con la investigación y el debate para identificar las posibles “nuevas líneas bases” para el desarrollo de estas ciudades medianas (en colaboración con ellas) que sean razonables, sostenibles y económicamente viables de posible aplicación a iniciativas previstas en distintas ciudades portuarias de cada país. Proseguir también para individuar posibles nuevas estrategias transformadoras y nuevos ‘modelos’, ya sea a nivel urbano, cultural, social, económico, a través de los cuales establecer una serie de “buenas practicas” que puedan favorecer la colaboración entre puerto y ciudad en esta “categoría” de puertos y ciudades portuarias.

Notas

[1] <https://www.espo.be/>

[2] World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights.

[3] Término usado en diferentes proyectos de la Unión Europea, en los que se refiere a los países europeos situados en la costa del Mediterráneo. En este artículo incluimos a Portugal. Varios autores reconocidos (entre ellos Orlando Ribeiro) entienden que buena parte del territorio Portugués tiene más relación a nivel histórico con el Mediterráneo que con el Atlántico.

[4] Autores como por ejemplo J.Bird o B.Hoyle.

[5] Proyectos como por ejemplo: SUDEST working group, People around Ports, Waterfront Communities Project, EPOC Port city Audit, CTUR, entre otros.

[6] *"Blue Frontiers. Comparing Urban Waterfront Redevelopment Bratislava - Izola - Pärnu - Venice - Viana do Castelo"* (2013), International Center Cities on Water/ University of Ljubljana Faculty of Architecture edn, Ljubljana. www.fa.uni-lj.si/ware

[7] Para este proyecto el contexto específico Italia, España y Portugal.

[8] Escudero Gómez L. A., Somoza Medina, J., Medium-Sized Cities: Polycentric Strategies vs the Dynamics of Metropolitan Area Growth, *The Open Urban Studies Journal*, 2010, 3: 2-13

[9] Proyecto de RETE "Puertos y Ciudades Portuarias Medianas", Coordinadores Científicos Prof. Vicent Esteban Chapapria, Prof. Joan Alemany Llovera.

About this article:

José Manuel Pagés Sánchez, *"Introducción"* y *"La importancia de la investigación sobre los Puertos y las Ciudades Portuarias Medianas"*.

Luisa Bordato, *"El proyecto de investigación y formación de RETE: Puertos y Ciudades Portuarias Medianas"*.

Head image: Palamos, Gerona, España. Espacios entre el puerto y la ciudad. Una oportunidad para el desarrollo de proyectos de revitalización urbana en el marco de una relación Puerto-Ciudad. (© Luisa Bordato)