Al análisis y al debate sobre las dos formas de actuación puerto ciudad llevadas a cabo en dos ámbitos portuarios tan diferentes, pero a la vez tan necesariamente complementarios, como son los de Tanger Ville (Marruecos) y Tarifa (España), ha estado dedicado el Seminario internacional de relacion puerto ciudad, denominado: "*El Estrecho-Le Detroit*" (Tarifa-Tánger, 5-7 noviembre 2015). Estas propuestas de puerto ciudad que en el año 2006 se encontraban a nivel de proyecto o en un estado muy inicial de su desarrollo, ya se mostraron en el Seminario de Primavera de ese año, titulado: "*El Estrecho como lugar de nuevas oportunidades*" y que tuvo lugar, así mismo, en las ciudades de Tánger y Tarifa con motivo de la conmemoración del Centenario de la Junta de Obras del Puerto. Hoy, nueve años después, y en esos mismos ámbitos de relación puerto ciudad, se analiza su desarrollo y estado. Ambos seminarios han sido organizados por RETE en colaboración con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA).

Dos frentes urbano portuarios paralelos

Tangerville (Marruecos)

El proyecto de reconversión del puerto de Tánger surge como consecuencia del traslado de su actividad comercial a un nuevo puerto creado "ex novo", el puerto de Tánger Med situado al este y a 24 kilómetros de la ciudad histórica de Tánger, que cuenta con un importante patrimonio arquitectónico. Esta operación de crear un nuevo puerto, ha permitido dedicar los antiguos espacios portuarios del puerto histórico de Tánger, construido en 1925, a actividades como el turismo y los cruceros, mientras que la pesca, si bien se sigue manteniendo se traslada a una dársena adosada con mayor capacidad. A todo ello hay que añadir la singularidad del lugar al tener al lado la ciudad de Tánger, con una Medina y un centro histórico de enorme valor arquitectónico y espacial.

Tarifa (España)

El proyecto de actuación puerto ciudad llevado a cabo en los espacios portuarios de Tarifa, se inicia en el año 2000 sobre unos espacios sobre los que se situaba una antigua base naval militar, y es a raíz de su denominación como frontera exterior Schengen, cuando se inicia la creación de una serie de instalaciones portuarias necesarias para atender los requerimientos de dicha denominación, siendo a partir de ese momento cuando se inicia la transformación del puerto de Tarifa, que ha de realizarse de forma compatible con su importante actividad pesquera, así como con los condicionantes físicos y urbanísticos debidos a la proximidad del casco histórico de la ciudad, prácticamente pegada a su puerto, y al disponer, además, de un enclave arquitectónico patrimonial como es el Castillo de Guzmán el Bueno declarado como Bien de Interés Cultural. En el caso del puerto de Tarifa, no es que hayan aparecido espacios portuarios sin actividad portuaria, sino que se ha tenido que ir actuando en un espacio portuario muy próximo a su ciudad, y todo ello, sin perder su actividad estrictamente portuaria y además con los condicionantes de la proximidad física a la ciudad.

La singularidad del "El Estrecho-Le Detroit"

Estos dos modelos de actuación puerto ciudad objeto del Seminario son bien diferentes, en cuanto que Tanger Ville es un modelo de relación puerto ciudad casi "ex novo" y que por lo tanto no tiene que atender a grandes pre existencias, mientras que en el caso de Tarifa las actuaciones puerto ciudad llevadas a cabo obedecen más a la necesidad de tener que adecuarlas a condicionantes existentes. A ello se añade que Tanger Ville y Tarifa son dos ámbitos portuarios reflejos el uno del otro, y en medio de un enclave único como es el Estrecho, con un tráfico comercial y de pasajeros de primer orden mundial. Desde la organización del Seminario, se planteó poder establecer una comparación entre ambas realidades, y para obtener pautas de aplicación, se consideró necesario establecer tres aspectos en los que referenciar ambos modelos de relación puerto ciudad. Estos serían los siguientes:

- las infraestructuras;
- los condicionantes del lugar: las cuestiones medioambientales y espaciales;
- la ciudad anexa.

[one_half]

RETE
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PARA LA COLABORACIÓN PUERTO Y CIUDAD

ENCUENTRO OTOÑO **2015**
PROGRAMA GENERAL DE ACTIVIDADES
REUNIÓN DEL CONSEJO DE RETE Y SEMINARIO DE RELACIONES PUERTO CIUDAD
"EL ESTRECHO-LE DETROIT"

TANGER VILLE
TÁNGER, MARRUECOS



El proyecto de reconversión del puerto de Tánger, surge como consecuencia del traslado de su actividad comercial a un nuevo puerto creado "ex novo", el puerto de Tánger Med, situado al oeste y a unos 24 kilómetros de la ciudad histórica de Tánger. Esta operación de crear un nuevo puerto, permitirá dedicar los antiguos espacios portuarios del puerto histórico de Tánger a actividades como el turismo y crucero, mientras que la pesca, si bien se seguirá manteniendo, se trasladará a una dársena de nueva creación con mayor capacidad.

A todo ello, hay que añadir la singularidad del lugar al tener al lado la ciudad de Tánger con una Medina y un centro histórico de enorme valor arquitectónico, urbanístico y espacial.

El coste total el proyecto es de 600 millones de euros, de los que 200 millones son para la parte portuaria como: cruceros, recreo, ferry y pesca y los 400 millones restantes para la parte urbana, como son: un palacio de congresos, un centro comercial, salas de cine, espacios públicos, hoteles, oficinas y comercios en planta baja.

En lo que respecta a los plazos de ejecución de los trabajos portuarios, han comenzado en Mayo del 2011. Se prevé que la fecha de finalización del puerto de recreo sea en el verano del 2016, así como la primera fase de la reconversión del antiguo puerto de pesca en marina. El nuevo puerto de pesca, entrará en funcionamiento a primeros del año próxima. Los trabajos de modernización y reforma de la terminal de ferrys, están próximos a ser adjudicados y estarán finalizados en el verano del 2017.

En lo relativo a los elementos de la parte urbana y que serán desarrollados por un inversor de prestigio internacional, se está barajando un plazo de 5 años para la primera fase y de 10 años para la segunda fase a partir de este año en curso.

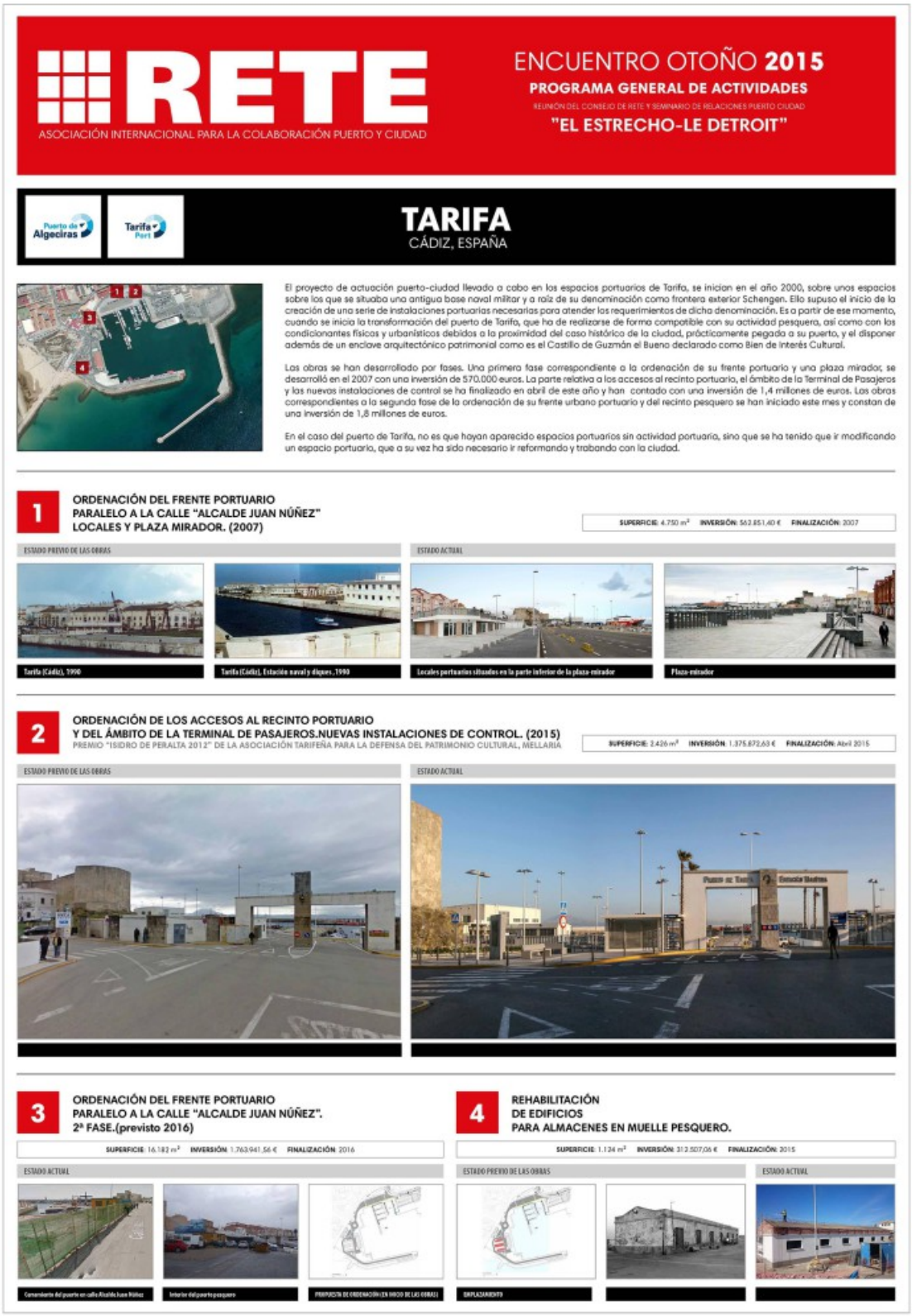






[/one_half]

[one_half_last]


RETE
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PARA LA COLABORACIÓN PUERTO Y CIUDAD
ENCUENTRO OTOÑO 2015
PROGRAMA GENERAL DE ACTIVIDADES
REUNIÓN DEL CONSEJO DE RETE Y SEMINARIO DE RELACIONES PUERTO CIUDAD
"EL ESTRECHO-LE DETROIT"
Puerto de Algeciras
Tarifa Port
TARIFA
CÁDIZ, ESPAÑA
El proyecto de actuación puerto-ciudad llevado a cabo en los espacios portuarios de Tarifa, se inician en el año 2000, sobre unos espacios sobre los que se situaba una antigua base naval militar y a raíz de su denominación como frontera exterior Schengen. Ello supuso el inicio de la creación de una serie de instalaciones portuarias necesarias para atender los requerimientos de dicha denominación. Es a partir de ese momento, cuando se inicia la transformación del puerto de Tarifa, que ha de realizarse de forma compatible con su actividad pesquera, así como con los condicionantes físicos y urbanísticos debidos a la proximidad del casco histórico de la ciudad, prácticamente pegada a su puerto, y el disponer además de un enclave arquitectónico patrimonial como es el Castillo de Guzmán el Bueno declarado como Bien de Interés Cultural.
Las obras se han desarrollado por fases. Una primera fase correspondiente a la ordenación de su frente portuario y una plaza mirador, se desarrolló en el 2007 con una inversión de 570.000 euros. La parte relativa a los accesos al recinto portuario, el ámbito de la Terminal de Pasajeros y las nuevas instalaciones de control se ha finalizado en abril de este año y han contado con una inversión de 1,4 millones de euros. Las obras correspondientes a la segunda fase de la ordenación de su frente urbano portuario y del recinto pesquero se han iniciado este mes y constan de una inversión de 1,8 millones de euros.
En el caso del puerto de Tarifa, no es que hayan aparecido espacios portuarios sin actividad portuaria, sino que se ha tenido que ir modificando un espacio portuario, que a su vez ha sido necesario ir reformando y trabando con la ciudad.
1
ORDENACIÓN DEL FRENTE PORTUARIO
PARALELO A LA CALLE "ALCALDE JUAN NÚÑEZ"
LOCALES Y PLAZA MIRADOR. (2007)
SUPERFICIE: 4.750 m² INVERSIÓN: 562.851,40 € FINALIZACIÓN: 2007
ESTADO PREVIO DE LAS OBRAS
ESTADO ACTUAL
Tarifa (Cádiz), 1990
Tarifa (Cádiz), Estación naval y diques, 1990
Locales portuarios situados en la parte inferior de la plaza-mirador
Plaza-mirador
2
ORDENACIÓN DE LOS ACCESOS AL RECINTO PORTUARIO
Y DEL ÁMBITO DE LA TERMINAL DE PASAJEROS.NUEVAS INSTALACIONES DE CONTROL. (2015)
PREMIO "ISIDRO DE PEIRALTA 2012" DE LA ASOCIACIÓN TARIFEÑA PARA LA DEFENSA DEL PATRIMONIO CULTURAL, MELLARIA
SUPERFICIE: 2.426 m² INVERSIÓN: 1.375.872,63 € FINALIZACIÓN: Abril 2015
ESTADO PREVIO DE LAS OBRAS
ESTADO ACTUAL
3
ORDENACIÓN DEL FRENTE PORTUARIO
PARALELO A LA CALLE "ALCALDE JUAN NÚÑEZ".
2ª FASE.(previsto 2016)
SUPERFICIE: 16.182 m² INVERSIÓN: 1.763.941,56 € FINALIZACIÓN: 2016
ESTADO ACTUAL
4
REHABILITACIÓN
DE EDIFICIOS
PARA ALMACENES EN MUELLE PESQUERO.
SUPERFICIE: 1.124 m² INVERSIÓN: 312.507,06 € FINALIZACIÓN: 2015
ESTADO PREVIO DE LAS OBRAS
ESTADO ACTUAL

[/one_half_last]

Paneles de Tánger y Tarifa en el encuentro de otoño 2015 de RETE.



Apertura del Seminario internacional de relacion puerto ciudad "El Estrecho-Le Detroit" (Tarifa-Tánger, 5-7 noviembre 2015).

Conclusiones

En el Seminario han estado representados los dos principales actores de los dos frentes, es decir: los responsables de las dos ciudades, tanto el alcalde de la ciudad de Tarifa como los representantes de la ciudad de Tánger; así como los máximos

responsables portuarios: el presidente de la "Société d'Aménagement pour la Reconversión de la Zone Portuaire de Tanger Ville" (SAPT): Mohamed Ounaya, y por parte de la APBA, su presidente: Manuel Morón y su director general: José Luis Hormaechea.

Ha contado con los respectivos decanos de los colectivos de arquitectos y urbanistas de ambos lados: Fernando Mejías, decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz y Hanae Bekkari, vicepresidenta del "Conseil Régional des Architectes du Nord du Maroc" (CROAT). Colectivos estos, el de los arquitectos, que entre otros como el de los geógrafos y los ingenieros, bien saben de la complejidad y de la singularidad de estas actuaciones, en las que es necesario atender a todas y cada una de las necesidades presentes, y sobre todo de futuro.

Contó además, con la presencia del mundo universitario en la persona de Francisco Trujillo en su calidad de Gerente de la Fundación Campus Tecnológico de Algeciras de la Universidad de Cádiz (UCA).

La mesa de debate fue moderada por José Luis Estrada, miembro del Comité Científico de RETE, quien condujo el debate tanto en base a los criterios de reflexión establecidos en el programa del Seminario como en los derivados de dicho debate y que bien se podrían resumir en los siguientes puntos como más significativos:

- en el tema de las relaciones puerto ciudad en el ámbito del Estrecho, el debate hay que plantearlo en base a la aproximación entre ambas orillas. Tarifa, a solo 9 millas náuticas del continente africano, es el lugar de encuentro entre Europa y África;
- hay que ver el papel que juegan de forma conjunta los dos puertos;
- es esencial la cooperación, sobrepasando las opiniones individuales;
- desde los programas de intercambio universitario en los que ya se viene trabajando, como son los Larache, Tánger y Tetuán, se establecen vínculos que habrá que incorporar como un dato más a la aproximación entre ambas orillas;
- es importante no exportar para este tipo de actuaciones, imágenes propias de otras culturas y que obedecen a modas en las que en la actualidad se sustenta buena parte de la arquitectura que se está realizando por el mundo. Hay que incorporar las singularidades propias de cada lugar como: su historia, su luz, su arquitectura, y su naturaleza. Es una gran ocasión para mejorar la vida de sus

ciudadanos. Es el caso del proyecto de mejora urbana del barrio de Haoumat Chouk que se está llevando a cabo en la ciudad Tánger y que cuenta con la colaboración de diferentes organismos públicos;

- estas actuaciones son, además, la ocasión de acompañarlas de proyectos de infraestructuras que cohesionen el territorio, que permitan generar corredores estructurantes que a su vez posibiliten los desarrollos industriales y la mejora de las economías existentes. En el caso de Tánger, la creación del nuevo puerto de Tanger Med, ha supuesto la generación de una nueva ciudad, la ciudad verde de Mellousa;
- es importante la colaboración entre las distintas administraciones evitando enfrentamientos. En el caso de Tarifa así ha sido y gracias a ello se han llegado a acuerdos entre el puerto y la ciudad que han posibilitado llevar actuaciones de puerto ciudad de integración como: la Plaza Mirador, el nuevo cerramiento portuario anexo a la ciudad, la nueva estación marítima y los nuevos controles de acceso, así como el camino de borde del recinto portuario;
- se trata, en definitiva de tener un diálogo permanente y de compartir iniciativas;
- la singularidad del Estrecho nos lleva a plantear este espacio casi como una gran conurbación de dos ciudades, Tánger y Tarifa, ciudades reflejo la una de la otra a modo de “Valdrada” la ciudad invisible de Ítalo Calvino que están separadas por una gran avenida de agua, en la que en lugar de utilizarse el coche como medio de comunicación se utiliza el barco.



Ilustración personal sobre Valdrada de “Las Ciudades Invisibles” (Italo Calvino,1972), realizada por Graphic Pooch.

Head image: Una panorámica del Estrecho de Gibraltar.