Seatoland [1] comienza su andadura el 7 de julio de de 2010, con la firma del contrato entre *La Région Provence-Alpes-Côtes d'Azur*, en calidad de Autoridad de Gestión del Programa MED, y la *Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla*, en calidad de Jefe de Fila (CDF) tras la decisión del Comité de Selección del Programa MED del 27-28 de abril 2010, con el título "Connection des ports avec leur arriére-pays – SEA TO LAND". Este Proyecto se ejecuta en colaboración con los siguientes Organismos Asociados:

- Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad de Valencia, (FEPORTS). España.
- Ayuntamiento de la Spezia, Liguria, Italia
- Autoridad Portuaria de La Spezia, Liguria, Italia
- Autoridad Portuaria de Livorno, Toscana, Italia
- Fundación Temi Zammit, Malta
- Ayuntamiento de Birgu, Malta
- Autoridad Portuaria de Pireo, S.A. Región Ática, Grecia

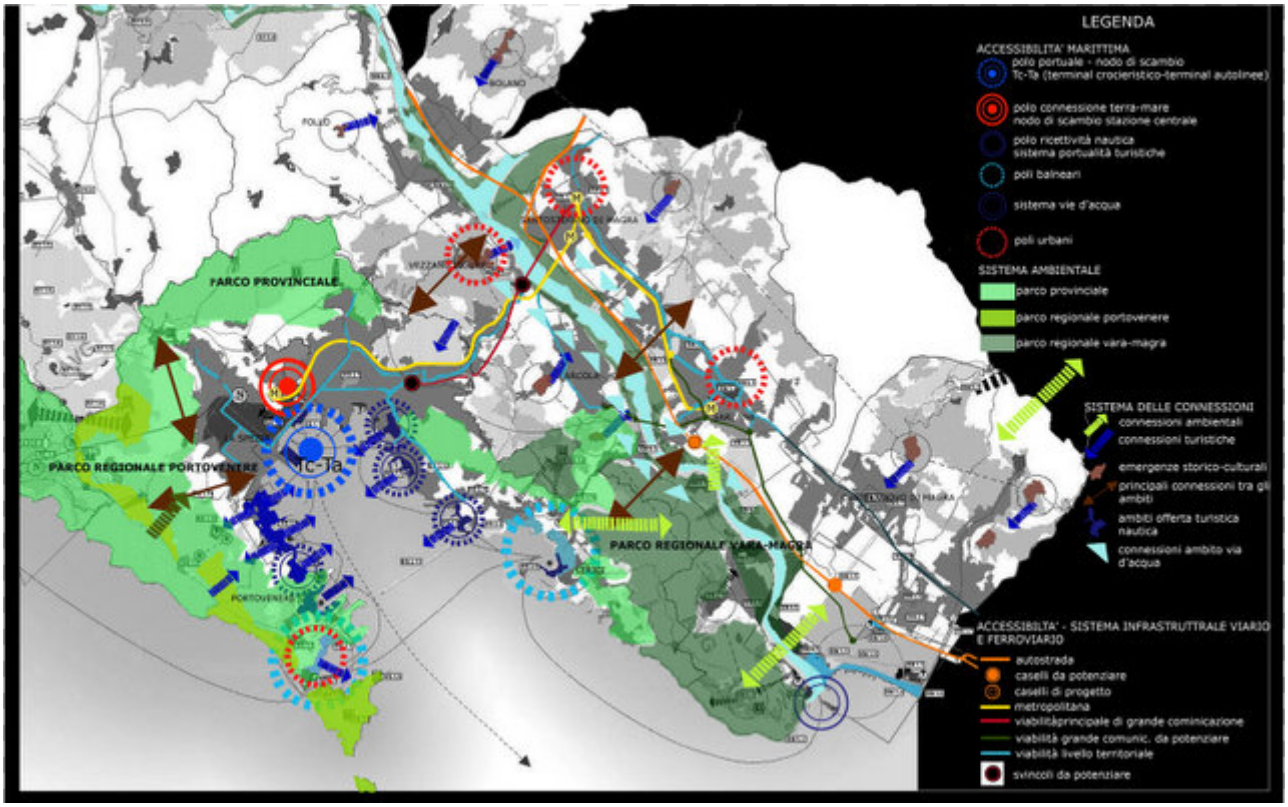
Seatoland nace de un objetivo común, la reconfiguración de las zonas portuarias de las ciudades mediterráneas. Esto implica la transformación de zonas mono-funcionales dedicadas a la logística, en una nueva centralidad, que los constituyen en "puertas de acceso" hacia el mar y sus alrededores. Esta transformación implica la capacidad de cambiar el diseño de la zona portuaria, no sólo en un sentido físico y morfológico, sino también, y sobre todo, por su papel dentro de la Ciudad, que la enriquece con nuevas características, imágenes y significados. Los estudios del proyecto Seatoland pueden

suponer, para cada Ciudad, el cambio en el significado de las zonas portuarias y la Ciudad en relación con la nueva función que ésta puede asumir respecto al territorio, tanto como lugar de acceso a la región y las ciudades del interior, como lugar de "salida" al mar.

La colaboración en los talleres y el valor añadido de la experiencia

El papel de "Puerta de Acceso" ha sido diseñado en Seatoland desde varios puntos de vista, que están presentes en mayor o menor grado en cada Socio. Es por esta razón que la conjunción del proyecto con el estudio de cada caso concreto, pretende resumir los temas comunes en los talleres. Éstos fueron cuatro, y realizaron la función de resaltar los distintos componentes desarrollados en proyectos complejos permitiendo a cada Socio comparar la metodología, los resultados y hacer frente a cada aspecto específico, independientemente de su diversidad territorial y de las condiciones específicas de cada País. De las consideraciones que surgieron en los talleres destacamos:

Los nodos de conexión



La Spezia. Masterplan: los nodos de conexión. (E. Erario/F.)

El tema de los nodos de conexión está presente en todas las ciudades involucradas, y cada experiencia se desarrolla un determinado punto de vista sobre esta cuestión.

Sevilla desarrolla la capacidad de construir un nuevo cruce en el puerto fluvial capaz de constituir una nueva centralidad urbana en conexión funcional directa con el aeropuerto y la estación de tren de Santa Justa, una nueva puerta de entrada a lo largo del río, que pone en contacto el centro urbano de la Ciudad con el mar.

Para Livorno el nodo de conexión, se encuentra en la nueva estación marítima, y representa una oportunidad para construir una nueva referencia urbana para el nuevo flujo de la crucerística.

FEPORTS explora las posibilidades de hacer más eficiente el intercambio del Puerto con el resto del tejido urbano a través de medidas de apoyo al uso urbano.

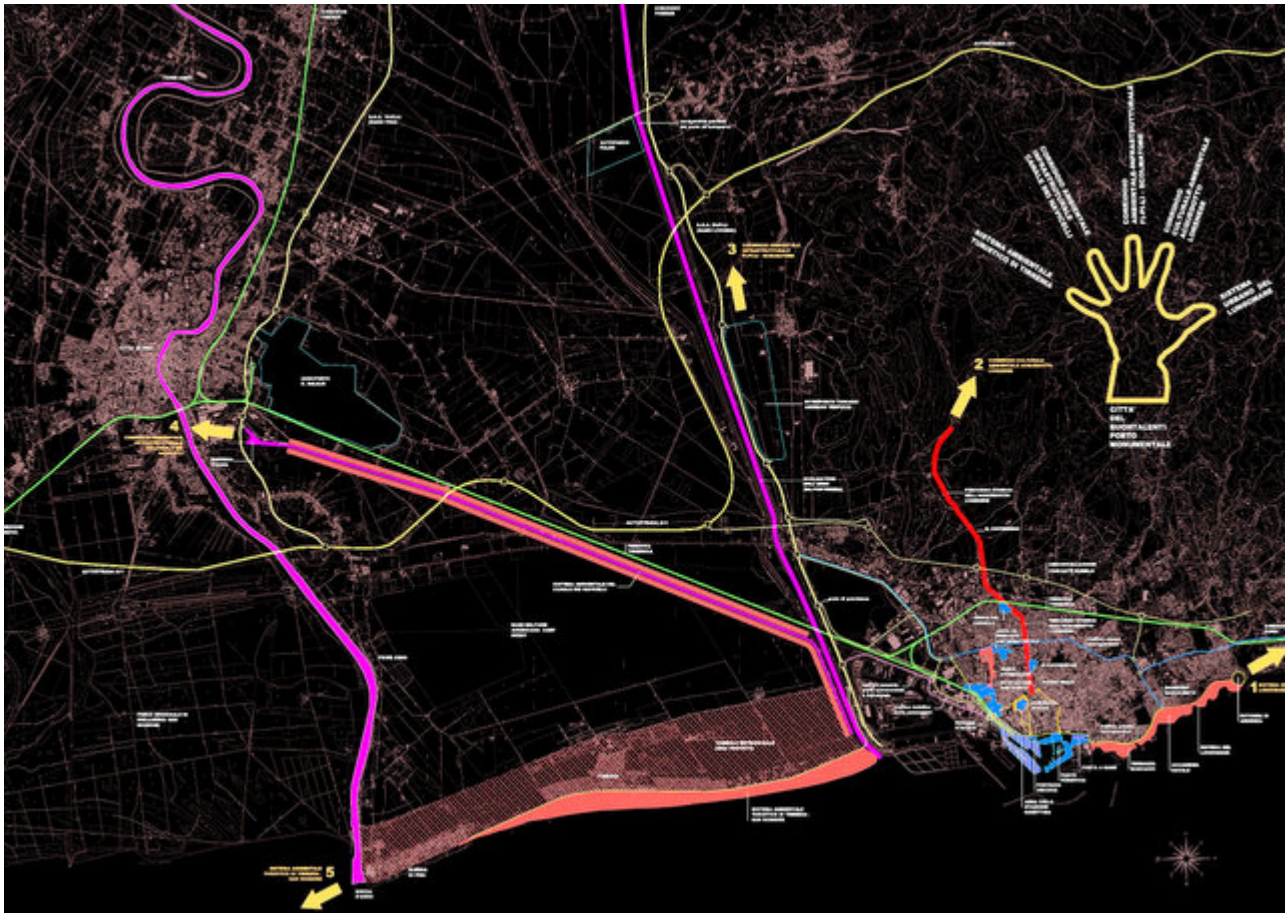
Para La Spezia el nodo de conexión es una oportunidad para hacer frente a un cuello de botella entre el acceso histórico al mar y el sistema ferroviario.

Para Birgu, está íntimamente ligado a la dificultad de acceso a tierra en la ciudad y la falta de un sistema eficiente de transporte inter-portuario en el Gran Puerto.

Para la Autoridad Portuaria de El Pireo, los nodos de conexión están vinculados a la revisión completa del sistema de accesibilidad interior del Puerto, a través de un sistema de monorraíl y la creación de nuevas estaciones, que pueden mejorar la eficiencia de las zonas de uno de los puertos más importantes del Mediterráneo.

Los corredores infraestructurales y medioambientales

La cuestión de los corredores de infraestructuras y medioambientales le dan al proyecto Seatoland una gran dimensión territorial, algunos ejemplos de este concepto son los “filamentos” del proyecto de Livorno que proporcionan un enlace ferroviario directo con Pisa y Florencia.



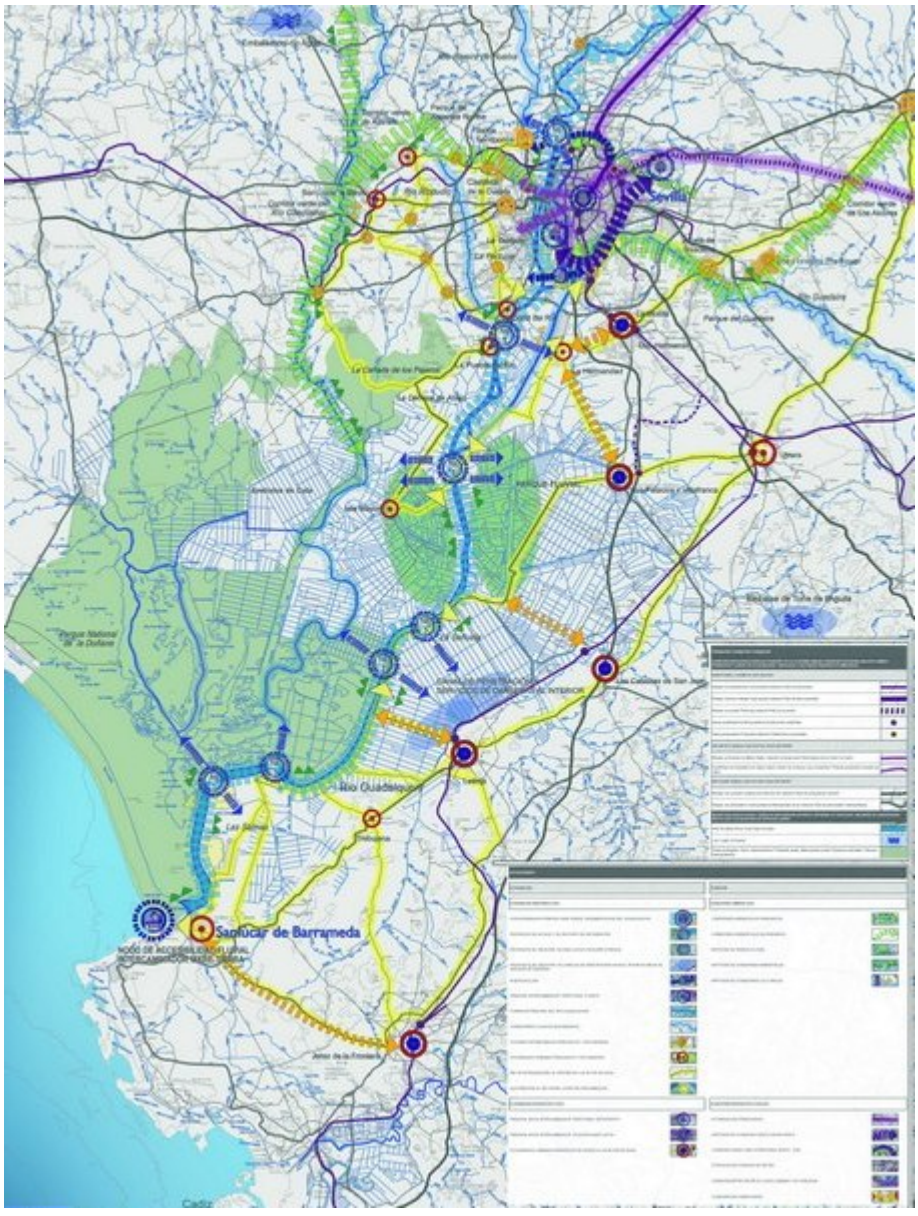
Livorno. Análisis territorial. (A. Roselli)

En Sevilla, el sistema territorial de parques lineales en las zonas urbanas y metropolitanas converge en el área central de la ciudad a través de la zona portuaria y el río.

Estos ejemplos demuestran cómo la ciudad debe ser considerada como un sistema territorial reticular, donde la infraestructura y el medioambiente deben ser una red coherente y sostenible con el espacio urbano.

Los corredores de transporte terrestre y marítimo de La Spezia y Malta aluden a la posibilidad de reforzar el territorio desde el punto de vista de la facilidad de uso de los lugares de turismo sostenible. La reorganización de la accesibilidad de Valencia y Atenas

serán medidas de infraestructura, así como los que acompañan a la señalización y gestión de la movilidad, que pueden mejorar la eficiencia de las funciones urbanas.



Sevilla. Target table: synthesis systems. (A. Mazzanobile)

Los "Waterfront"

El concepto de zona costera en el proyecto Seatoland asume una doble función. La primera está vinculada a la noción tradicional del término "Waterfront", la línea de demarcación entre el agua y la tierra. El segundo se refiere al área de superposición entre la zona perteneciente al Puerto y el área perteneciente a la Ciudad portuaria. Esta doble línea de demarcación está cubierta por varias décadas de procesos de recualificación ambiental y morfológica de los espacios funcionales de las zonas portuarias.

Los proyectos de rehabilitación de los muelles y de los espacios de maniobra, así como la reutilización de las instalaciones de depósito y almacenamiento para usos comerciales y de servicios, se han convertido en una práctica habitual en todo el Mundo. Más complejo es sin embargo, la actividad de estudio que tiene en cuenta la relación entre la Ciudad y la zona del Puerto que lleva en muchos casos, a la importancia de un área territorial y no solo local.

Esto es a menudo, un aspecto relacionado solamente a algunos aspectos de logística, esencialmente los determinados por el paso de las infraestructuras de transporte, la carga y descarga de mercancías o de pasajeros. La recuperación parcial de estos espacios como espacios urbanos puede dar un nuevo significado a la zona del Puerto y a toda la Ciudad, el desarrollo de nuevas funcionalidades que permitan incrementar su competitividad.

En el proyecto Seatoland este tema está presente, con significados diferentes en todo el trabajo desarrollado por los Socios, se han realizado intervenciones "complementarias" como la de FEPORTS, en la que las señalética asume indirectamente una connotación de recualificación, o la del puerto de El Pireo, en el que la reorganización de la logística es parte de un proceso de transformación en términos de las funciones urbanas de todo el frente portuario, con la identificación de los sitios arqueológicos, zonas de museos, etc.

A este respecto, la experiencia de Sevilla adquiere una importancia particular, ya que durante años se está trabajando en la recualificación urbana del Waterfront fluvial y su coherencia con el río Guadalquivir, creando un formidable sistema de uso medioambiental y funcional del tramo urbano del Guadalquivir. La apertura y la recuperación de antiguas áreas portuarias comportan un efecto de recualificación de todo el Sector Sur, destacando

las áreas que actualmente están ubicadas en los márgenes, como la Zona Universitaria del Campus de Reina Mercedes y del sureste de la Ciudad.

La Spezia. Masterplan. (E. Erario/F.)

De una manera similar, Livorno, aprovecha la oportunidad para recuperar el sistema de canales antiguos del centro de la Ciudad, proporcionando funciones de alojamiento turístico en relación con el puerto y la terminal del ferry, desencadenando así un nuevo proceso de revitalización del centro histórico. El potencial de renovación urbana coexistente con la renovación del área en la que se proyecta la nueva terminal de cruceros, generará un área de influencia que puede extenderse a toda la zona delimitada por el sistema de canales

antiguos.

La creación de los muelles para las históricas embarcaciones “dghajsa tal-Pass” en el puerto de Vittoriosa y Senglea, se convierte en una oportunidad para que Malta recupere los antiguos almacenes y su conexión con el Gran Puerto.

La Spezia recupera la Ciudad frente al mar como terminal de un sistema de acceso que actualmente conecta la costa del Parque de las “cinco tierras” y los territorios circundantes.

La integración entre el sistema de accesibilidad marítimo-terrestre como factor de competitividad

En el proyecto Seatoland cada socio ha interpretado y adaptado los principios y el enfoque metodológico del proyecto a las visiones estratégicas vigentes en el ámbito regional (Masterplan) y las acciones específicas a nivel local (proyectos piloto).

Sin embargo, más allá de los resultados de los socios individuales, el proyecto Seatoland demuestra, de forma clara, cómo la integración entre los sistemas de accesibilidad del mar a la tierra, y la armonización entre la logística del espacio urbano y territorial son factores esenciales para la reorganización de las Ciudades portuarias, marítimas y fluviales.

En este sentido, la temática del proyecto Seatoland va más allá de la abundante documentación esquemática “para las medidas” que se utilizan para construir el Programa MED: un proyecto centrado, solamente en la solución de la logística de las ciudades portuarias, puede no ser el medio más adecuado para captar plenamente, la capacidad y el sentido que pueda tener para Europa, la recuperación de posibles ciudades competitivas en todo el arco Mediterráneo, en la época de la globalización económica y la interacción entre las culturas de Europa y el Mundo.

El aspecto multi-disciplinar tiende a considerar conjuntamente la cuestión de la accesibilidad de las funciones urbanas, la calidad ambiental, y los aspectos socio-

económicos. Este último punto es el que podría tener algunas novedades interesantes en el futuro, como los seminarios locales organizados. Estos seminarios han servido para involucrar a instituciones, grupos sociales o grupos empresariales, basándose en las perspectivas desarrolladas y presentadas durante el período de ejecución del proyecto.

El enfoque multi-escala y multisectorial como método de desarrollo de planes estratégicos para la Ciudad portuaria, surge entonces como un factor a resaltar del modelo de trabajo del proyecto Seatoland. La experiencia de Seatoland se presenta, tanto como un modelo de trabajo en el ámbito MED, como una contribución a las redes de los estudio de la problemática Puerto-Ciudad existentes y que llevan años trabajando en estos temas, como la Asociación para la colaboración entre Puertos y Ciudades,RETE.

La colaboración interna: la cooperación entre las autoridades portuarias y municipios

Uno de los puntos de partida de los formuladores del proyecto Seatoland en la constitución de la asociación era crear una sinergia sustancial entre las Autoridades Portuarias y los Municipios. El interés y la sinergia, han crecido en el transcurso del proyecto, la Autoridad Portuaria de La Spezia entró a formar parte en el proyecto después de su aprobación y comenzó a trabajar en estrecha colaboración con el Ayuntamiento de La Spezia.

La Fundación Temi Zammit que participaba desde el principio como el Ayuntamiento de Birgu, actuaron posteriormente de forma conjunta como catalizadores de su proceso en el Proyecto.

La Autoridad Portuaria de Livorno, en los seminarios locales que ha llevado a cabo, los organizó con la participación de la Ciudad y los principales agentes e instituciones económicas, tales como la Cámara de Comercio de Livorno, la Agencia Nacional de Ferrocarriles y las compañías navieras, con la exposición y el intercambio de planes y programas.

La Autoridad Portuaria de Pireo y FEPORTS han desarrollado un trabajo muy

interrelacionado con la planificación urbana y urbanística. El resultado fue una verificación de los sistemas de gestión de la logística de su gobierno municipal. Estas contribuciones han sido presentadas en seminarios y jornadas de capitalización, con asistencia de otros proyectos y experiencias europeas en los cursos, como el proyecto PORTA, del que ambos también son Socios.

Curiosamente, la sinergia referida con anterioridad, no era tan obvia en el caso de Sevilla. Hasta agosto de 2011, no se encontraron los elementos necesarios entre la Gerencia de Urbanismo y la Autoridad Portuaria de Sevilla, que han permitido convertirse en una de las colaboraciones más importantes del proyecto. La colaboración técnica e institucional puesta en marcha entre ambas Instituciones, acabó convirtiéndose en una oportunidad para formalizar el embrión de una forma de trabajo y entendimiento de cómo afrontar la planificación de aspectos vitales para la Ciudad, como son las actividades portuarias, superando la "eterna" separación de la especificidad de cada institución.

Los proyectos de cooperación MED, como sucede a menudo, permiten crear espacios de relación entre los sujetos para la superación de las barreras, o la rigidez que los procedimientos y las responsabilidades en el ejercicio ordinario de sus funciones requieren. El contexto de la cooperación transnacional ayuda a ampliar la visión de los contextos locales enriqueciendo los enfoques de debate y los requerimientos de las áreas próximas en contextos diversos. Estas experiencias aportan un valor añadido real a la ciudad: por un lado, colocando a la Ciudad en el contexto de la comparación supranacional, y por otro, poniendo a su disposición herramientas de asistencia técnica, como el Masterplan y los proyectos piloto, que pueden enriquecer y contribuir a su desarrollo y ubicación en el espacio europeo.

Seatoland desarrolló su Conferencia Final el pasado 23 y 24 de abril de 2013 [2]. En el acto oficial de clausura se presentó públicamente la formalización del NODO AVANZADO SEVILLA, de la red RETE, del que forman parte la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) y la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla [3]. Los días 25 y 26 de abril continuaron las jornadas de capitalización de RETE organizadas por la Autoridad Portuaria de Sevilla.

Notes

[1] https://www.seatoland.eu/

[2]https://www.seatoland.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=32%3Athird-international-and-local-seminar-23-24-april-2013-seville&catid=2&Itemid=46&lang=es

[3]https://www.seatoland.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=47%3Aofficial-closing-ceremony-of-seatoland-project&catid=2%3Acomunicacion&Itemid=46&lang=es

---

Head image: El río Guadalquivir que atraviesa la ciudad de Sevilla.