“Trazem memórias de cais afastados e doutros momentos
Doutro modo da mesma humanidade noutros pontos.
Todo o atracar, todo o largar de navio,
É – sinto-o em mim como o meu sangue –
Inconscientemente simbólico, terrivelmente
Ameaçador de significações metafísicas
Que perturbam em mim quem eu fui…

Ah, todo o cais é uma saudade de pedra!”

Ode marítima
Fernando Pessoa

La puesta en valor de los activos no socioeconómicos de un puerto es una potente herramienta para mejorar la imagen del puerto y el reconocimiento ciudadano

Asistiendo al último Encuentro de RETE en Santander el pasado mes de junio, cuyo tema era: *Cultura e identidad marítima de la ciudad portuaria,* me vino a la memoria un interesante libro de hace unos años que, aunque superado ya en algunos aspectos, entiendo que sigue estando de rabiosa actualidad. Se trata de *“Soft values of seaports. A strategy for the restoration of public support for seaports”,* publicado en 2007, cuyo autor es Eric Van Hooydonk, con prefacios del entonces Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de Transporte Jacques Barrot y del Chairman de ESPO Giuliano Gallanti.

La tesis principal del libro es que los puertos han tenido y tienen todavía una imagen negativa (creo que posible y afortunadamente cada vez menos), lo que les lleva a una pérdida del necesario soporte público, siendo que este soporte y prestigio es difícilmente recuperable solamente por la vía de poner en valor medidas que refuercen los *hard values*, es decir, la función socioeconómica del

puerto, aunque ésta vaya acompañada (faltaría más) del cumplimiento de la legislación medioambiental. Para el autor: "*Restaurar el soporte de la sociedad* (hacia el puerto) *es el principal desafío de los gestores portuarios actuales.*"

La causa de esta negativa imagen de los puertos la achaca principalmente a: *"las presiones en el entorno y los riesgos de contaminación que causan, la monomaniaca mentalidad capitalista de sus operadores, la dudosa reputación de la industria del transporte marítimo, el no inspirado, estrictamente utilitario diseño de las instalaciones portuarias y a la deshumanización de las áreas portuarias."*

El libro destaca como junto a los valores *hard* del puerto, asociados con las funciones socioeconómica y militar, es decir la razón de ser del puerto, existen unos valores *soft*, muchas veces olvidados o inactivos y con un enorme potencial. La gestión y promoción de estos *soft values* puede contribuir significativamente a restaurar el soporte público del sector y a lograr un nuevo equilibrio entre la actividad portuaria y el entorno.

Pero ¿Qué son los *soft values* del puerto?

Procede distinguir entre intangibles y tangibles. Entre los intangibles estarían: el puerto como objeto de culto, mito y leyenda; como lugar de refugio (posiblemente más centrado en los orígenes históricos del puerto); como puerta entre sucesivos periodos históricos (los puertos han estado siempre como protagonistas de los grandes eventos de la civilización); como vía internacional para el comercio libre (la propia función económica de almacenaje y distribución de un puerto conlleva asimismo los valores *soft* de favorecer la libertad de intercambios, la navegación y el comercio entre países. Procede recordar aquí el eslogan que solía utilizar hace unos pocos años la IAPH: *"World Peace Through World Trade, World Trade Through World Ports")*; como caldo de cultivo para la inteligencia humana (los puertos siempre han facilitado la inspiración para la teorización política y la experimentación, estimulado la investigación, etc., en particular en campos como el transporte marítimo, la construcción de barcos, el comercio, la geografía, la cartografía, etc.; como tema artístico (literatura, poesía, pintura, cine, …); como fuente de orgullo cívico (a veces se ha manifestado como una lucha para mantener incluso la propia supervivencia de un puerto), etc.

En cuanto a los *soft values* tangibles, cabe considerar: el puerto como estimulante

sensorial (visual, auditivo, olfativo, …); como depositario de un importante patrimonio inmobiliario (que va desde los históricos faros, hasta edificios y almacenes, grúas y artefactos, monumentos, instalaciones diversas, etc.); como paisaje único creado por la mano del hombre; como campo de experimentación de los planificadores urbanos y arquitectos particularmente aplicable al desarrollo de los frentes marítimos o *"waterfronts"*; como atracción turística y espacio recreativo, etc.

Si bien, estando básicamente de acuerdo con la tesis de partida ya enunciada de Van Hooydonk, es preciso reconocer que mucho se está haciendo en estos años, con actuaciones diversas y planteamientos que también difieren según el puerto, país, etc.

No podemos olvidar las singulares novedades que han incorporado los puertos a lo largo de los últimos 10/15 años -por tanto, después de la edición del libro- y que ahora mismo marcan la agenda de la práctica totalidad de los puertos modernos: la sostenibilidad, la digitalización, la descarbonización y la transición energética, la automatización y la innovación tecnológica en general: gemelos digitales, la aplicación de la IA, presencia de drones en tareas de inspección y gestión inteligente de atraques (*smart*), etc. Algunos de estos aspectos han sido analizados en PORTUS y constatado como su aplicación también contribuye a la mejora de las relaciones puerto-ciudad (Véase PORTUS 41, 42, 44, 45, sobre todo).

Cabe citar aquí una vez más, el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal en España, cuya concepción basada en la sostenibilidad según las tres perspectivas: económica, medioambiental y social, da cabida o, como mínimo, abre la puerta a los planteamientos que hace Van Hooydonk en su libro, particularmente a través de su Línea Estratégica: *Puertos comprometidos con su ciudad*, que, no obstante, podría ser reforzada con nuevos objetivos y acciones.

En esta misma línea procede mencionar también la recientemente aparecida 3ª edición del Port Reform Toolkit (2025), del Banco Mundial. Esta influyente publicación dedica por primera vez en su historia, de forma diferenciada, un capítulo a las relaciones puerto-ciudad (Modulo 10: Port City interface). Merece la pena recalcar este hecho.

El nuevo Toolkit 2025 reconoce la negativa imagen de los puertos consecuencia de

las externalidades negativas de su actividad y plantea estrategias para maximizar las externalidades positivas y limitar las negativas, enfatizando la importancia de las medidas medioambientales. Considera que las interacciones puerto ciudad tienen importantes efectos económicos, ambientales y sociales, entre las que pone en valor las operaciones de transformación de los *waterfronts* y sus potencialidades.

Finalmente, no podemos dejar de citar el papel que viene representando nuestra Asociación RETE con sus actividades y publicaciones, que inciden también de lleno en el objetivo y en las estrategias en línea con Van Hooydonk, ya que la transformación de los frentes marítimos y la puesta en valor del patrimonio cultural de los puertos forma parte de sus fines, según consta en sus Estatutos. Además, son numerosos los artículos de PORTUS y PORTUSplus que abundan en esta temática.

Volviendo ahora al inicio y a la sensación experimentada con motivo del Encuentro de Santander, confirmo que me produjo una gran satisfacción el contenido y desarrollo del Seminario sobre la *cultura e identidad marítima* (*soft value*), que además fue acompañado de una interesante visita a las diversas realizaciones e ilustrada en el folleto titulado: LA CULTURA: MOTOR REGENERADOR DEL FRENTE MARITIMO -PORTUARIO DE SANTANDER, que recoge más de cincuenta iniciativas artísticas, no solo de la Autoridad Portuaria, sino del Ayuntamiento, Comunidad Autónoma, junto a otras privadas como el Centro Botín, desplegadas todas ellas a lo largo de la interface puerto ciudad, a modo de eje cultural, con diferentes equipamientos: edificios, instalaciones, esculturas, …., que además de su propio interés artístico o histórico, etc., sirven con frecuencia como continente y medio para el desarrollo de otras iniciativas culturales de diverso tipo: exposiciones, museos, reuniones, festejos y celebraciones, etc. Y todo ello, además, con la presencia activa de la Alcaldesa de la ciudad, junto al Presidente de la Autoridad Portuaria, como muestra de la buena sintonía reinante entre instituciones.

Este caso de Santander constituye un magnífico ejemplo de la puesta en práctica de los *soft values* de un puerto y de cómo contribuyen a la mejora de las relaciones puerto ciudad. Es claro que no se trata pues de mover grandes volúmenes de tráfico ni de hacer las mayores e innovadoras infraestructuras, para atraerse el máximo respeto y la consideración de la ciudadanía. Con su propio nivel de tráfico y actividad ordinaria el puerto, en colaboración con muchos *stakeholders*, puede

llevar a cabo medidas y desarrollar actuaciones de puesta en valor de sus *soft values*, que contribuyan a alcanzar un alto reconocimiento ciudadano.

El PORTRAIT del número 49 de PORTUS está dedicado a la ciudad portuaria de Santos en Brasil.

Incluye un conjunto de ocho artículos, cuyo elenco de autores se distribuye entre representantes del Gobierno Federal, del Gobierno Municipal, representantes del sector empresarial, investigadores, académicos, expertos y sindicatos. Incluye asimismo nueve entrevistas con: Paulo Alexandre BARBOSA, Diputado Federal en São Paulo; Sílvio COSTA FILHO, Ministro de Puertos y Aeropuertos de Brasil; Rogério PEREIRA DOS SANTOS, Alcalde de Santos; Anderson POMINI, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santos; Bruno GALOTI ORLANDI, Secretario de Asuntos Portuarios y Empleo del Ayuntamiento de Santos; Sílvia Ângela TEIXEIRA PENTEADO, Rectora de la Universidad Santa Cecília – Unisanta; Regis Gilberto PRUNZEL, Presidente del Sindicato de Operadores Portuarios del Estado de São Paulo; Marco Antônio SANCHES, Presidente del Sindicato de los Supervisores de Carga y Descarga y de los Consignatarios de Santos; Mauro SAMMARCO, Presidente de la Cámara de Comercio de Santos.

El PORTRAIT que, como viene siendo habitual, acostumbra a recoger la historia, presente y futuro de la ciudad portuaria y puerto, en este caso de Santos, ha sido magníficamente coordinado por Adilson Luiz Gonçalves, Ingeniero y MCS en la Secretaria de Asuntos Portuarios y Empleo de la Ciudad de Santos y Coordinador del Nodo Avanzado de RETE de la Universidad Santa Cecilia, Unisanta. A su autoría corresponde la magnífica presentación del propio PORTRAIT. Por todo ello y por su predisposición favorable y esfuerzo continuado, quiero agradecerle muy especialmente su trabajo.

El puerto de Santos es el principal puerto de Brasil y de América Latina por su volumen de tráfico. En 2024 movió 179,8 Mton y 5,4 M TEUs. Su actividad económica representa la impresionante cifra del 30% del PIB brasileño.

Su historia data del siglo XVI, donde fue creado el primer hospital de América Latina: el hospital de todos los Santos, que hizo posible el nacimiento en 1546 de

una ciudad y un puerto con aquella denominación, en la entonces colonia portuguesa de Brasil.

Por su importancia estratégica, el puerto y la ciudad de Santos han venido participando en todos los importantes momentos históricos del país. Su importancia y protagonismo fueron consolidados a partir del Siglo XIX con la exportación de café y la entrada de migrantes de varios paisas y el desarrollo industrial del Estado de Sao Paulo. Por ello la historia de la ciudad esta enteramente relacionada con la del puerto, lo que continua hoy en día.

Merece la pena destacar por su singularidad a nivel mundial, que la Prefectura de Santos (Ayuntamiento), dispone de una Secretaria Municipal de Asuntos Portuarios y Marítimos, la primera de su género en Brasil, que ha desempeñado y desempeña un papel trascendental en las relaciones puertos ciudad de forma cada vez más armónica, con una gran potencialidad de futuro en este campo, en palabras del propio Adilson Luiz, máximo responsable de la misma.

La sección de FOCUS incluye el artículo "Vigo, un puerto por y para las personas" del Presidente de la Autoridad Portuaria Carlos BOTANA LAGARÓN y el artículo "El tercer espacio portuario: Digitalización y liminalidad en ciudades mediterráneas" del Profesor Roger RÍOS DUARTE.

En la sección de LIGTHOUSE participan nuestros habituales colaboradores.
El Arquitecto Roberto Converti con su artículo sobre la innovación en América Latina ante las complejas condiciones del comercio internacional global.
Además, como siempre contamos con la colaboración de Angela Alessandra BADAMI con su artículo dedicado a la metamorfosis de los *Navigli*, un sistema de irrigación y canales navegables, con la ciudad lombarda de Milán como centro de gravedad.
Así como de Marta Moretti con un artículo sobre la edición 2025 del Salón Náutico de Venecia, celebrada en el antiguo Arsenal de la ciudad.

Quiero dar muy especialmente las gracias por su trabajo a todos los colaboradores, coordinador del PORTRAIT, autores y entrevistados, que han participado en la elaboración de esta edición de PORTUS. Sin ellos no hubiera sido posible.

Muchas gracias también a Oriana Giovinazzi, por su profesional e intachable actuación, como siempre.

Barcelona, julio 2025

IMAGEN INICIAL | *El Puerto de Santos y la ciudad al fondo. (Fuente: Autoridad Portuaria de Santos – APS).*


