



## **Galicia sabe AMar y sus puertos también**

### **Introducción**

*La comunidad con más kilómetros de costa y 122 dársenas de titularidad autonómica cuenta con una estrategia para la integración puerto-ciudad marcada por el nexo indisoluble entre la población local y la actividad marítima.*

Portos de Galicia como entidad pública empresarial nace en 1995 para la gestión de los 122 puertos de titularidad autonómica que fueron transferidos por el Estado en 1984 y que conviven en Galicia con los otros seis puertos de interés del Estado: Vigo, Marín-Pontevedra, Vilagarcía de Arousa, A Coruña, Ferrol y San Cibrao. A lo largo de 1.500 kilómetros de costa, este organismo, hoy adscrito a la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia, gestiona las instalaciones portuarias existentes entre Ribadeo, frontera en la costa cantábrica con Asturias, y Tui, límite con Portugal.

En nuestros puertos conviven diferentes actividades, con más o menos peso, generando infraestructuras multidisciplinares en las que se registra actividad pesquera y marisquera - así como su transformación-, náutico-recreativa, comercial y de pasaje.

Estamos ante la comunidad con más kilómetros de costa y mayor número de puertos de toda España, donde la relación entre la población y la actividad marítima es indisoluble. De hecho, el mar forma parte del corazón de Galicia: la actividad marítimo-pesquera genera 20.000 empleos directos y 80.000 indirectos, lo que hace que el 10% de la población viva del mar, un sector que incide en 76 de las 83 ramas económicas identificadas en Galicia. No en vano el 70% de la pesca fresca de España procede de Galicia y más del 10% del total de la Unión Europea se descarga en los puertos autonómicos, que reciben alrededor del 50% de las capturas comercializadas en Galicia.

Galicia es mar, “Galicia sabe AMar” y el crecimiento portuario ha llevado sin duda a la transformación paulatina del litoral y al crecimiento del territorio hacia el mar. Esta evolución hizo de las dársenas un foco de actividad económica vital pero, en ocasiones,

provocó que las villas en las que se integran quedasen apartadas de su radio de acción, con su población muy alejada de la operativa portuaria. Por eso es fundamental devolver a las localidades costeras aquellos espacios que no tienen uso estrictamente portuario y potenciar, cuando es compatible, la convivencia de las villas marineras con la actividad portuaria.

Esta tarea resulta especialmente compleja cuando se gestionan 122 instalaciones con intereses directos de 70 ayuntamientos y 63 cofradías de pescadores, además de una idiosincrasia en la que el puerto es, en la mayor parte de los casos, el motor económico del municipio y punto de conexión social con una amplia red de instalaciones náutico-recreativas que supera las 14.000 plazas de atraque.

Al objeto de poner en valor estos enclaves estratégicos, tanto desde el punto de vista patrimonial como cultural y deportivo, y de gran relevancia, tanto por su ubicación como por el marco incomparable en el que se emplazan, Galicia centra sus esfuerzos en recuperar los puertos como espacios de convivencia entre profesionales, aficionados al mar y vecinos de las villas costeras. De ahí que Portos de Galicia dedique buena parte de los recursos técnicos y económicos a planificar paulatinamente inversiones orientadas a abrir, en la medida de lo posible, las dársenas a la ciudadanía. La finalidad es preservar su vinculación tradicional e histórica diferenciando los espacios para cada actividad, de forma que queden bien delimitadas las zonas de trabajo a la vez que se mejoran, mantienen y modernizan de forma permanente las instalaciones.

Con ese mismo cometido se está ultimando una guía gallega de paisaje portuario que marcará las directrices sobre conceptos generales como tipología, materiales y envolventes para las diferentes construcciones -con ese doble matiz de integración urbana e industrial-, criterios de diseño de zonas de servicio como aparcamientos, puesta en valor del equipamiento que forma parte del paisaje portuario, como faros o grúas, tipología de cierres y vallados, reducción de la contaminación lumínica, o señalética, entre otras cuestiones.

Además, la planificación de espacios y usos portuarios prioriza la búsqueda de entornos ordenados y en sintonía, creando normativa específica para compatibilizar la celebración de eventos en terreno portuario con la seguridad y operatividad de las instalaciones y trabajamos en un reglamento de explotación y policía portuaria que persigue una mejor diferenciación y señalización de las zonas de los puertos en función de su actividad. Otra muestra más de esa apuesta constante por la integración puerto-ciudad es el levantamiento, hace ya más de dos años, de la prohibición general de practicar la pesca recreativa en

superficie en los puertos y el hecho de habilitar zonas en las que se permite esta actividad de ocio con gran arraigo en la comunidad gallega.

## **Diseñando la costa del futuro**

La inherente responsabilidad de Portos de Galicia en el desarrollo a medio y largo plazo de los entornos portuarios hace que la Xunta priorice la integración puerto-ciudad en el diseño de la costa gallega con el mayor respeto para el medio ambiente y el paisaje buscando soluciones de futuro. Así, planificamos y ejecutamos actuaciones que permitan entrelazar los puertos y las poblaciones que los acogen de forma amable y eficiente y que además potencien otras actividades económicas como el turismo, culturales y otras relacionadas.

Cuando la actividad portuaria desaparece o se minora en determinadas zonas, la localidades que acogen los puertos pueden recuperar extensiones que habían perdido y que pueden dar continuidad al tejido urbano existente. Ejemplo de ello son algunas de las transformaciones para la integración de puerto y ciudad más recientes impulsadas por la Xunta de Galicia, de gran relevancia económica y arquitectónica: la remodelación de la fachada portuaria de Porto do Son o la humanización -que está en marcha- del puerto de Palmeira, en el municipio coruñés de Ribeira.

Hacemos mención a estas actuaciones porque son las más actuales y tal vez los más significativos por su envergadura, pero tradicionalmente se incorporan a la gestión proyectos de interacción puerto-ciudad en múltiples implantaciones portuarias: Ribeira, Malpica, Moaña, Ortigueira, Noia... Para el desarrollo de estos proyectos es fundamental la colaboración entre administraciones, concretamente Ayuntamiento y Portos de Galicia por la gran transformación que suponen, no solo desde el punto de vista de la infraestructura si no también de costumbrismo, generalmente de aparcamiento incontrolado en esas zonas además del rechazo en muchas ocasiones a las molestias que sin duda suponen las obras.

## **Nuevo borde portuario en Porto do Son**

En el caso del borde portuario de Porto do Son, la Xunta de Galicia invirtió alrededor de 4 millones de euros para dar paso a zonas de esparcimiento público y convivencia, protegiendo la actividad netamente portuaria y recuperando tanto el frente marítimo como

el acceso al mar físico y visual. Estos cambios incluyen, como valor añadido, amplias zonas multifuncionales, la réplica de un gran secadero de redes -empleado tradicionalmente en este puerto- o la recuperación de patrimonio histórico y su identidad en el que un hórreo y un crucero se convirtieron en focos fundamentales del proyecto.

El objetivo principal de esta obra fue abrir el municipio al mar compatibilizando las mejoras para la actividad profesional portuaria con amplias zonas para el disfrute vecinal, de modo que la zona resultase de gran atractivo para usuarios, vecinos y visitantes de Porto do Son. Entre las actuaciones ejecutadas, se remataron en piedra los pavimentos de todas las calles que desembocan en el puerto, integrándolas con este, y se construyó una rotonda elevada también en piedra a la que se trasladó el emblemático hórreo de la localidad, una construcción tradicional gallega con gran arraigo en el municipio. Con estas acciones se logró mantener la esencia marinera de la localidad y conservar al mismo tiempo sus señales patrimoniales y de identidad transformándola en paralelo en una villa más humana y accesible.

Desde el punto de vista técnico, el proyecto redactado por Creuscarrasco Arquitectos y RVR Arquitectos consiguió que en la fachada marítima hubiese un espacio de integración real entre el casco urbano y el puerto. El objetivo era resolver diferentes conflictos de uso, así como actuaciones parciales que requerían un ordenamiento conjunto, realizando una mejora importante desde el punto de vista de la calidad ambiental y paisajística de todo el entorno.



*Recreación de la remodelación del borde portuario de Porto do Son. (Fuente: Portos de Galicia, 2018).*

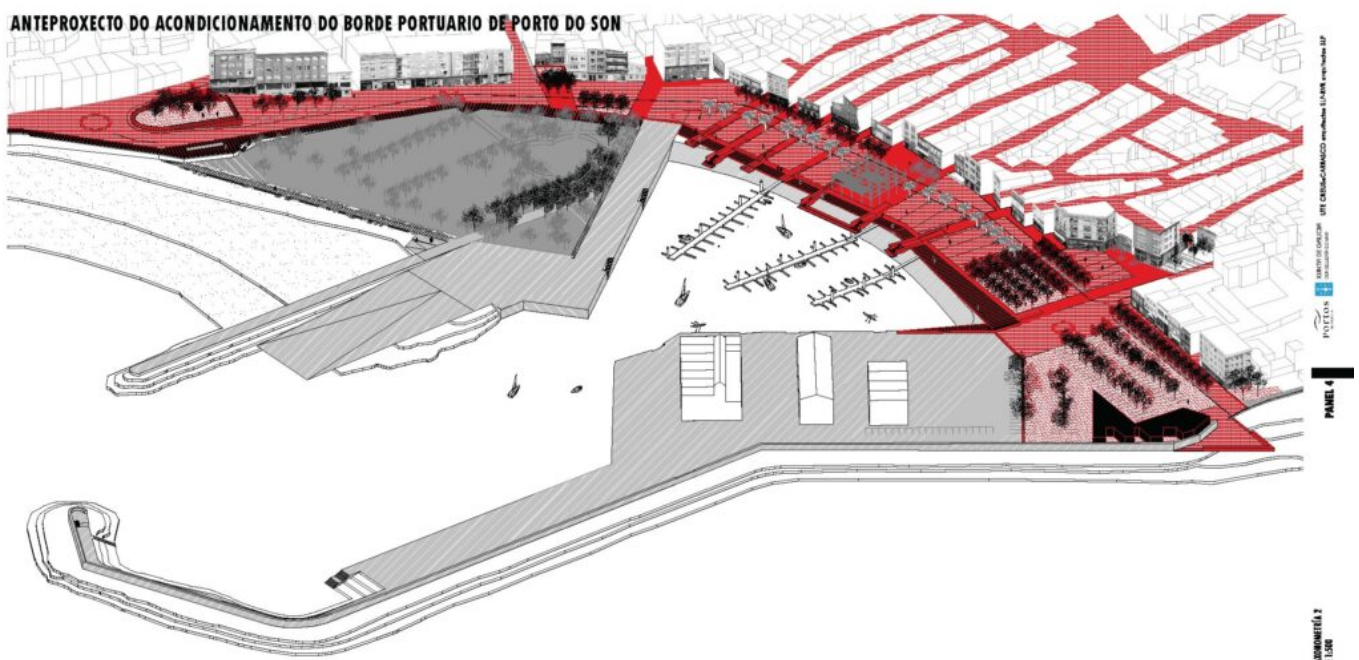
De hecho, se consiguió resolver la comunicación transversal entre núcleo y borde de mar, ampliando el espacio peatonal y manteniendo la conexión longitudinal, tanto peatonal como rodada, necesaria para el desarrollo de la actividad portuaria y la accesibilidad a la trama urbana. Las dos se conjugan ahora respetando las trazas existentes gracias en buena medida a la forma de disponer los materiales y las superficies de acabado.

Otra característica especial del proyecto es que para el desarrollo de la urbanización se optó por una plataforma única donde pavimento y arbolado delimitan los usos y la propia significación de los espacios. Así, la vía rodada principal mantiene la pavimentación general de los espacios peatonales en adoquín, variando la loseta en espacios relevantes (pequeñas plazas, franjas entre fachadas...) así como en la prolongación de las calles del interior del núcleo hacia el mar, llegando a meterse en él mediante gradas, escaleras y pequeños

balcones y miradores.

A la altura de la plaza principal y, en cierto modo, como un contrapunto a ella que centra la nueva actuación, se define una estructura de postes y vigas cruzadas de madera que recuerda a los secaderos de redes y que servirá de soporte para cubriciones y paños temporales con los que poder desarrollar actividades diversas como cine y exposiciones al aire libre, conciertos o mercado, entre otros.

El paseo por el borde del puerto se resuelve a una cota de 50 centímetros por debajo del espacio principal y la conexión entre ambos se hace por medio de pequeñas rampas que lo cruzan como prolongación de las calles hasta acercarse al acantilado. Esta pequeña diferencia de cota configura un banco que acompaña a todo el paseo y sirve de descanso frente al mar. Al mismo tiempo se construyó un nuevo edificio dotacional en una zona que finaliza creando un mirador que se convierte en pieza clave y cierre de la actuación de la nueva fachada portuaria.



*Infografía de vista aérea de la transformación del borde portuario de Porto do Son. (Fuente: Portos de Galicia, 2018).*

## **Palmeira: un anteproyecto global de David Chipperfield**

Mientras, la mejora de la movilidad y accesibilidad del puerto de Palmeira, en el municipio de Ribeira, se basa en un anteproyecto de grandes profesionales que lidera el arquitecto David Chipperfield. Esta visión global marca la hoja de ruta, clave del éxito de la actuación, pero sin olvidar y hacer partícipes a la ciudadanía y a los distintos agentes sociales que de una u otra forma comparten el uso del escenario a desarrollar.

La solución que se plantea pretende resolver el conflicto que se genera cuando el puerto modifica su actividad por lo que la zona portuaria se convierte en una posibilidad de conciliar las necesidades portuarias desde una perspectiva urbana y social. Un escenario en el que, igualmente, la actividad pesquera y el ámbito portuario siguen siendo importantes marcadores de la identidad de la zona.

A grandes rasgos, los principales objetivos que se exponen en esta actuación van orientados a la reordenación y planificación de los distintos usos, la integración del tráfico, medidas de restricción, aparcamiento y la recuperación del vínculo con el mar. De hecho, se pretende compaginar una dársena más operativa para sus usuarios y más atractiva para vecinos y visitantes.

La actuación se proyecta en tres fases, con la primera ya en ejecución, a través de una inversión de 750.000 euros por parte de la Xunta de Galicia para intervenir en 2.000 metros cuadrados de superficie y casi 400 metros lineales de fachada marítima. Las obras incluyen la planificación y diseño del espacio público eliminando barreras visuales que impedían gozar plenamente del paisaje marítimo así como la ampliación de la zona peatonal al lado del mar, sobre la escollera existente, creando balcones de piedra y gradas integradas en el talud del paseo. Al mismo tiempo, se renovarán los pavimentos y mobiliario urbano, buscando la calidad estética, duración y homogeneidad de todos los materiales.

## **Acogida en positivo**

En definitiva, haciendo balance de las intervenciones de integración puerto ciudad que Portos de Galicia está ejecutando y de las ya ejecutadas, la experiencia dice que la acogida ciudadana siempre es positiva una vez terminada la transformación. Abrir la fachada portuaria al mar en las mejores condiciones de accesibilidad, habilitando zonas de paseo y

esparcimiento donde antes hubo una instalación puramente portuaria, generalmente rellenos ganados al mar, es también una apuesta por el deporte y el turismo además de suponer un incremento de valor a las edificaciones adyacentes. Mejorar la fachada marítima es un punto de partida para impulsar el acondicionamiento y mejora de las edificaciones colindantes que quedan más expuestas, por lo que el beneficio es mutuo, para puerto y ciudad.



*Vista aérea de la zona de actuación de la obra de mejora de la movilidad y accesibilidad en el puerto de Palmeira. (Fuente: Portos de Galicia, 2022).*





*Comparativa entre el estado actual y la propuesta de actuación de la obra de mejora de la*

*movilidad y accesibilidad en el puerto de Palmeira. (Fuente: Portos de Galicia, 2022).*

---

**IMAGEM INICIAL** | *Vista aérea de la transformación del borde portuario de Porto do Son. (Fuente: Portos de Galicia, 2021).*

**HEAD IMAGE** | *Transformation aerial view of the port edge of Porto do Son. (Source: Portos de Galicia, 2021).*

□

---