El gran desafío al que se enfrentan las viejas estructuras portuarias europeas parte por integrar paisaje natural, arquitectura, infraestructuras y la gestión económica de sus espacios. La naturaleza evidenciada en el contacto entre tierra y agua define un espacio interior oportunidad. El paisaje portuario y la demanda de nuevas infraestructuras en sus zonas de influencia, esconden en el medio urbano un conflicto inconsciente: aquel en el que el intercambio de mercancías adquiere un papel relevante, donde las nuevas tecnologías y su actividad económica ejercen un entendimiento mutuo entre ciudad y puerto.

La histórica importancia de los puertos europeos como puertas de entrada de riqueza al continente requiere hoy nuevas alianzas para el desarrollo económico de las regiones mediterráneas. Distintas líneas de investigación [1] sitúan al puerto europeo a la cabeza dentro de las líneas estrategias de crecimiento de la UE como motor de cohesión territorial y polo para desarrollo de nuevos nodos intermodales de transporte, comunicación y tecnología. Los retos del programa “Europa 2020” y su estrategia de “Crecimiento Azul”, sientan las bases de las nuevas políticas integradoras para el desarrollo sostenible y una legislación portuaria comunitaria [2].

Importancia de estructuras portuarias dentro de las directrices estratégicas de la UE

El puerto europeo proporciona hoy entrada a más de 400 millones de pasajeros en los 1.200 puertos mercantes de los 100.000 km de costa del viejo continente, un volumen de carga manipulada de más 4.000 millones de toneladas, que da trabajo a más de 1.5 millones personas en el sector portuario europeo y genera un valor añadido de 22.000 millones de euros, con un volumen de negocio de más de 100.000 millones de euros. Datos que evidencian hoy los utópicos informes del Libro Blanco de la Comisión Europea de 1992 [3] que se refería al puerto como “terminal multimodal”, o en 2001 [4] “nudos modales” para conectar y transportar mercancías y pasajeros como claves prioritarias para el desarrollo portuario y sus sistemas de transporte intermodal.

La nueva directriz para el desarrollo y consolidación de la estructura de transporte marítimo europea ha identificado más de 319 puertos marítimos clave que pasarán a formar parte de una red unificada con apoyo del instrumento financiero de Interconexión para Europa cuyo objetivo es modernizar los servicios portuarios y atraer inversiones garantizando el libre acceso al mercado y mejorando las infraestructuras de transportes y conexiones del puerto con el interior del país, para el periodo 2014-2020.

Proyecto “Puertos y Ciudades Portuarias Medianas”

RETE en colaboración con distintos organismos científicos propone un nuevo “método” [5] como proyecto de investigación. “Puertos y Ciudades Portuarias Medianas” arranca desde el análisis de ciudades que por su importancia o tamaño quedan fuera del interés de asociaciones internacionales, gubernamentales o regionales debido al escaso nivel de repercusión económica en las estrategias macroeconómicas del continente europeo, pero resultan casos de estudio cercanos que explican los procesos de transformación de la ciudad y su relación portuaria. Los avances del proceso de investigación llevado a cabo entorno a la identificación de las posibles estrategias urbanas, culturales, sociales, o económicas, se convierten en catalizadores de “buenas practicas” que puedan favorecer la colaboración entre puertos y ciudades con características similares.

Para ello, es necesario en una primera fase, investigar y analizar algunas de las experiencias sufridas de casos concretos de puertos. Estudiar las características y dinámicas de sus ciudades y la relación con éstas, con el objeto de poder extraer modos de intervención y propuestas de posible aplicación a las nuevas iniciativas planteadas en las ciudades portuarias de cada país del estudio. Se toma como punto de partida ciudades de tamaño medio -entre 15.000 y 150.000 habitantes- cuyos puertos dispongan de varios usos -pesca, náutica deportiva o tráfico comercial y de pasaje- y tengan una incidencia clara en la estructura económica y urbana local. Así, se estudian cuarenta puertos españoles, treinta portugueses y cincuenta y cinco italianos.

Investigación que es necesaria para que RETE, en calidad de experto, pueda organizar y ofrecer actividades de información, formación y difusión de experiencias a modo de cursos, jornadas, workshop y seminarios; actividades de coordinación que favorezcan las relaciones entre Administraciones municipales, portuarias y empresas; y asesoramiento en la forma de intervenir en las fachadas urbanas marítimas y en la realización de acciones que acerquen el ciudadano al puerto. Desde esta perspectiva, es importante aclarar las posibilidades que ofrecen el puerto a la ciudad, entendiendo a ambos como un conjunto, tratando de aprovechar los lugares que van quedando obsoletos en los espacios intermedios, adaptándose tanto a las necesidades urbanas como a las futuras de la infraestructura portuaria.

A lo largo de estos últimos años numerosos estudios y proyectos inciden sobre la importante relación Puerto-Ciudad, cómo mejorar la colaboración entre dos realidades diversas y distintas, pero lo cierto es que cuando hablamos de este binomio espacial y dinámico, normalmente nos referimos a ciudades y puertos de gran escala. Puertos que han ido desarrollándose, transformándose y alejándose cada vez de más los centros históricos de nuestras ciudades, a la vez que originaban espacios portuarios obsoletos aptos para ser transformados. Sevilla, Hamburg, Rotterdam, Le Havre, Lisboa, Valencia, Barcelona, Génova, Nápoles... también puertos latinoamericanos de Buenos Aires, Santos, Valparaíso, entre otros, son estudiados por sus intervenciones arquitectónicas en espacios próximos a sus instalaciones portuarias y que mejoran la relación con lo urbano. Estos puertos y ciudades tienen a su disposición técnicos y profesionales [6] cuyo conocimiento en la materia facilita la colaboración entre ambos espacios, ya sea desde el punto de vista urbanístico, económico, social o cultural. Pero, ¿qué ocurre con los puertos y ciudades de menor tamaño?, ¿cómo es su relación?

Las denominadas “ciudades portuarias medianas”, demandan aún herramientas para el análisis de los procesos de reconversión industrial y portuaria detectados en las últimas décadas. La falta de metodologías de estudio y proyectos que incidan sobre la estructura urbana de frentes marítimos obsoletos fragmentan física y socialmente la ciudad además de alejar los flujos económicos y propuestas de inversión capaces de sustentar la funciones mercantiles en las actuales ciudades y su arco metropolitano: autopistas, aeropuertos, sistemas de transporte integrado, desarrollo para el ocio masivo, viviendas, proyectos de protección del patrimonio

con funciones ideológicas para el ocio y la cultura. De ahí que la realización de estudios sobre las características y dinámicas de estas ciudades medianas, y la investigación sobre la relación puerto-ciudad de casos concretos, sea fundamental y necesaria para organizar y proponer fuentes de conocimiento claves para la transformación del espacio portuario: actividades de información, formación, intercambio de experiencias y coordinación entre administraciones municipales y autoridades portuarias (si existiesen), organizadas bajo el marco del proyecto internacional.

Programa COST (European Cooperation in Science and Technology)

En línea con la antes mencionada Estrategia Europa 2020 encontramos proyectos de cooperación europea, con el claro objetivo de contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, desde WORLD SEASTEMS, [7] financiado por el programa FP7-IDEAS, cuyo objetivo principal es la representación del cambio de la economía mundial desde una perspectiva marítima a lo largo de 300 años. La cercana experiencia de SEATOLAND, [8] financiado por el programa MED de cooperación territorial europea, centrado en el desarrollo de estrategias y planes de acción con el objetivo de mejorar la accesibilidad y la conexión de los puertos con su territorio interior. O el caso concreto de CTA-VLC COMPARISON, [9] financiado por el programa FP7-PEOPLE, con el objetivo de realizar una comparación entre las ciudades portuarias de Catania y Valencia, con el fin de teorizar un nuevo modelo de crecimiento en relación con la industrialización y el tráfico marítimo.

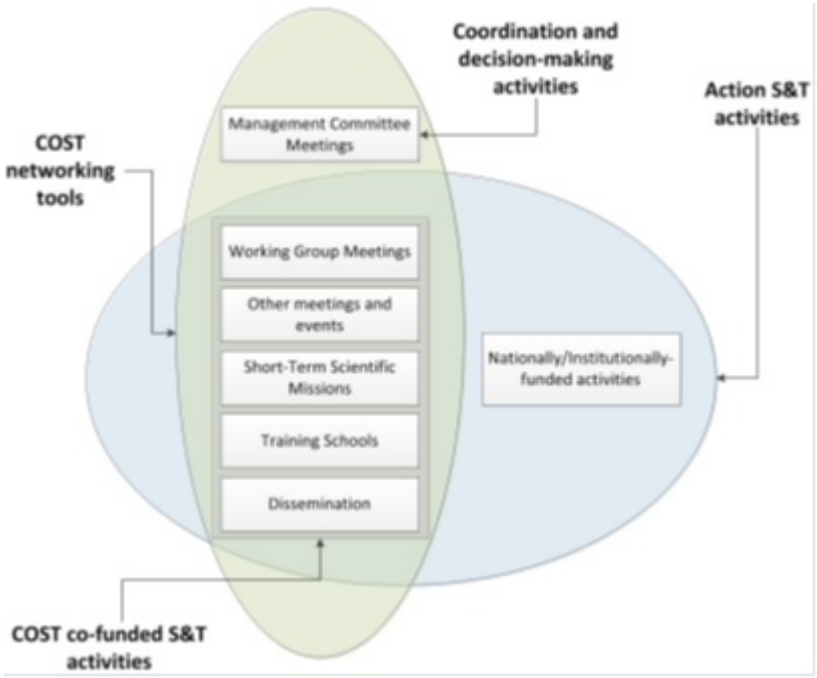
El roadmap de financiación estudiado por RETE para el proyecto “Puertos y Ciudades Portuarias Medianas”, presenta COST como programa de financiación idóneo en base los siguientes aspectos fundamentales:

- abierto a todos los campos de la ciencia y la tecnología a través de un enfoque “bottom” – la idea y objeto de una Acción COST es resultante de propuestas propias de investigadores y científicos europeos;
- fomenta la inclusión y la igualdad de acceso. Se compromete a fomentar la capacidad mediante la conexión de las comunidades científicas de alta calidad en

toda Europa y en todo el mundo;
- se enfoca a brindar oportunidades de “networking” para investigadores noveles;
- tiene por objeto aumentar el impacto de la investigación sobre responsables políticos, organismos reguladores y tomadores de decisiones nacionales, así como el sector privado;
- ofrece una estructura flexible, de fácil implementación y gestión.

La red COST no financia la investigación como tal, sino que presta apoyo a la puesta en red de actividades como reuniones, conferencias, intercambios científicos de corta duración y actividades de promoción. Son los miembros de la propia acción los que tienen que proveer o buscar los medios de financiación para las actividades de investigación, por ejemplo a través de financiación institucional, proyectos nacionales o europeos. Los investigadores y grupos de interés son los que establecen los objetivos específicos a alcanzar en los cuatro años, en torno a la creación, difusión y aplicación del conocimiento en el marco de la Acción COST. Mediante estos objetivos:

- Reuniones científicas de los Grupos de Trabajo, Talleres y Seminarios
- Misiones Científicas de Corta duración (STSM)
- Escuelas de Formación y conferencias científicas
- Actividades de Difusión y Publicaciones
- Cooperación con investigadores de Países Socios



Actividades de una Acción, su relación con la financiación COST y la financiación externa para investigación. (https://www.cost.eu)

El Programa COST se reconoce como la primera y una de las más amplias redes europeas intergubernamentales de coordinación de la investigación científica y técnica europea. Su objetivo dentro del proyecto “Puertos y Ciudades Portuarias Medianas” es fortalecer la investigación científica y técnica del consolidado grupo de investigación, financiando el establecimiento de una nueva red de aporte científico para favorecer la cooperación y la interacción entre investigadores europeos. La propuesta de RETE para esta COST Action, se establece por iniciativa de los propios investigadores sin que existan prioridades temáticas definidas previamente. Además de éstas, COST ofrece a los investigadores un “terreno fértil” para trazar redes dentro de las muchas disciplinas científicas y tecnológicas existentes, abarcando varios campos con una dimensión interdisciplinar.

La idoneidad del programa COST de financiación dentro del proyecto propuesto por RETE “Puertos y Ciudades Portuarias Medianas” juega un papel importante en la construcción del Espacio Europeo de Investigación (EEI), anticipa y complementa

las actividades de los programas marco de la UE, lo que constituye un “puente” hacia comunidades científicas de países emergentes, aumentando la movilidad de los investigadores en toda Europa y fomentando el establecimiento de la excelencia científica.

Notas

[1] Comunicación de la Comisión “Puertos: motor de crecimiento”. Véanse el punto 25 del dictamen del CDR, de 30 de noviembre de 2012, sobre el tema “Modernización de las ayudas estatales en la UE” y el punto 23 de la resolución del Parlamento Europeo, de 12 de junio de 2013, sobre la política regional como parte de regímenes más amplios de ayudas estatales la importancia de aclarar la aplicabilidad del régimen de las ayudas estatales para infraestructuras a raíz de la dificultad de interpretación de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 24 de marzo de 2011 en los asuntos acumulados Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt (T-443/08) y Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig-Halle GmbH (T-455/08) contra la Comisión Europea, que dio lugar a importantes retrasos en la verificación ex ante de aproximadamente 200 proyectos de infraestructura financiados por los Fondos Estructurales.

[2] Véase el punto 9 del dictamen del CDR, de 1 de febrero de 2013, sobre el tema “Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional” en la contradicción que supondría incluir en el cálculo de los techos respecto a la intensidad de la ayuda regional las ayudas estatales de los servicios de interés económico general que a priori se consideran compatibles con el Tratado y, al mismo tiempo, susceptibles de ser cofinanciadas por los Fondos Estructurales.

[3] Véase “El curso futuro de la política común de transportes”, Apartado V.1. de la COM (1992) 494 final, de 2 de Diciembre de 1992.

[4] Véase “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, COM (2001) 370 final, de 12 de Septiembre de 2001.

[5] El autor hace referencia a las notas de un método cualquiera de la pensadora María Zambrano, usadas en su proceso creativo. “El método ha debido estar desde el principio en una cierta y determinada experiencia, que por la virtud de aquel llega a cobrar cuerpo, forma y figura. Más ha sido indispensable una cierta aventura y hasta una cierta perdición en la experiencia, un cierto andar perdido de sujeto en quien se va formando. Un andar perdido que será luego libertad.”

[6] También las Asociaciones que tienen por objeto la presente temática y a las que muchos de estos Puertos y Ciudades pertenecen. RETE o AIVP son claros ejemplos de instituciones surgidas para dar a conocer lo relevante y las posibilidades de desarrollo urbano y económico que supone una buena colaboración entre puerto-ciudad, facilitando información y ofreciendo experiencias y asesoramiento para mejorar la colaboración entre ambos espacios.

[7] https://www.worldseastems.cnrs.fr

[8] El objetivo general del proyecto es desarrollar estrategias de refuerzo y mejora económica de territorios costeros constituidos por un sistema lineal y en red entre la ciudad portuaria y el territorio interior, compartiendo experiencias pasadas y analizando la transferencia de las técnicas en los contextos locales. https://www.seatoland.eu

[9] “Catania and Valencia’s way to modernity. A multidisciplinary comparison between two port cities within Mediterranean Europe (1850-1915)”. Dentro del programa FP7-PEOPLE-2012-IEF – Marie-Curie Action: “Intra-European fellowships for career development”.

https://www.cordis.europa.eu

Referencias

Barrado Vicente. A. (2015), “Transformaciones urbanas en espacios portuarios. Lisboa Expo’98”, Tesis Doctoral inédita Dirigida por D. Amadeo Ramos Carranza y Dña. Margarida Louro, propuesta en el Departamento de Proyectos Arquitectónicos de la Escuela Superior de Arquitectura de Sevilla, Sevilla.

Barrado Vicente, A. (2011), “Waterfronts y Diseño industrial”, Rev. Diseño + Imagen + Creatividad. N. 11. Colección Los ojos de la memoria, Ed. Miguel Ángel Álvarez Aceres, INCUNA, Gijón, Asturias, 2011, pp. 373-383.

Cosimi A. (2013), “La política portuaria. Documento de trabajo”, 18ª reunión de la Comisión COTER, 11 de julio de 2013. Comunicación de la Comisión “Puertos: motor de crecimiento”, Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos, COM (2013) 296 final.

Diañez Rubio, P. (2011), “Apuntes Metodológicos. Sobre la Asignatura de Intervención en el Patrimonio Arquitectónico”, Ed. Vicerrectorado de Docencia, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2011, pp. 5-13.

Díaz Sánchez, M. J. (2014), Participación en el programa COST – European Cooperation in Science and Technology en el marco del proyecto “Puertos y Ciudades Portuarias Medianas”, coordinado por Joan Alemany. Ed. SVAA. Sevilla. 2014. pp. 7-8.

European Union (2014), “Energy, transport and environment indicators”, 2 Ed. Publications Office of the European Union, 2014, Eurostat, Luxemburgo, 2014, 014 Edition, pp. 125-149.

Tribunal de Cuentas Europeo (2012), “¿Resulta una inversión eficaz la utilización de los Fondos Estructurales y de cohesión para cofinanciar las infraestructuras de transportes en puertos marítimos?”, En: Informe Especial N. 4, 2012, Ed. Curia Rationum, EU, 2012. Presentado con arreglo al artículo 287 TFUE, apartado 4, segundo párrafo. pp. 8-12.

Head image: Dibujo a mano del Puerto de la Joliette, el centro cívico y la Nueva Ciudad Residencial Marseille-Veire y Unité d´habitaction del boulevar Michelet, Vieux-Port, Marseille, 1943. (Le Corbusier, 1943)