Gran parte de las grandes operaciones urbanísticas de las últimas décadas del siglo XX y de comienzos del XXI han consistido en la remodelación de bordes de agua, implantando usos urbanos aquellos suelos portuarios que habían perdido su función histórica, trasladada a nuevas infraestructuras más acordes con las necesidades tecnológicas del transporte marítimo. El protagonismo de los Waterfronts opaca a veces la presencia de otros bordes no menos importantes que cabría llamar de tierra, es decir, la interfaz entre la ciudad y el puerto, un territorio de dimensión fluctuante en función de las exigencias espaciales de ambas partes y disputado cuando los intereses urbanos y portuarios difieren. Ni ciudades ni puertos son organismos inmutables, por lo que los problemas en el borde común han existido y existirán en una historia necesariamente interminable [1], a menos que una de las partes -lógicamente el puerto- abandone el terreno de juego [2], creando el marco para la ocupación del antiguo suelo portuario por otros usos. Las características de los bordes de tierra ofrecen diferencias notables entre unas y otras ciudades, como consecuencia de la heterogeneidad de contextos geográficos e históricos. En la actualidad, el puerto de la Bahía de Cádiz cuenta con infraestructuras en los municipios de Cádiz, el Puerto de Santa María y Puerto Real. Un reconocimiento superficial de cada una de ellas permite constatar la diversidad de situaciones. Tres de ellas son infraestructuras con una única función:

- El muelle ciudad de Puerto Real es una estructura sencilla, apta para el atraque de pequeñas embarcaciones de pasaje, por lo que en algún momento se ha barajado la posibilidad de que sirviera a una línea de transporte público interior a la Bahía. Perfectamente integrada en el paseo marítimo de la ciudad, cumple dignamente el servicio a las embarcaciones deportivas que amarran en el saco de la Bahía.



*Puerto Real. Muelle ciudad.*

- Puerto Sherry, en El Puerto de Santa María, es una marina con capacidad para embarcaciones de cierta envergadura desarrollada junto con una zona de vivienda turística. Aislada del casco de El Puerto de Santa María por el pinar y dunas de San Antón, y bien dotada de servicios portuarios y hoteleros, funciona como una pieza más del conglomerado turístico que se extiende por el litoral de la Bahía hasta la playa de Fuentebravía.



*El Puerto de Santa María. Puerto Sherry.*

- Viento de Levante, en Cádiz, es un náutico pequeño, dotado de las instalaciones adecuadas al uso deportivo e integrado en el paseo marítimo de la Bahía. Aún cuando se construya la ampliación prevista en la planificación portuaria, es improbable que genere conflicto dada la alta demanda de amarres en la ciudad y el buen servicio que presta a los gaditanos del entorno.



*Cádiz. Viento de Levante.*

Dos de las infraestructuras restantes tienen características peculiares derivadas de su emplazamiento:

- La dársena de Zona Franca en Cádiz está enclavada en el recinto fiscal a que sirve, a su vez rodeado de suelo industrial, por lo que carece de contacto con la ciudad. La dársena acoge también el complejo deportivo Elcano y su lámina de agua es utilizada por la Base Naval de Puntales. El planeamiento municipal contempla la remodelación del suelo industrial exterior al recinto fiscal, buscando la implantación de actividades económicas que puedan compartir espacio y ofrezcan una imagen amable, habida cuenta de que el área se encuentra en la entrada de la ciudad. Una eventual actuación de integración puerto-ciudad en esta dársena, solo tendría sentido vinculada a dicha remodelación, si esta se ampliase a espacio de la Zona Franca. El acceso rodado a la dársena se realiza mediante una rotonda en la CA-36, por lo que conecta con la red de autovías mediante dicha vía y la CA-33. La conexión con el viario urbano se realiza a

través de la glorieta de acceso a la Zona Franca. El soterramiento del tendido ferroviario entre Cortadura y la estación de Cádiz cercenó la conexión ferroviaria de la dársena.





*Cádiz: dársena de la Zona Franca.*

- El muelle de Cabezuela en Puerto Real comparte características con el puerto de la Zona Franca, en el sentido de que ambos son aledaños de instalaciones industriales -en este caso el astillero de Navantia- y carecen de borde de contacto con la ciudad, ya que el suelo portuario de Cabezuela está separado de la zona residencial de Río San Pedro por el acceso al segundo puente sobre la Bahía. La infraestructura, especializada en tráfico de graneles y Ro-Ro, cumple un papel importante en los tráficos del puerto de la Bahía, y su funcionalidad se verá incrementada cuando se concluya su conexión con la red ferroviaria. El acceso rodado se realiza con fluidez desde una glorieta en la CA-36 que canaliza el tráfico hacia la red de autovías.


Navantia



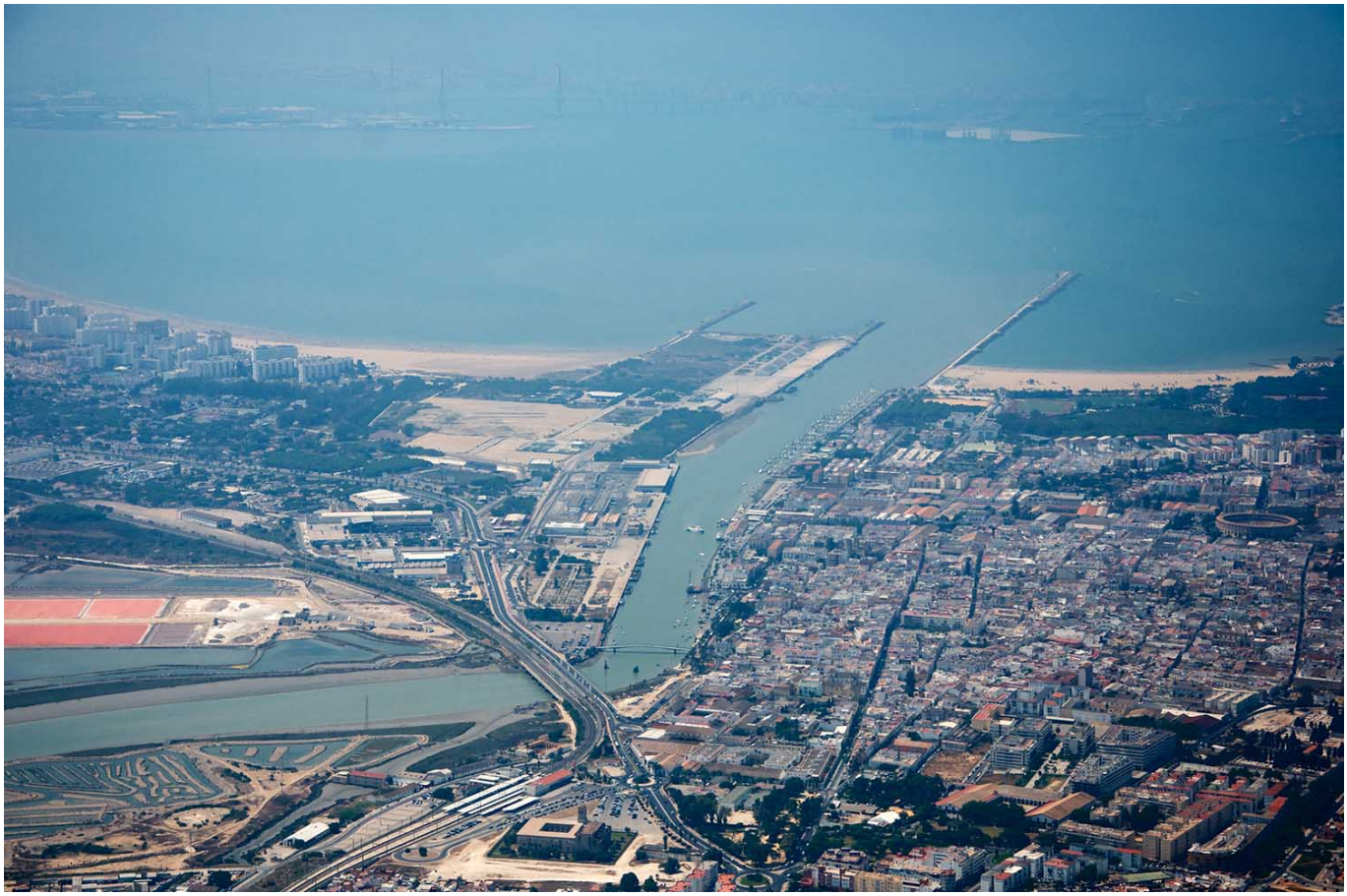
*Puerto Real: muelle de Cabezuela.*

Como cabe deducir de la descripción anterior, solo en las infraestructuras de Cádiz y El Puerto de Santa María cabe hablar con propiedad de la existencia de una interfaz puerto-ciudad, sobre la que se ha venido actuando a lo largo de las ultimas décadas y que, probablemente, acogerá ulteriores intervenciones.

El puerto del Guadalete ha jugado un papel seminal en la historia de El Puerto de Santa María, que desde su fundación ha tenido el término “puerto” incorporado al topónimo[3]. En un territorio marismeño, la desembocadura del río ofrecía un abrigo seguro e idóneo para el transporte de mercancías hacía y desde la campiña jerezana, así que el puerto fue trasladándose siguiendo la variación del curso del río hasta que, tras su canalización, se extendió desde el puente de San Alejandro hasta la desembocadura. La gran ampliación del puerto se produce en los años 70 del siglo XX cuando, mediante una operación hermana de la coetánea de Río San Pedro-Cabezuela, se implanta en la margen izquierda una gran área zona portuaria, al tiempo que se deseca la marisma de Valdelagrana para construir una zona turística y residencial. El régimen hidrológico del Guadalete obliga a frecuentes dragados, ya que en la desembocadura se forman bancos de arena, lo que unido al calado merma las posibilidades de utilización de la extensa infraestructura de la margen izquierda, en la que el grueso del trafico portuario, principalmente pesca fresca y congelada, se concentra en la franja cercana al muelle, mientras que el resto de la zona de servicio terrestre se destina a usos complementarios, en especial actividades relacionadas con la producción de pescado y fitoplancton.



*El Puerto de Santa María: plaza del Embarcadero (XIX).*



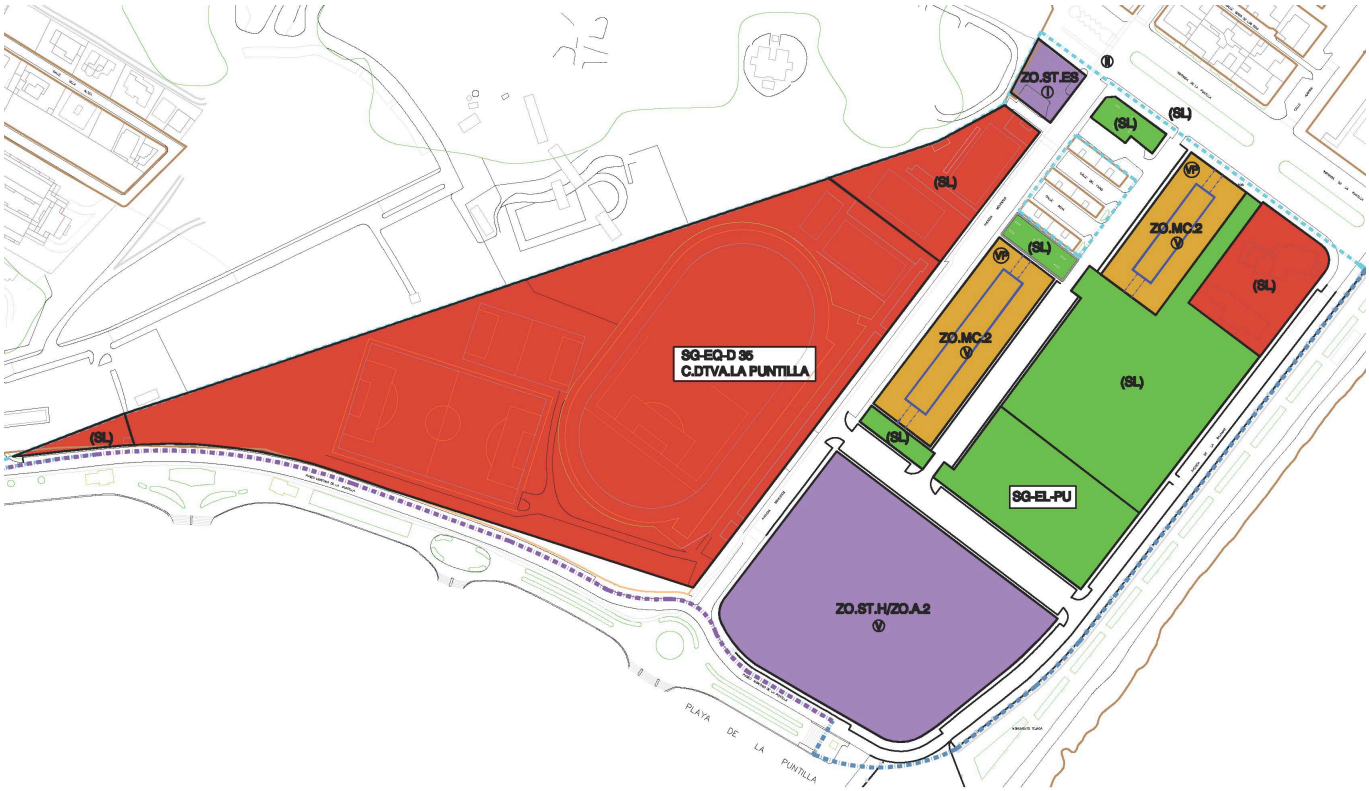
*El Puerto de Santa María: vista aérea de la infraestructura portuaria.*



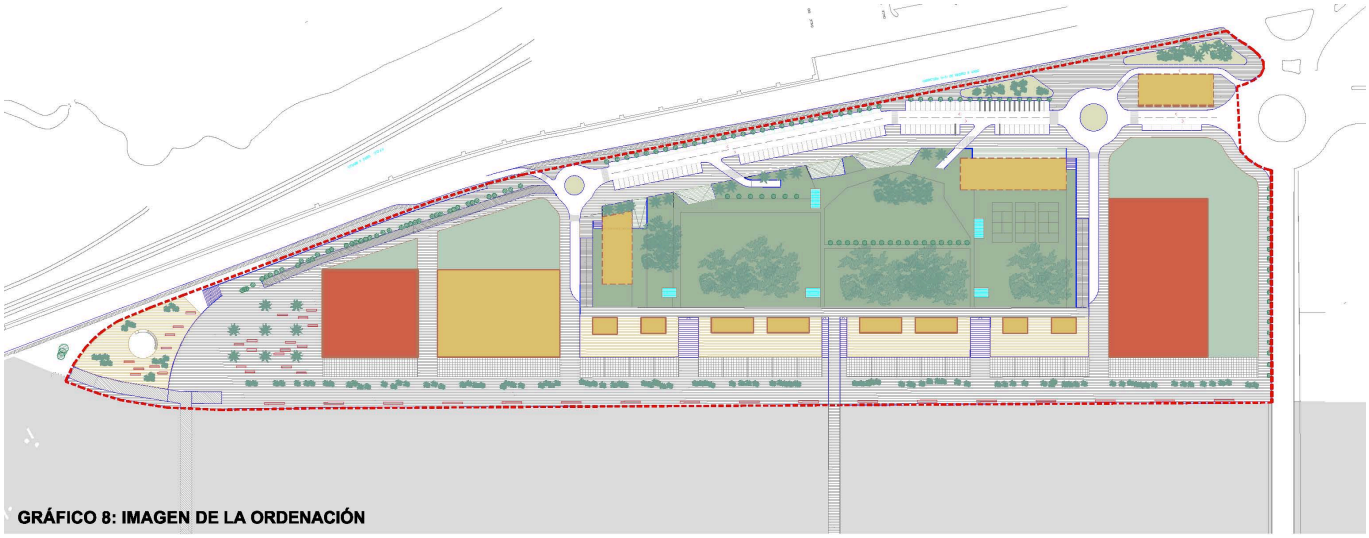
*Puerto del Guadalete.*

El crecimiento de la ciudad hacia la desembocadura del río y la dimensión del muelle de la margen derecha ha hecho que la APBC haya ido concentrando el tráfico de mercancías y pesquero en la margen izquierda, manteniendo en contacto con la ciudad la náutica-deportiva y los catamaranes que conectan Cádiz y El Puerto de Santa María, si bien mantiene la propiedad del suelo para garantizar el mantenimiento de las defensas portuarias. La extinción de las concesiones en la margen derecha ha ido acompasada de la urbanización como vía urbana de la avenida de la Bajamar en cuyo tramo final han sido desafectados suelos portuarios en los que está prevista una actuación que remata la trama urbana con una edificación hotelera en el frente de la playa de La Puntilla y edificación residencial conformando un parque que es la pieza central de la ordenación, además de regularizar la situación patrimonial de la Ciudad Deportiva y mejorar los accesos a la misma. El muelle está plenamente integrado en el tejido urbano a lo largo de todo el frente del río, integración que se perfilará con la urbanización adecuada conformando un paseo fluvial desde la plaza de las Galeras Reales -acceso principal

al centro histórico desde el río- hasta la playa de la Puntilla.




*Margen derecha: integración puerto-ciudad en el área de La Puntilla.*



*Margen derecha: integración puerto-ciudad en la avenida de Bajamar*

En la parte septentrional de la margen izquierda la planificación portuaria contempla una intervención de integración de ambas orillas del río, que se concreta en la transformación del uso portuario en usos de carácter urbano y su conexión con el parque Calderón y la Ribera del Marisco. La ordenación prevista para el ámbito tiene muy en cuenta la percepción del espacio desde el Casco Urbano y la mejora de la imagen de la ciudad, pudiendo resumirse en:

- La construcción de un gran aparcamiento rotatorio y de disuasión al servicio de la ciudad, construido bajo rasante aún cuando puedan existir plazas en superficie.
- La formalización de un paseo de borde en la orilla del río, trasdosado puntualmente con locales que albergarían actividades comerciales, de ocio y de esparcimiento.
- La creación de un gran espacio libre -cuya superficie prevista casi cuadriplica la del Parque Calderón del que es reflejo en la margen izquierda- que acogería usos deportivos y actividades complementarias de ocio y esparcimiento, incorporándose visual y funcionalmente al paseo del borde del Guadalete.
- La implantación de actividades terciarias en el resto del ámbito.
- La conexión de las márgenes del río mediante un puente de tráfico rodado trazado desde el actual acceso viario a las instalaciones portuarias hasta la avenida de la Bajamar, cuya utilización se restringe al transporte público, bicicletas y peatones a fin de no incrementar la congestión del centro histórico, y que se acompaña de una pasarela peatonal y ciclista -ya ejecutada- que conecta con el parque Calderón.

El planeamiento municipal recoge en su programación ambas conexiones y propone la implantación de un intercambiador en el arranque del puente de tráfico rodado.

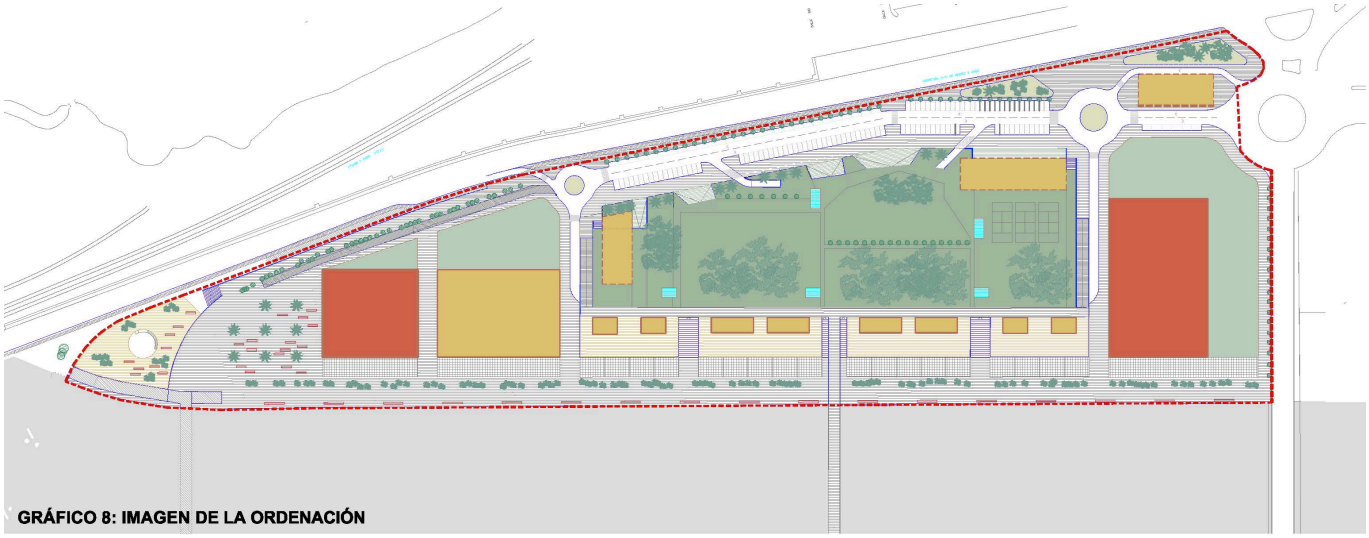


GRÁFICO 8: IMAGEN DE LA ORDENACIÓN

*Margen izquierda: integración puerto-ciudad, imagen de la ordenación.*

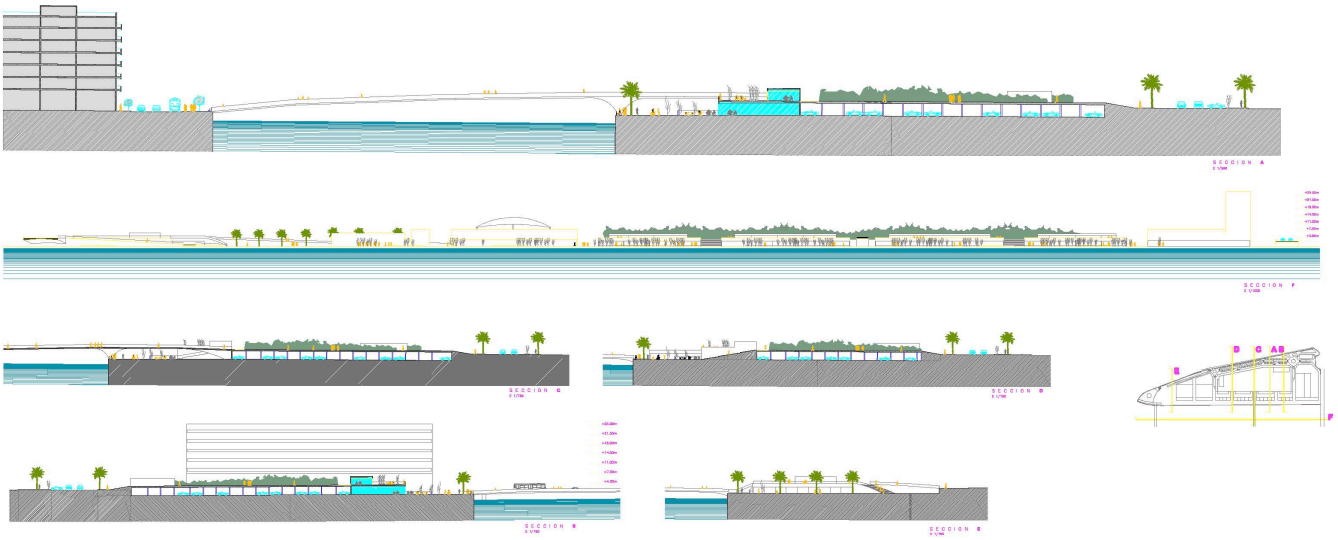


GRÁFICO 9: SECCIONES DE LA ORDENACIÓN

*Margen izquierda: integración puerto-ciudad, secciones.*

La integración puerto-ciudad en la dársena de El Puerto de Santa María está pues

definida, aunque haya que ultimar su puesta en práctica. No obstante, cabe pensar en la conveniencia de abordar a medio plazo una actuación de integración en el borde de contacto con Valdelagrana. La planificación portuaria trasdosa ese límite con un generoso espacio libre, con el doble objetivo de atemperar la incidencia ambiental de las instalaciones sobre la zona residencial colindante y de preservar una especie endémica de camaleón, pero dicho cordón verde no tiene continuidad -por razones de espacio- en el borde entre el puerto y la playa. Dado que el planeamiento portuario destina ese ámbito a uso náutico deportivo, cabría pensar en su integración con el paseo marítimo de Valdelagrana.

La dársena de Cádiz es la más compleja de los puertos de la Bahía, tanto por la multiplicidad de las funciones que acoge como por su configuración espacial.



*Cádiz: vista aérea de la dársena de Cádiz y del puerto pesquero.*

La infraestructura portuaria trasdosa el frente de la ciudad a la Bahía entre la avenida de Astilleros y el paseo Almirante Pascual Pery Junquera. En un borde de contacto tan extenso cabe identificar tres tramos diferenciados por su función en la movilidad urbana, su relación con el tejido urbano, su imagen y la percepción que de ellos tienen los gaditanos. De Sur a Norte dichos tramos son:

1. La Avenida de Astilleros, prolongación de la antes llamada Carretera Industrial, acceso histórico del puerto hasta la apertura – una vez soterrado el ferrocarril- de la avenida de Juan Carlos I. Hasta fecha reciente las vallas de los astilleros y de las instalaciones ferroviarias acotaban ambas márgenes de la avenida de Astilleros, ocultando un paisaje industrial solo perceptible desde la avenida de Bahía Blanca y la coronación de la muralla. En la actualidad está en marcha la reordenación de este eje viario fundamental en la conexión entre el Centro Histórico y el puente de La Pepa, desde el cual se realizará el acceso viario y ferroviario a la nueva terminal de contenedores, a la dársena de Cádiz y al puerto pesquero. La reciente construcción de la Estación de Autobuses, unida a la prevista implantación del tranvía metropolitano, refuerzan el papel de la avenida de Astilleros en la movilidad de la ciudad. Su reordenación, junto con la del entorno de la plaza de Sevilla, la urbanización del parque previsto al pie de la muralla y la finalización de las actuaciones previstas en los suelos de ADIF constituye una de las grandes intervenciones urbanísticas de la ciudad. Se trata por tanto de un paisaje en formación, no siendo previsible ulteriores intervenciones en este tramo de la interfaz en el horizonte de la próxima década [4].



*Avenida de Astilleros.*

2. Canalejas, fachada del Casco Histórico a la Bahía, se extiende desde la plaza de Sevilla a la de España. Imagen arquetípica de la ciudad histórica, es un espacio urbano que acoge piezas singulares de la arquitectura gaditana, primer eslabón de la cadena de jardines y paseos que discurre desde la plaza de San Juan de Dios al parque Genovés. Su gran riqueza paisajística, coexiste con una intensa utilización, ya que se trata de un área de la ciudad con fuerte presencia de actividades terciarias y en ella se localizan organismos de la Administración y grandes equipamientos, entre ellos el Palacio de Congresos. La dársena de Cádiz canaliza el mayor volumen de tráfico de los puertos de la Bahía y el más complejo en cuanto a tipo de usos, ya que en ella cohabitan tráfico de contenedores y RoRos junto a pasajeros o usos náuticos deportivos, mientras que la vecina dársena pesquera cumple también un papel importante en el rubro de pesca congelada.

La posición del puerto en relación al Casco Histórico, el fuerte debate suscitado en su día por el relleno del dique de San Felipe- adosado al barrio de San Carlos, pieza singular del urbanismo gaditano- y las inevitables molestias generadas por el tráfico rodado al servicio del puerto, están en la raíz de una relación puerto-ciudad no siempre fácil cuyo emblema quizás sea la supresión de la verja que delimita el recinto fiscal portuario, anhelo ciudadano ya presente en letrillas carnavalescas coetáneas de la implantación del ámbito de vigilancia aduanera, como si en la memoria afectiva de los gaditanos estuviera aún grabada la imagen de continuidad espacial que vemos en las postales antiguas de Canalejas. La relación de vecindad puerto-ciudad ha conocido desavenencias, pero también acercamientos, que se han

traducido no sólo en medidas encaminadas a reducir las molestias causadas por el tráfico portuario – traslado del acceso al puerto, nuevas terminales RoRos y contenedores-, sino en actuaciones de integración puerto-ciudad cómo el paseo Pery-Junquera, la desafectación de suelos para mejora del trazado de la avenida del Puerto o la colaboración en la reordenación de la plaza de Sevilla. A medio plazo, una vez trasladados los contenedores a la nueva terminal, el mayor impacto será la incidencia en la movilidad de los autocares al servicio de los cruceros, cuya intensidad es difícil de estimar pero que, tanto con la actual solución de accesos como con la prevista, afectaría principalmente a la avenida de Astilleros hasta el desembarco del puente de La Pepa.




*Canalejas: principios del XX.*



*Canalejas: imagen actual.*

3. Avenida del Descubrimiento, vía que recorre el borde puerto-ciudad desde la plaza de la Hispanidad hasta el inicio del paseo Almirante Pascual Pery-Junquera que, aunque abierto a la utilización pública, discurre en su totalidad por suelo portuario. La vía, de carácter local, está flanqueada por edificación moderna sobre la que la actividad portuaria no genera impactos relevantes, al menos en términos de paisaje urbano. El único punto más conflictivo se sitúa en el inicio del paseo Pery-Junquera dónde está ubicado un conjunto de actividades de ocio cuya utilización produce molestias al vecindario, cuya solución pasa posiblemente más por el control de horarios que por el diseño del espacio que ocupan.




*Avenida del Descubrimiento.*



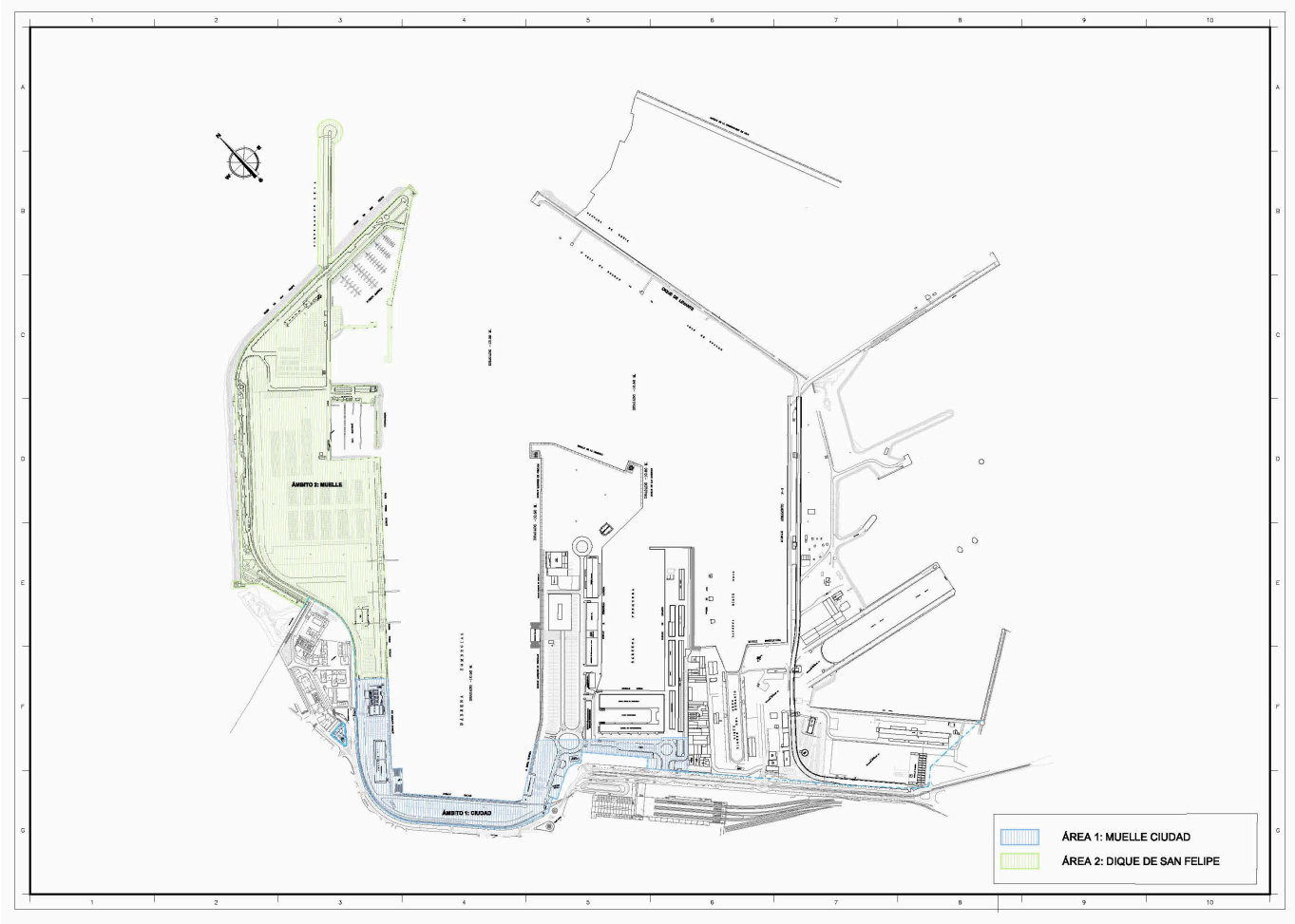
*Inicio del Paseo Almirante Pascual Pery-Junquera.*

La entrada en servicio de la nueva terminal de contenedores conlleva una reordenación de los usos portuarios de la dársena de Cádiz que supone una oportunidad irrepetible para integrar puerto y ciudad. Conscientes de ello, el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz suscribieron un Convenio para establecer conjuntamente una Estrategia de Actuación Puerto-Ciudad en la dársena de Cádiz que habría de sentar los criterios para la regeneración urbana sostenible de los terrenos grafiados en la figura 16. Simultáneamente, la APBC formuló una Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, instrumento de planificación imprescindible para abordar el planeamiento urbanístico que dé vigencia legal a la Estrategia de Actuación. El documento de Marco Estratégico se redactó en dos bloques consecutivos de trabajo:

- Uno inicial en el que se identificaron problemas, se establecieron las metas y objetivos de partida, y se elaboraron los oportunos análisis urbanísticos y socioeconómicos trabajando en las escalas Bahía y ciudad.
- En el segundo bloque se individualizaron los ámbitos de actuación y se abrió un proceso de participación ciudadana – organizado y dirigido por la Universidad de Cádiz – concluido el cual se procedió a redactar una síntesis del trabajo realizado y de los resultados de la participación, que se completó profundizando en el diagnóstico a la escala más detallada del Casco y, en particular, de la interfaz puerto-ciudad. A partir del diagnóstico detallado se redactaron las bases y criterios de diseño generales, que se pormenorizaron en unos criterios específicos para la intervención en cada una de las dos áreas de proyecto individualizadas (imagen de abajo).



*Ámbito de la Estrategia de Actuación Puerto-Ciudad en la dársena de Cádiz.*




*Áreas.*

Definido el Marco Estratégico se abordó una tercera etapa consistente en el establecimiento de tres escenarios de utilización del suelo y en la definición formal de la ordenación correspondiente, tarea abordada en el contexto del curso "Enfoque sostenible y estratégico de los grandes procesos urbanos: Puerto Ciudad de Cádiz", organizado por la Universidad Politécnica de Madrid y dirigido por la arquitecta Esther Higueras, cuyo artículo "El reto del puerto de Cádiz frente al siglo XXI" explica in extenso el trabajo realizado. Las propuestas urbanísticas se sometieron a participación pública.

Concluidas las etapas descritas, se redactó un documento de Síntesis y Propuestas que analiza los resultados del trabajo, los contrasta con las metas y objetivos

iniciales, define los parámetros urbanísticos básicos de uso y edificabilidad, establece pautas relativas a la movilidad, dotaciones, espacios verdes e infraestructuras, detalla los criterios y reglas para la ordenación de cada ámbito de proyecto y formula una guía para la puesta en práctica de su contenido. La definición técnica de la Estrategia de Actuación Puerto Ciudad en la dársena de Cádiz está en manos de las Administraciones Municipal y Portuaria desde octubre de 2018. Aún cuando no ha sido refrendada por la Comisión responsable del seguimiento del Convenio Ayuntamiento-APBC, la Autoridad Portuaria ha iniciado la redacción de la planificación urbanística del suelo portuario en el municipio[5], manteniendo al corriente al Ayuntamiento de los pasos que se van dando y teniendo presente el contenido de la Estrategia. Por ello debe suponerse que a corto plazo se podrá contar con la panoplia de instrumentos de planificación precisos para la efectiva integración entre los muelles y el tejido urbano de la ciudad cerrandose así, por un lapso de tiempo, el ciclo de actuaciones sobre la interfaz puerto-ciudad descrito en este artículo. Hasta que la aparición de nuevos problemas y nuevas necesidades obliguen a escribir un nuevo capítulo de esta historia interminable.

**Notas**

[1] Basta recordar la larga pugna entre la ciudad de Londres y la autoridad responsable del puerto tras el incendio de la City de 1666, finalmente resuelta con la construcción del Enbankment en el XIX.

[2] Aún cuando continue siendo propietario del suelo.

[3] Portus Gaditanus o Portus Menestheus durante la colonización romana, Alcanatif (puerto de las salinas) bajo el dominio árabe y de Santa María tras la conquista por Alfonso X.

[4] Lógicamente salvo alteraciones de los proyectos que se están desarrollando.

[5] Esta planificación es imprescindible para que la nueva terminal de contenedores pueda entrar en funcionamiento.

*Head Image: Una representación del puerto de Cádiz, realizada en París en la primera mitad del s. XVIII.*