Entrevista con la Presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

El pasado 19 de febrero de 2019 el Boletín Oficial del Estado publica la decisión del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de nombrarla presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. Por primera vez una mujer se pone al frente de una institución centenaria, como el Puerto de la Bahía de Cádiz, en un sector tradicionalmente dominado por hombres. ¿Cómo ha sido el encuentro con el puerto desde dentro?

Quizá por el momento en el que entré en política, me ha tocado en muchas ocasiones ser la primera mujer que ha llegado a muchos sitios, algo que llevo con honor y con el respeto que supone la confianza depositada en mí. Es la primera vez, además, que ocupo un cargo no electo. Hasta ahora habían sido los ciudadanos los que me habían puesto con su voto al frente del Ayuntamiento o como concejala o diputada. La responsabilidad es la misma, en cualquier caso. Llegar a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, independientemente de la lectura de género que podamos hacer, ha sido para mí un honor y es un reto. Me he encontrado un puerto que no me era ajeno en absoluto, porque siempre me ha interesado la actividad portuaria de esta bahía y de esta provincia, la única del país donde contamos con dos Puertos de Interés General, así como de cualquier parte del mundo en la que he podido estar. Pero sí es verdad que he podido observar y descubrir a la institución desde otro prisma, desde la perspectiva que te dan los propios trabajadores, desde el respeto del trabajo desarrollado por esos trabajadores y también por las personas que me precedieron en el cargo y quienes tuvieron poder de decisión con anterioridad, desde los problemas asumidos ya como propios y desde la responsabilidad y el compromiso también de poder hacer todo lo posible y también lo imposible por remover los obstáculos que han impedido que el Puerto de Cádiz despegue definitivamente y ocupe el sitio que le corresponde.

Podemos decir que la presidencia de un puerto era lo que le faltaba en una trayectoria política y vital donde lo ha sido prácticamente todo: Alcaldesa de la ciudad de Cádiz entre 1995 y 2015, siendo la alcaldesa más

votada de las capitales de provincia de España en las elecciones municipales de 2003 y 2007 con alrededor del 60 % de los votos. Diputada, senadora, parlamentaria andaluza, concejala… aparejadora de profesión. ¿Qué cree que sus 25 años de gestión al otro lado de la verja del muelle pueden aportar al presente y futuro del Puerto de la Bahía de Cádiz?

Decía Víctor Hugo que en los ojos del joven, arde la llama y en los del mayor, brilla la luz. Quiero decir que la veteranía y la experiencia, no la mía en concreto, sino en general, son fortalezas que podemos y tenemos que explotar para conseguir nuestros objetivos. Yo, particularmente, después de haber sido alcaldesa durante 20 años de una ciudad como Cádiz, con apenas 13 kilómetros cuadrados de superficie, donde más de la mitad es parque natural, puerto o zona franca, puedo aportar esa visión, conocimiento y experiencia desde el otro lado de la verja, fundamental en un momento tan especial como el que vive el Puerto de la Bahía de Cádiz.

Después de muchos años y de mucho trabajo realizado también, llega el tiempo de la integración, especialmente, pero no exclusivamente, en la ciudad de Cádiz. También El Puerto de Santa María y Puerto Real tienen que volver a darle la cara a los espacios portuarios, convivir y vivir de ellos.

Sobre lo que pienso aportar, tengo dos objetivos muy claros. El primero, que nunca haré nada que pueda perjudicar a la ciudad de Cádiz, ni a Puerto Real, ni a El Puerto de Santa María. El segundo, que haré lo imposible por reforzar el papel del puerto como motor de desarrollo y generador de riqueza y empleo. Esto último conlleva, obviamente, un respeto absoluto y como no puede ser de otra forma, a la actividad portuaria y a los empresarios y empresarias, trabajadores y trabajadoras, que a diario trabajan por y para el puerto.

La verdadera integración no se hace sólo abriendo la puerta o quitando un paño de la reja para que los ciudadanos puedan pasar



Vista aérea de la dársena de La Cabezuela-Puerto Real. Al fondo, la terminal de contenedores y, tras ella, la dársena comercial de Cádiz y la ciudad. (© Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz)

¿Cuál cree que es el principal reto al que se enfrenta en la actualidad el Puerto de la Bahía de Cádiz?

No sólo el Puerto de Cádiz, todos los puertos del mundo se enfrentan al reto de dejar de ser una infraestructura de transporte al que llegan y van pasajeros y mercancías, para convertirse en un activo y un atractivo del territorio, que contribuye a hacer más eficiente el uso del mismo.

Ya el puerto ha dejado de ser solo un muelle, un punto de atraque donde cargar y

descargar, para convertirse en un espacio donde se cruzan cadenas logísticas, se incrementa el valor de la mercancía, se compite con otros medios y otros modos de transporte.

Los puertos han sido siempre lugares de intercambio (da igual si de mercancía o cultura) y el reto es repensar el papel que juega ahora el puerto en la cadena de suministro de un país, su relación o interrelación con otros modos de transporte y también con la ciudad o ciudades en las que se encuentra.

Esto es muy importante porque disputamos un partido donde todos no tenemos las mismas reglas del juego. Como decía, nuestro competidor no es sólo ya, o ni siquiera es ya, el puerto de al lado, en la misma comunidad autónoma o el mismo país. Competimos con otros modos de transporte, sometido a otras normativas; con puertos de otros países; con cadenas logísticas internacionales. Hay que tener, desde el Ministerio de Fomento y Puertos del Estado de quienes dependemos, hasta las propias autoridades portuarias, la suficiente agilidad para planificar y ejecutar las mejoras que nos demandan, burocráticas, de infraestructuras y servicios y poder ser realmente competitivos en este mercado.

La verdadera integración no se hace sólo abriendo la puerta o quitando un paño de la reja para que los ciudadanos puedan pasar



Rampa roro ubicada el muelle de La Cabezuela-Puerto Real, utilizada por Airbus para embarcar las piezas que produce en la planta de Puerto Real. (© Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz)

¿Y cuál considera que es la mayor oportunidad de cara al futuro?

Pues es posible que este reto sea también la mayor oportunidad de futuro, especialmente para el Puerto de la Bahía de Cádiz. Tenemos la oportunidad de resituarnos no sólo en el mapa geográfico (el Puerto de Cádiz ha sido históricamente la puerta del comercio de tres continentes), sino también en el mapa logístico y de responder a las necesidades planteadas por el sector, en aras de poner a los puertos al servicio del desarrollo económico del país, con mayores niveles de eficiencia, productividad y competitividad.

La verdadera integración no se hace sólo abriendo la puerta o quitando un paño de la reja para que los ciudadanos puedan pasar

En este contexto, para el Puerto de la Bahía de Cádiz la nueva terminal de contenedores es una gran oportunidad para conseguir este reto e impulsar, no sólo el tráfico de contenedores, sino también otros tráficos como el de cruceros y completar la integración del puerto en la ciudad.



El buque Albayzin, de Trasmediterránea, que cubre la línea con las Islas Canarias, atracado en el muelle de La Libertad, de la dársena de Cádiz. (© Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz)

El puerto es un territorio que habitualmente, en todas las partes del mundo, está en una puja continua entre aquellos que defienden su explotación portuaria y los que lo ven como zona de expansión de la

ciudad. ¿Piensa que es posible que ambas realidades convivan o sean compatibles?

No me cabe la menor duda de que ambas actividades no son sólo compatibles, sino complementarias. Un puerto sin barcos, sin actividad portuaria, deja de ser un puerto. Pero las actividades complementarias o los usos no estrictamente portuarios no menoscaban la identidad de un puerto, ni su misión, ni su razón de ser y contribuir al desarrollo económico y social del territorio donde están ubicados. La Ley es bastante clara al respecto de las funciones y características de un Puerto de Interés General, sobre los tráficos portuarios y también sobre los espacios de interacción puerto-ciudad.

Ambos ámbitos están *condenados* a entenderse y son el uno una oportunidad para el otro. No hay que olvidar que las Autoridades Portuarias son entes públicos que se autofinancian. Las actividades y espacios de interacción puerto y ciudad son, además de una contribución indispensable para el territorio que soporta en muchas ocasiones el impacto de tener un puerto cerca, una fuente de ingreso que permite a los puertos seguir invirtiendo en la mejora de sus infraestructuras y servicios y mejorar, de esta forma, su capacidad de competir. El territorio es el que afronta en un mundo como el actual los servicios y los activos logísticos necesarios para ser atractivos y competitivos.

La verdadera integración no se hace sólo abriendo la puerta o quitando un paño de la reja para que los ciudadanos puedan pasar



Carga de mercancía a granel (en big bags) en el muelle de La Cabezuela-Puerto Real. (© Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz)

La tan ansiada desaparición de la verja del muelle en la ciudad de Cádiz, ¿para cuándo?

El derribo de la verja no es más que un símbolo. La verdadera integración no se hace sólo abriendo la puerta o quitando un paño de la reja para que los ciudadanos puedan pasar. Integrar es fusionar. Hacer de varias partes una sola cosa. Un todo. Para ello, ambas partes tienen que asumir, comprender, conocer y reconocer e identificarse con la otra. En cualquier caso, ese símbolo es ya prácticamente una realidad que se irá completando por fases. El primer hito será cuando se abra el tramo del carril bici que transcurre por el interior del muelle de la capital. En ese

La verdadera integración no se hace sólo abriendo la puerta o quitando un paño de la reja para que los ciudadanos puedan pasar

momento la verja se hará más permeable hasta que, cuando se traslade el tráfico de contenedores a la nueva terminal, esa permeabilidad sea absoluta y definitiva.



Crucero atracado en el muelle Ciudad de la dársena comercial de Cádiz. (© Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz)

¿Cómo imagina al Puerto de Cádiz dentro de 10 años? ¿Con qué puerto sueña?

Aunque siempre es importante tener aspiraciones y sueños, es fundamental saber que hay que trabajar para poder hacerlos realidad y en el Puerto de la Bahía de Cádiz de 2019 trabajamos para que dentro de una década las oportunidades de hoy

se hayan convertido en realidad.

En concreto espero que el Puerto de la Bahía de Cádiz tenga un papel importante en el Sistema Portuario estatal desde el punto de vista económico y social, aportando a los Puertos de Interés General en Andalucía un rol que nos permita formar parte de la fachada marítima principal y del corredor ecuatorial del tráfico marítimo mundial.

Un puerto donde la seguridad, la innovación y la sostenibilidad estén entre sus principales activos. Un puerto donde la conectividad, tanto marítima como terrestre, esté completamente resuelta con la conexión por ferrocarril con el corredor central mediterráneo y con la profundización de la canal de navegación también completada.

Un puerto donde la integración aporte bienestar y actividad económica y creación de riqueza y empleo de forma sostenible a los tres municipios donde se ubica.

En definitiva, un puerto muy atractivo para invertir, del que vivir y con el que convivir y como puerta de entrada de culturas que siempre fue, e intercambios económico, también siga siéndolo a través del turismo de cruceros.

Head image: Vista aérea del Puerto de Cádiz. (© Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz)