The city port has a particularly privileged value in the interpretation of the concept of the global space built by nodes and networks (Bryell, 1994, Van der Lann, 1994). For further analysis on emerging trends in the city-port relationship, we propose a reflection from the port identification as a node (for its own condition connector) and as a place (the activities generated in their environment).

Bertolini and Spit provide this strategic value to the terminals (Bertolini and Spit, 1998), especially the high-speed rail ones. We will not explore here the differentiation or justification of this conceptual framework for analyzing the port city, but this framework is used due to the utility and tested recognition of this framework and its applicability to the port concept.

Thus, understanding the port as a *place*, at least four new trends in the role it plays in relation to the city can be detected. These are changes that lead to the perception of these places as new scenarios for *social life*, but also as territories to new forms of *knowledge, leisure* or *trade*, as well as potential urban *tourism resources.*

On a return trip, ports, whose goods were fused with urban life until very recently, become to be closed to the city in the second half of the twentieth century, with controlled access to its facilities. However, the increase of cruise ships, and the urban and port changes have led to reopen the port land to the city as great public spaces. A progressive appropriation of port land as *public space* is leading to an enhancement of these accessible areas. These interventions are to be found in two different scales: a city-wide, which reaches and affects a neighborhood, maybe the city and even a region; while others focus on the upgrading of urban space through the design of ports areas for a new social use.

Among the large-scale urban interventions many examples can be found, such as Brooklyn (NY) Atlantic Basin project, which develops the free spaces of the waterfront and inserts the area into a green network. Among the many smaller-scale interventions are more frequent and are evidence of the transformation of the port to the concept of “Social Scene”. The mechanism that causes this change is

the alteration of use (from port to open-public-space) and, therefore, its role within the city.

The port as a *place of knowledge* continues the tradition of trade and development. This space, traditional receiver, exchanger of people, ideas and objects from other worlds, maintains this inclination in the creation of activity, culture and knowledge areas in their facilities.

This will be the case of the Centro Botín, at Santander (Spain). Located in the old port land which is now incorporated to the city, it will be a meeting point for citizen participation. Interventions in port environments become public demonstrations of piloting evolved concepts in urban planning policies and management of public open spaces.

The port value astraditional *commercial district* is transformed with new containers and guarantees quality and access. Port commercial tradition continues, changing its scale and profile, in cases like Helsinki, where old port warehouses are reused for artistic activities. Trade is also the engine of new ports such as Varna, with the configuration of a large shopping center around Varna- East.

But the port area is becoming, more than anything, an increasing *tourist resource* for cruise tourism. Cruise market is without doubt the most powerful economic engine of the port area and the cities that host it:

“In the last 10 years traffic growth average annual cruise is over 12% in Europe and the Mediterranean. There is a high degree of optimism in the industry and high levels of passenger satisfaction , the product is considered superior and better value than other tourism products and the number of repeat customers is growing “(Spadoni G., 2011: *Final conference, A still growing market*, CTUR, Naples).

The «CITY» product has become a major attraction of the cruise market and companies want to satisfy this demand. Proactive design of appropriate local strategies is key to consolidate this opportunity. Latest interventions show specific

and comprehensive measures, such as connections between port and city and creation of specific services, trails and range of vehicles. But also coordinate actions to improve the “image” of the cruise facilities, creating “panoramic views” and recovering facilities reusing its heritage. These measures also affect management, and include the design of an adequate offer of “information points” for cruises, as well as shopping and dining packages both for visitors and workers.

Linked surely to this potential, the port develops its qualities as NODE also in a new framework that demonstrates trends to be acknowledged. Among them is the path followed towards *intermodality*, making this node to be a source of trade not only of goods but particularly (as it affects their relationship with the city) of visitors.

The coordination of spatial/pricing/time/information on urban scale (bike, pedestrian, taxi, bus), regional area (bus, train) and intercity dimension (High Speed Train and bus) is part of the strategies of some companies like Ferry in France, marking the adjacent location of the SNCF railway station to coordinate the trip with the taxi terminal , including the pertinent fee. The TGV is a potential to be appointed in cases where both terminals are close, given the similarity of the profile of their customers and complementarity of the modes for long and intermediate distance.

Conclusions

The origin of the new trends recorded in the relationship Port/City lies more in the changes of the production locomotive of that space itself, which is no longer strictly transport functions but a setting for public activity. The shift towards this new engine involves changes in the harbor district and its relationship with the city, both in its role as a node and as a place.

These changes occur under new criteria, including, first, quality in the design of urban services at all levels. Secondly, there is also a new criteria based on sustainability (social, environmental and economic), since governing plans are

based on sustainable and self-financing frameworks, to ensure cost-effective management interventions.

New interventions in the port-city relationships have also in common a comprehensive approach, far from the old port sector vision. A context of inter-administrative collaboration needs to be coordinated with proactive municipalities which want to take most out of this instrument trends for the city.

Head image: Maritime Waterfront of Santander, where city and harbor, past and future, coexist. In the foreground, the everyday public space can be seen. Background, cruises coexist with the works of the cultural Botín Foundation and the nineteenth-century crane Stone. The coastal land ends in the bottom left, where harbor activities are developed. (Source: Authors, 2013)

Puerto y Ciudad. Una aproximación al estudio del nuevo rol del puerto urbano desde su percepción como nodo y lugar

El puerto urbano tiene un valor especialmente privilegiado en la interpretación del concepto del espacio global construido por nodos y redes (Bryell, 1994; Van der Lann, 1994). Para profundizar en el análisis sobre las nuevas tendencias en la relación ciudad-puerto, se plantea una reflexión a partir de la identificación del puerto en tanto que nodo (por su propia condición de conector) y lugar (por las actividades que se generan en su entorno).

Bertolini y Spit otorgan este valor estratégico a las terminales, en reconocidos análisis previos (Bertolini y Spit, 1998), especialmente las de alta velocidad ferroviaria. No se trata aquí de profundizar en la diferenciación ni justificación de este marco conceptual para el análisis de las relaciones ciudad-puerto, pero sí se recurre a él por la utilidad y probado reconocimiento de este marco, y por su aplicabilidad al terreno portuario.

Así, entendiendo el puerto en calidad de *lugar*, detectamos al menos cuatro nuevas tendencias en el rol que desempeña en relación con la ciudad. Se trata de cambios que conducen hacia la percepción de estos lugares como nuevos escenarios para la *vida social*, pero también como territorios para nuevas fórmulas de *conocimiento, consumo* o *comercio*, así como potenciales *recursos turísticos* urbanos.

En un viaje de ida y vuelta, los puertos, cuyas mercancías se entremezclaban hasta hace no mucho con la vida urbana, pasaron en la segunda mitad del siglo XX a ser cerrarse a la ciudad, con un acceso controlado a sus instalaciones. Sin embargo, el incremento de los cruceros, y los cambios urbanos y portuarios, han llevado a reabrir el terreno portuario a la ciudad como espacios públicos de gran riqueza. Se constanta una progresiva apropiación del terreno portuario como *espacio público*, lo que lleva a una puesta en valor de estos espacios accesibles, y a intervenciones en dos escalas: unas de ámbito urbano, que alcanza a un barrio y repercute en la ciudad y región, mientras que otras se centran en la cualificación del espacio a través del diseño urbano de zonas portuarias para un nuevo uso social.

Entre las intervenciones urbanas a gran escala encontramos ejemplos como el de Brooklyn (N.Y.), donde el proyecto Atlantic Basin recupera el espacios libre del frente marítimo y se inserta en una red verde. Entre las múltiples intervenciones de escala menor son aún más frecuentes y son evidencias de la transformación del puerto hacia el concepto de “Escenario Social”. El motor que origina este cambio es la modificación del uso (de puerto a espacio libre) y, por tanto, de rol dentro de la ciudad.

El puerto como *lugar del conocimiento* continúa la tradición portuaria de intercambio y avance. Este espacio, tradicional receptor, intercambiador de personas, ideas y objetos de otros mundos, mantiene esta vocación en la creación de polos de actividad, cultura y conocimiento en sus instalaciones.

En Santander, este será el caso del Centro Botín. Situado en los antiguos terrenos portuarios, será lugar de encuentro y participación ciudadana, estímulo de la creatividad a través del arte. Las intervenciones en los entornos portuarios son referentes públicos, pruebas piloto de conceptos evolucionados, laboratorios urbanos demostrativos de políticas innovadoras de planificación y gestión pública de los espacios libres. Como tales, funcionan como revulsivo y motor de cambio en las ciudades y los entornos urbanos próximos a ellas.

El tradicional valor del puerto como*barrio comercial* se transforma con nuevos contenedores y garantías de calidad y acceso. Se continúa la tradición comercial portuaria, modificando su escala y perfil en casos como el de Helsinki, donde se reutilizan antiguas naves portuarias para actividades artísticas. El comercio es también el motor de nuevos puertos como el de Varna, con la configuración de un gran centro comercial alrededor del Varna-East.

Pero el entorno portuario destaca sin duda como *recurso turístico* extraordinario para el turismo de cruceros. La acogida de cruceros es sin duda el más potente motor económico del espacio portuario y de las ciudades que los acogen:

“En los últimos 10 años el crecimiento del tráfico de cruceros anual promedio es de más del 12% en Europa y el Mediterráneo. Hay un alto grado de optimismo en la industria y altos niveles de satisfacción de los pasajeros, el producto se considera un valor superior y mejor que otros productos turísticos y el número de clientes que repiten es cada vez mayor” (Spadoni G., 2011: *Final conference, A still growing market,* CTUR, *Naples*).

El producto «CIUDAD» se ha convertido en un atractivo prioritario del mercado de cruceros y las compañías quieren satisfacer esta demanda de consumo del recurso urbano (y en ocasiones comarcal). El diseño proactivo de una estrategia local adecuada es clave para consolidar esta oportunidad. Las últimas intervenciones muestran medidas específicas e integrales, como conexiones entre puerto y ciudad y creación de servicios específicos, sendas y oferta de vehículos. Pero también se coordinan con medidas de mejora de la ” imagen” de las instalaciones de cruceros y de las ” vistas panorámicas”, la recuperación de instalaciones reutilizando “patrimonio portuario”. Se trata de medidas que afectan también a la gestión, con el diseño de una oferta adecuada de “puntos de información”, rutas temáticas para los cruceros o la oferta de paquetes de compras y comidas a cruceristas y

trabajadores.

Vinculado precisamente a este potencial, el puerto desarrolla sus cualidades como NODO también en un marco nuevo que evidencia tendencias a ser reconocidas. Entre ellas destaca el camino recorrido hacia la *intermodalidad*, lo que convierte a este nodo en un nuevo foco de intercambios, no solo de mercancías, sino particularmente (en lo que afecta a su relación con la ciudad) en nodo para viajeros.

La coordinación espacial/tarifaria/horaria/informativa en las escalas urbana (bici, peatonal, taxi, bus), regional (bus, tren) e interurbana (Tren de Alta Velocidad y autobus), forma parte ya de las estrategias de algunas compañías como Ferry, en Francia que señala la cercanía de la estación de ferrocarril SNCF para coordinar el viaje con la terminal en taxi, incluyendo la tarifa pertinente. El tren de alta velocidad es un potencial a ser aprovechado en aquellos casos en los que ambas terminales son cercanas, dada la similitud del perfil de sus clientes y la complementariedad de los modos entre sí para la larga y media distancia.

Conclusiones

El origen de las nuevas tendencias registradas en la relación Puerto/Ciudad radica más en los cambios del propio motor productivo de ese espacio, que ha dejado de desarrollar estrictamente funciones de transporte para ser escenario de actividad pública. La reorientación hacia este nuevo motor implica cambios en el barrio portuario y en su relación con la ciudad, tanto en su función como nodo, como en su potencial como lugar.

Estos cambios se producen bajo nuevos criterios entre los que prima, en primer lugar, la calidad urbanística y de los servicios ofrecidos en todos los niveles. En segundo lugar, han aparecido nuevos criterios de sostenibilidad (social, ambiental y económica), que rigen intervenciones basadas en planes sostenibles y auto-financiables, que garanticen una gestión rentable.

Las nuevas intervenciones en las relaciones puerto-ciudad tienen también en común una aproximación integral, alejada de la visión sectorial portuaria, y en un marco de colaboraciones interadministrativas que exige apoyos de todos pero, sobre todo, una actitud proactiva de los municipios para sacar el mayor partido a este motor recuperado para la ciudad.

Head image: Vista del Frente Marítimo de Santander, donde conviven ciudad y puerto, pasado y futuro. En primer plano el espacio público de uso cotidiano, antes portuario. En segundo plano conviven el transporte de viajeros con las obras de la sede de la Fundación Botín y la histórica Grúa de Piedra del puerto decimonónico. El espacio costero termina en los terrenos portuarios al fondo. (Fuente: elaboración propia, 2013)