La ciudad de Ferrol, en el noroeste de la península Ibérica, nace en torno a un asentamiento inicial en el puerto natural protegido, la Ría de Ferrol.

Su núcleo original, denominado hoy Ferrol Vello junto con el núcleo marinero de A Graña se presentan como el escenario perfecto para el desarrollo de infraestructuras militares y astilleros navales que durante el siglo XVIII ocupan con sus instalaciones el litoral de la ciudad, generando como consecuencia el desarrollo urbanístico de la villa. Por otro lado la situación estratégica da lugar a la construcción de infraestructuras militares para proteger su enclave, las baterías de costa y los dos castillos defensivos La Palma y San Felipe, que protegen la boca de la ría.



La Ría de Ferrol, implantación puerto y castillos.

A lo largo de los siglos XIX-XX la expansión urbana está directamente relacionada

con el crecimiento de actividad en los sectores relacionados con el mar, los astilleros, el arsenal militar y el puerto comercial, sin olvidar el sector marisquero y las actividades náuticas deportivas. La dependencia del mar, de la relación con la ría, son el motor económico, social y urbanístico de la ciudad.

Las instalaciones de las diferentes actividades, astillero, defensa y comercial, ocupan aproximadamente el 20% de la superficie urbana. La necesaria relación directa de estas actividades con la ría da lugar a que el crecimiento de la ciudad se desarrolle de espaldas a esta, así los barrios de Esteiro, vinculado al astillero y A Magdalena al Arsenal, crecen detrás del recinto amurallado que engloba la actividad portuaria de la ciudad. La línea de costa de la zona urbana se encuentra prácticamente en su totalidad ocupada por estos servicios, 5 kilómetros, dejando solo el acceso al mar restringido a 500 metros del área portuaria destinada a las embarcaciones de paseo, pesca y deportivas.



La muralla de Ferrol, recinto ocupado por Astillero y Arsenal.

A finales del siglo XX la crisis del sector naval y la paulatina pérdida de efectivos de defensa dan lugar a la disminución de población, de actividad y como consecuencia a la necesaria reestructuración de estos sectores productivos y del espacio que ocupan tanto en suelo urbano como en las distintas instalaciones de costa vinculadas en su momento al Ministerio de Defensa.

Además, la construcción de un puerto exterior que puede absorber la mayor parte del tráfico de mercancías da lugar a que el puerto comercial interior y el conocido como muelle carbonero, en contacto directo con Ferrol Vello, pueda trasladar su actividad, favoreciendo también la liberación de espacios portuarios.



El puerto exterior de Ferrol.

La ciudad es consciente de la necesidad de que las actividades productivas y de defensa se desarrollen y sean motor económico de la misma, a la vez que la liberación de espacios en relación con el puerto, la comunicación de los dos mundos a ambos lados de la muralla, la visibilización y la diversificación de actividades del área portuaria se conviertan en la solución a esa demanda ciudadana de relacionarse con el mar.

El patrimonio natural y construido de la Ría de Ferrol , la importancia de la actividad que desarrollan el Puerto, el Astillero y el Arsenal, de presumir de instalaciones, se convierten en la necesidad de reutilizar y poner en valor las construcciones en desuso por la reestructuración de los sectores. Los habitantes reclaman otro uso

social, de equipamiento, que recupere la infraestructura como identidad de los ciudadanos cuyo aprovechamiento se convierta en cotidiano. El mercado, la biblioteca, talleres, universidad, instalaciones deportivas, etc pueden ocupar los pabellones en desuso, romper la frontera levantada liberando el paso a los dos lados de la muralla, sin afectar a la seguridad de las actividades vinculadas a construcción naval y a la defensa, que deberán de optimizar el uso del espacio.

Esta situación se repite en numerosos entornos naturales protegidos a lo largo de la costa atlántica, diferentes ciudades que se generan en las inmediaciones de un puerto natural protegido que se convierte en enclaves básicos para la defensa del territorio y la construcción naval. La Rochelle, Caen, Liverpool, Plymouth, Limerick, Cork, Ilhavo, Cádiz y Ferrol son ejemplos de ciudades atlánticas que comparten esta problemática y que han decidido abordarla de forma conjunta a través de un proyecto común, MMIAH, que ha sido financiado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional en el marco de la primera convocatoria del programa de cooperación transnacional *Atlantic Area*.

MMIAH. Recuperación y valorización del patrimonio marítimo militar, industrial del litoral del espacio atlántico

Una de las características principales del EA es su dimensión marítima, que proporciona a esta área territorial una fuerte identidad cultural. Asimismo, la proximidad al mar ha acarreado un patrón común de desarrollo, tanto económico como urbano, en las ciudades costeras, muy vinculado al mar y a la industria marítima, e incluso a los asentamientos militares, por la posición geoestratégica de muchas de dichas ciudades. La crisis de la actividad industrial vinculada al mar y la disminución de la presencia militar han propiciado la degradación de muchas de estas instalaciones, que han quedado en desuso y en cuyo entorno se ha generado un paisaje urbano de degeneración ambiental y patrimonial.



Elisabeth Fort. Cork, Ireland.



Forte da Barra. Ilhavo, Portugal.

Estos bienes ligados a la actividad marítima y militar forman parte de la esencia de muchas de las ciudades del EA; se trata de equipamientos que se crearon en respuesta a una demanda social, en un tiempo y un territorio determinado, con formas específicas que les dan su originalidad, pero que les cargan también de contenido individual y colectivo. Cuando ya no responden a esa necesidad social, ya no pertenecen a la sociedad, y están abocados a la desaparición. La consecuencia es la pérdida de una seña de identidad. Este acervo común da a la zona del Atlántico su carácter único e inconfundible y es, así, un activo esencial que hay que potenciar, vinculándolo a diversas actividades y por supuesto al potencial turístico, en aras de conseguir un desarrollo económico sostenible y la mejora de la calidad de vida de las personas.



Slipway. La Rochelle, France.



Iron Ore Loading tunnels IIWW. Normandie, France.

Abordar el reto anteriormente detallado requiere de acciones concertadas y de un refuerzo de conocimientos y experiencia a nivel transnacional, con el fin de proteger y explotar la identidad cultural del territorio. Así, el enfoque transnacional es el apropiado para abordar este desafío común, a través del desarrollo de soluciones conjuntas, planteadas con criterios homogéneos, que garanticen tanto la conservación de la esencia de las ciudades atlánticas como la masa crítica necesaria que requiere el enfoque turístico. MMIAH ha sido diseñado de forma conjunta por las entidades locales participantes en el mismo y será desarrollado de forma conjunta por las mismas, aportando para ello los recursos humanos,

económicos y materiales necesarios para alcanzar objetivos comunes.



Devon Port. Plymouth, United Kingdom.



Tate Clothing Factory. Limerick, Ireland.

Así, el proyecto MMIAH apuesta por poner en valor del borde litoral urbano del Espacio Atlántico a través de la recuperación de bienes en desuso asociados al patrimonio militar, marítimo e industrial de las ciudades costeras, facilitar el uso social de los mismos y generar actividades de valor añadido en torno a ellos con el fin de promover el turismo cultural como factor de sostenibilidad económica.

Más concretamente, a lo largo de 3 años, las entidades participantes en MMIAH desarrollarán diversas actividades orientadas a recuperar la memoria histórica de las ciudades atlánticas, su crecimiento y evolución vinculados a su patrimonio marítimo, industrial y militar; recuperar para uso público y ciudadano estos espacios patrimoniales en estado de abandono; establecer un modelo conjunto de

gestión sostenible y planificación de usos del patrimonio mencionado trasladable a otras ciudades del EA; fomentar la participación de la sociedad civil en la «apropiación» de los nuevos usos del patrimonio marítimo, militar e industrial; desarrollar el turismo cultural, a través del recreacionismo histórico, promocionando la identidad atlántica en torno a estos elementos patrimoniales abandonados en el borde litoral y facilitar la sostenibilidad económica de estos espacios incluyéndolos como imprescindibles de la oferta cultural y turística de las ciudades.

Para alcanzar estos objetivos cuenta con un presupuesto aproximado de 3,3M€, de los que 2,5 serán aportados por la **Unión Europa a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Programa de Cooperación Transnacional Espacio Atlántico** y 800.000€ serán aportados por las entidades locales participantes: Ayuntamiento de Ferrol, Plymouth City Council, Pôle métropolitain Caen Normandie métropole, Câmara Municipal de Ílhavo, Ayuntamiento de Cádiz, Limerick City and County Council, Ville de La Rochelle, Cork City and County Council, Liverpool City Region Local Enterprise Partnership Destination Management Organisation.

Referencias

INTERREG Atlantic Area Cooperation Programme

COM(2010) 2020 final. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION. *EUROPE 2020 A strategy for smart, sustainable and inclusive growth*

European Commission. Sixth report on economic, social and territorial cohesion*. Investment for jobs and growth. Promoting development and good governance in EU regions and cities.*

COM(2013) 279 final. COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES. *Plan de acción para una estrategia marítima en la región atlántica. Promover un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.*

Head Image: Enclave de la ciudad de Ferrol, Ría de Ferrol. Galicia, España.