Los Distritos de Innovación en los entornos portuarios fortalecen las relaciones puerto ciudad

El REPORT de la presente edición de PORTUS continúa con la misma temática ya iniciada en el número anterior (PORTUS 44), es decir los denominados Distritos Tecnológicos de Innovación (Distritos de Innovación), en el entorno portuario. Los casos que ahora son objeto de estudio, se complementan y enriquecen con los del número anterior de PORTUS, permitiendo profundizar en este tipo de iniciativas. Así pues, ambas ediciones constituyen un único bloque sobre la misma temática.

Se trata de una iniciativa de rabiosa actualidad, esencialmente urbana, que encuentra en los entornos portuarios un emplazamiento ideal, siendo con mucha frecuencia los espacios de los frentes urbano-portuarios (*waterfronts*), lugares idóneos para su establecimiento.

En la editorial del PORTUS 44 ya exponíamos algunas de las razones justificativas del porqué de su presencia en los frentes urbano portuarios. La idea se desarrolla aquí de nuevo y se refuerza en la Presentación de este Report, por parte de Jorge Izquierdo y José M. de Cárdenas.

Esta efervescente actualidad hace que “de facto”, existan todavía pocas realizaciones en funcionamiento a nivel internacional, de las que se puedan extraer lecciones suficientemente probadas y estables. Se trata siempre de proyectos jóvenes, con frecuencia en fase de construcción o adaptación de las instalaciones, ya sea en áreas portuarias existentes y debidamente transformadas (Makers District de Rotterdam, Pier 01 en el Port Vell de Barcelona, Muelle 5 en el puerto de Alicante, …), o incluso en fase de planificación (Distrito Urbano Portuario de Sevilla, Lago Marítimo de Algeciras, Distrito Ciudad Puerto de Buenos Aires, …).

Por otra parte, es preciso tener presente que, la idea de la innovación en los puertos no se reduce de forma exclusiva a una iniciativa del tipo de implantar un

Distrito de Innovación en su frente urbano portuario, sino que éstas constituyen normalmente una manifestación más de la estrategia general de innovación, recogida normalmente en los propios Planes Estratégicos de cada puerto.

En este sentido, cabe poner de manifiesto la experiencia española, del ya varias veces citado en esta misma publicación, Marco Estratégico del Sistema Portuario, que dedica una línea estratégica y varios de sus objetivos a la innovación en los puertos, o la iniciativa Puertos 4.0 (véase PORTUS 42). Ello nos da una idea de la relevancia y oportunidad de este concepto en la actualidad de los puertos.

Así pues, el objetivo básico de innovación en los puertos, debe entenderse desde una perspectiva holística, que abarca o puede abarcar diferentes campos de la actividad portuaria.

La presencia de los Distritos de Innovación en las áreas de los *waterfronts*, representa una novedad respecto de los usos habituales en este tipo de espacios, tradicionalmente dedicados a usos y actividades marítimo portuarios compatibles (pesca, náutica deportiva, ...), actividades culturales, recreativas y de ocio, terciario, etc, fundamentalmente, las cuales constituyen de alguna forma un núcleo de actividades propio y en cierto modo aislado o poco imbricado en la ciudad.

Los Distritos de Innovación, por su parte, reúnen empresas, starts-ups, instituciones de investigación, investigadores, etc, y dan lugar a un ecosistema generador de una economía del conocimiento. De acuerdo con la empresa Aretian – Urban Analytics and Design en su "*Atlas of Innovation Districts*", generan una forma única de crecimiento económico y vitalidad con efectos positivos en la población de los entornos donde se localizan.

En este sentido, una vez más y como viene sucediendo con el desarrollo histórico de los *waterfronts*, nos encontramos ante una situación en la que, partiendo de un planteamiento general cuya principal fuerza motriz sería en este caso la innovación, se desarrollan diferentes tipos de iniciativas que conllevan y/o vienen fuertemente condicionadas por la realidad de cada caso.

En particular, el caso de los Distritos de Innovación pueden ser muy distintos y se están desarrollando en diferentes ciudades y entornos del mundo (véase como referencia el ya citado "*Atlas of Innovation Districts*").

De acuerdo con Ramón Gras Alomà en su artículo, el campo es muy amplio y en él cabria distinguir tres tipologías principales de Distritos de Innovación, con especial vocación para ubicarse en entornos portuarios, con el objetivo de generar efectos múltiples de concentración geográfica de actividades intensivas en conocimiento.

- Hubs de manufacturas avanzadas, como es el caso del Rotterdam Makers District (véase PORTUS 44).
- Hubs de innovación de conocimiento, como son los casos del Pier 01 de Barcelona (PORTUS 44) o de Alicante y Algeciras, entre otros.
- Hubs logísticos e intermodales avanzados.

Una temática de actualidad de especial interés para su desarrollo en los Distritos de Innovación en entornos portuarios, lo constituye la economía azul, que según la Unión Europea se define "*como aquella que reconoce la importancia de los mares y los océanos como motores de la economía por su gran potencial para la innovación y el crecimiento*". Entendemos que esta temática encuentra en los puertos lugares de especial peso como catalizadores de actuaciones de innovación al servicio del crecimiento azul. Los *waterfronts* serían espacios ideales para el emplazamiento de *starts ups* que desarrollen tecnologías vinculadas con el mar hasta llegar, en su caso, a la instalación de laboratorios de innovación.

Así y a modo de conclusión, con los Distritos Portuarios de Innovación se ha pasado de usos de ocio y culturales, actividades marítimo portuarias y terciarias, etc, en los *waterfronts*, a incorporar funciones de producción y actividad económica, directamente imbricados con actividades urbanas, lo cual representa una nueva dimensión reforzada de las relaciones puerto ciudad.

El REPORT ha sido coordinado por los arquitectos Jorge Izquierdo y José M. de Cárdenas, autores del proyecto del Distrito Urbano Portuario de Sevilla, a los que quiero agradecer muy especialmente su esfuerzo y calidad de su aportación. Contiene seis artículos, además de la presentación de los coordinadores y el resumen sucinto de los artículos.

Con este número de PORTUS creemos haber contribuido a la divulgación de esta idea, haciendo a PORTUS portavoz no solamente de los puertos y ciudades y de sus iniciativas, a la vez que pionera en la avanzadilla de este tipo de iniciativas que son

Distritos de Innovación en los entornos portuarios.

El PORTRAIT está dedicado en esta ocasión a la ciudad portuaria de Matosinhos y a su puerto, el Porto de Leixões.

El coordinador del número ha sido Fernando Fraga – Adjunto Concejal de Actividades Económicas, Turismo, Internacionalización y Protección Civil del Ayuntamiento de Matosinhos – apoyado en todo momento por Cristina Pinto – Oficina de Apoyo a las Actividades Económicas y al Inversionista integrada en el Departamento Municipal de Economía y Promoción al Inversionista del Ayuntamiento de Matosinhos – a quienes también agradezco muy especialmente su trabajo y colaboración.

En total contiene tres entrevistas y once artículos que describen los elementos más característicos de la ciudad, del puerto y de su relación entre ambos.

Fueron entrevistados, la Presidenta de la Câmara Municipal de Matosinhos – Luísa Salgueiro – el Presidente da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL) – João Neves – y el Presidente da Comunidade Portuária de Leixões – Emílio Brogueira Dias, siendo complementados por el artículo de la Vereadora da Câmara Municipal de Matosinhos – Marta Pontes – donde se expresa esta relación desde tres perspectivas diferentes: urbanística y de planeamiento, económica y de turismo y de seguridad y resiliencia. Quiero agradecer la disponibilidad y apoyo de la Presidenta da Cámara de Matosinhos y al Presidente da APDL.

En los diferentes artículos y entrevistas se pone de manifiesto la indiscutible vocación marítima y cultural de Matosinhos, tanto desde el punto de vista histórico en su evolución y crecimiento junto al Porto de Leixões y al protagonismo del sector pesquero, como en la actualidad, con numerosas iniciativas innovadoras orientadas a la actividad marítima y portuaria y con una manifiesta sensibilidad por la salvaguarda del medio ambiente (la ciudad ha asumido el desafío de ser neutra en carbono para 2030) y el impulso a la innovación (particularmente en el campo marítimo), la arquitectura y el arte.

En Matosinhos el puerto crece hacia dentro de la ciudad, conviviendo en un

equilibrio exigente entre la actividad del puerto y la malla urbana que lo envuelve casi en su totalidad. Todo ello genera una variedad de problemas de relación que se han resuelto y resuelven inteligentemente (puente móvil, vía interna de ligaçao, portaria única, JUP, plataforma logística portuaria, …).

El Porto de Leixões sirve fundamentalmente al poderoso *hinterland* industrial del Norte de Portugal, lo que le avala para ser el primer puerto portugués en import/export de contenedores y uno de los primeros de la Península Ibérica. Actualmente está sometido a importantes retos con la construcción de nuevas infraestructuras de ampliación (nuevo dique, muelles y terminales, …) y tiene establecidos importantes planes para la digitalización de la actividad, descarbonización, impulso del ferrocarril y sostenibilidad.

Las relaciones entre la ciudad y el puerto han sido tratadas en las entrevistas por los máximos responsables de la ciudad y de la APDL, pero para simplificar me quedo con la frase del Presidente de la Comunidad Portuária Eng. Emílio Brogueira Dias, siempre con su visión positiva de las cosas: ”*A cidade gosta do seu porto e o porto gosta da sua cidade*“.

En la presentación del PORTRAIT, realizada por el Coordinador, se lleva a cabo un sucinto resumen de los artículos publicados.

La Sección FOCUS consta en esta ocasión de seis artículos sobre diferentes temáticas:

El artículo de Jaime Luezas sobre los cruceros en España, se orienta hacia la excelencia en las operaciones, la sostenibilidad, la digitalización y la innovación, como elementos sustanciales para atender las necesidades de navieras, buques, pasajeros y tripulaciones.

Antoni Ginard y Raimond Jaume analizan la ambiciosa remodelación del paseo marítimo de Palma (arquitectos Elías Torres y José Martinez Lapeña) que, sin perder su función de vía de comunicación portuaria, se orienta sobre todo a convertirse en “el paseo del peatón”, donde gana protagonismo el mar y la vegetación.

Elena Rincón describe las principales características históricas y del momento actual del puerto de Castellón, así como sus planteamientos estratégicos.

En la línea de dar cabida y potenciar la presencia en RETE de los puertos pequeños y medianos, se encuentran, por una parte el artículo de Susana Lenguas sobre el Porto de Son y el Porto da Palmeira ambos en Galicia y, por otra, el artículo de Enric Martínez sobre el Port de La Ràpita en Catalunya, ambos de gran interés y muy representativos de este perfil/tamaño de puerto y su especial relación con las ciudades correspondientes.

Por último, pero no por ello menos interesante, disponemos del artículo de Roger Ríos sobre la importancia de la logística en el desarrollo de las ciudades portuarias, a través de dos conceptos fundamentales: la ciudad logística y la logística urbana.

En la sección LIGHTHOUSE, disponemos de interesantes contribuciones de nuestros habituales colaboradores:

Roberto Converti sobre los desafíos de América Latina ante el Tratado Global del Océano.

Alessandra Badami sobre una receta original de gastronomía ligada al puerto y a la historia de la ciudad de Palermo.

Marta Moretti sobre el proyecto que, con motivo de los Juegos del Mediterráneo 2026, impulsará la regeneración del paseo marítimo de Taranto, en Puglia.

Loli Dolz sobre la Fiesta de la Logística de Valencia-Concurso Mundial de Paellas para Empresas del Sector Logístico.

Además en la Seccion Opiniones, disponemos de una contribución personal del Ex-Presidente de RETE, Emílio Brogueira Dias.

A todos los autores y colaboradores muchas gracias por su esfuerzo y muy especialmente a Oriana Giovinazzi, como siempre.

Barcelona, Junio 2023

IMAGEN INICIAL | *Distrito Digital de la Comunidad Valenciana. (Fuente: Autoridad Portuaria de Alicante).*


