

El frente marítimo, entre el urbanismo y la planificación portuaria

Las áreas de contacto entre el puerto y la ciudad suelen tener unas características urbanísticas especiales con una composición y geometría distintas de otras partes de la ciudad. Son el resultado del confronto entre una fachada urbana y una gran infraestructura técnica de transportes. En los frentes marítimos portuarios se encuentran, por tanto, espacios urbanos y áreas de servicio al transporte marítimo que pueden estar en actividad o que han quedado obsoletas técnica o económicamente para este fin. En cualquier caso también confluyen en estos espacios, dos tipos de planificación territorial: la urbana, de las autoridades locales y la portuaria, de los responsables de gestión de estas grandes infraestructuras. Históricamente, y de forma especial en los tres o cuatro últimos decenios en los cuales los puertos han sufrido grandes transformaciones, no ha sido fácil compaginar ambos tipos de planificación para encontrar el mejor destino para estas zonas de contacto. Éste será aquel que aporte mayor desarrollo económico y social a la ciudad y al conjunto de toda la sociedad. La ciudad y el puerto tienen, además de estructuras y formas de gestión distintas, dinámicas muy diferentes y,

por ello, no debe extrañar que se produzcan dificultades para coordinar y ensamblar bien los planes de las instituciones que gestionan la ordenación de sus propios territorios. Pero todas las experiencias de puertos y ciudades que han llegado a unos acuerdos de desarrollo de estos espacios mediante planes urbanísticos de calidad, aprobados y plenamente asumidos por ambos, muestran operaciones de gran impacto y éxito en la sociedad. Numerosas experiencias positivas avalan la necesidad de consenso en los objetivos, los instrumentos y en las estrategias de revitalización y mejora de los espacios urbano-portuarios. El impulso compartido por el puerto y la ciudad de los planes y proyectos concretos sobre el frente marítimo es la culminación de este proceso de acuerdo que casi siempre lleva a buenos resultados. Por el contrario, le falta de transparencia, el intento de imposición o la competencia desleal entre las dos instituciones por liderar el plan conducen a la ineficiencia y a desvirtuar incluso las mejores propuestas. No se trata de considerar que las técnicas de planificación pueden resolver de entrada todos los problemas de concepción, de coordinación, de dinámica

o de objetivos de dos organismos distintos, sino de considerar los planes como una expresión conjunta de unos acuerdos y unos consensos previamente establecidos. Pero sin buenos planes y proyectos pueden naufragar los mejores acuerdos y fracasar las políticas de desarrollo y de revitalización de los espacios urbano portuarios. Por todo lo anterior es importante describir, estudiar y analizar los mecanismos de la planificación urbanística, portuaria y los distintos tipos de experiencias como presentan los artículos del *Dossier* dedicado a esta temática con dos artículos de carácter general sobre las normativas y dos casos concretos. En la sección *Temas* se publica una interesante reflexión general sobre los puertos y sus funciones y un artículo que expone la normativa recientemente aprobada sobre la ordenación y protección del espacio litoral de Cataluña. En *Experiencias* se publican los artículos descriptivos de diferentes proyectos, propuestas y realizaciones de las ciudades de Alicante, Liverpool, Buenos Aires, Brindisi, Nápoles, Ho Chi Minh, Tallin y las ciudades de los polders holandeses. Se expone también en esta sección la estructura y funciones de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos. Como siempre, en *Periscopio*, se encuentran los textos, las imágenes y las informaciones de actualidad sobre todos los temas de las relaciones puerto-ciudad.

The Waterfront, between Urban Planning and Port Planning

The areas of contact between the port and the city tend to have certain particular characteristics in terms of their urban planning with a characteristic make-up and geometry that make them different from other parts of the city. They are the result of the confrontation between an urban front and a great technical transport infrastructure. Port waterfronts therefore contain urban areas and service areas for maritime transport, either working or obsolete as a result of technical redundancy or financial unfeasibility. However these areas also bring together two types of land planning: urban planning, made by local authorities, and port planning, made by those responsible for managing these great infrastructures. Historically, especially in the last three or four decades in which ports have undergone great transformations, it has not been easy to combine both types of planning to find the best destination for these areas of contact. It will be the destination that provides the greatest economic and social development, both to the city and society as a whole. As well as having different structures and forms of management, cities and ports also have very different dynamics, and it should therefore come as no

surprise that there are often problems in coordinating and properly fitting together the plans of the institutions that manage the planning of their own territories. However, the experiences of all the ports and cities that have reached agreements to develop these areas using quality urban development plans that have been approved and fully taken on board by both sides, have resulted in successful operations with a great impact upon society. Many positive experiences clearly demonstrate the need for consensus on the objectives, instruments and strategies for revitalising and improving city-port areas. The shared effort by the port and the city in specific plans and projects on the seafront is the culmination of this process of consensus that nearly always leads to good results. However, a lack of transparency, attempts to impose their will or unfair competition between both institutions to lead the plan result in inefficiency and can spoil even the best proposals. It should not be considered that planning techniques per se can resolve all problems of conception, coordination, dynamics or the objectives of two different bodies, rather plans should be seen as an overall expression of certain agreements and

consensus made beforehand. Nonetheless, without good plans and projects the best agreements can go awry and policies for developing and revitalising urban port areas can fail. In light of all of this, it is important to describe, study and analyse urban and port planning mechanisms and different types of experiences, as you can see in the relevant articles in the *Dossier*, which contains two general articles on the regulatory framework and two specific cases. In the *Topics* section, we publish an interesting general reflection on ports and their functions and an article outlining the recently approved rules on planning and protection of the coastal area of Catalonia. The *Projects* section contains descriptive articles of different projects, proposals and actions in the cities of Alicante, Liverpool, Buenos Aires, Brindisi, Naples, Ho Chi Minh, Tallin and the cities of the Dutch polders. This section also outlines the structure and functions of the Inter-American Ports Commission of the Organization of American States. As always, in *Periscopio*, you can find up-to-the minute texts, images and information on all the issues revolving around port-city relations.