

José Luis Estrada Llaquet

Los puertos españoles y su relación con las ciudades. Un análisis de su reciente evolución

6

PLANTEAMIENTO GENERAL. EL CONFLICTO

En la historia no muy lejana de los puertos y más particularmente antes de la década de los 60, el puerto se dedicaba esencialmente a realizar las tareas de carga y descarga de mercancías (predominantemente carga general), almacenaje y servicios básicos a la navegación. Las inversiones se concentraban en las infraestructuras de los muelles, sin preocuparse de lo que ocurría con la carga fuera del recinto portuario. El puerto funcionaba como un punto de conexión aislado entre modos de transporte. La actitud ante el desarrollo era conservadora. Tanto este desarrollo del puerto, como su actividad ordinaria, prácticamente ignoraban a la ciudad. El puerto y su organización estaban aislados del municipio. El puerto se consideraba a sí mismo como "un reino independiente" y lo mismo hacia el municipio.

En la actualidad, el puerto se ha convertido en un nodo dinámico dentro de las cadenas logísticas, a lo largo de las cuales tienen lugar actividades de transporte, producción y distribución. El puerto no está aislado, su papel dentro de la cadena logística es activo. Lo que sucede en ésta, antes y después del puerto, le afecta y a su vez también su actividad tiene influencia sobre la propia cadena logística. La intermodalidad es un atributo fundamental del puerto, frente al almacenamiento (temporal), inevitable por la propia discontinuidad y diferencia de la capacidad y frecuencia de los buques y vehículos terrestres. El puerto

debería comportarse como una "tubería", a través de la cual "fluye" la mercancía sin obstáculos, sin costes de fricción. El puerto se constituye así en un elemento de continuidad de la cadena intermodal, lo cual se hace casi realidad con la presencia del contenedor. El puerto moderno queda integrado en la red compleja de producción y distribución y adopta una posición activa en el mercado internacional, en competencia con otros puertos y con otras cadenas logísticas. Los puertos se han convertido en centros integrados de transporte y plataformas logísticas para el mercado internacional. Pero este cambio en el papel del puerto ha venido acompañado, a la vez que condicionado, de sustanciales cambios a nivel de los denominados usuarios del puerto (el buque y el transporte marítimo, la mercancía, el transporte interior, las zonas industriales, las zonas de actividades logísticas), por la aparición y crecimiento de una notable sensibilidad medioambiental y por una presión creciente de las ciudades entre otros aspectos, y todo ello acompañado de importantes crecimientos del tráfico (si bien aquí el análisis puerto a puerto, aporta una vez más matices diferentes). El puerto ha tenido que adaptarse a estos cambios, ha tenido que crecer y desarrollarse, y ello le ha producido nuevos conflictos, particularmente con el territorio inmediato, esto es, con las propias ciudades portuarias.

Esta situación de conflicto alcanza, para el caso español, su máxima virulencia con la presencia de los primeros ayuntamientos democráticos (a finales de los setenta) y a lo largo de la década de los ochenta. Las manifestaciones de confrontación entre el puerto y el municipio son notables y de carácter prácticamente generalizado en este período, con fuerte resonancia en los medios de comunicación y en la opinión pública. Se plantean dificultades para avanzar en nuevos desarrollos portuarios, se dificultan y paralizan proyectos y obras concretas, se llegan a producir manifestaciones explícitas en contra del crecimiento del puerto e incluso, en algún caso, de desmantelamiento de instalaciones existentes. Ello, a su vez, va unido a una nueva actitud de la opinión pública en general y de los ayuntamientos más en particular, que centran su foco de atención en los espacios portuarios, con frecuencia con una doble orientación, por una parte para romper una tradición negativa de que "la ciudad vive de espaldas al mar" y, por otra, para lograr a veces, un crecimiento físico y económico en unos terrenos magníficamente localizados y "recuperar" así, para usos ciudadanos y para equipamiento urbano, algunas superficies portuarias que teóricamente habrían dejado (aunque no siempre) de ser aptas para las operaciones de carga, descarga, almacenamiento y transferencia de las mercancías. Estos espacios portuarios se presentan como una solución ideal para los municipios a fin de paliar déficits de zonas verdes y espacios libres.

Spanish Ports and their Relationship with the Cities. An Analysis of their Recent Development

José Luis Estrada Llaquet

GENERAL APPROACH.

THE CONFLICT

In the not too distant past, and more particularly before the 1960s, ports were essentially dedicated to loading and unloading goods (predominantly general cargo), warehousing and basic ship services. Investments were mainly focused on the infrastructures of the wharves, without much attention being paid to what happened to cargo outside of the boundaries of the port enclosure. The port worked as an isolated point of connection between modes of transport.

There was a conservative attitude to development. Both this, and the ordinary development of the port, carried on away from the city's gaze. The port and its organisation were cut off from the municipality. The port considered itself as "an independent kingdom" and this too was the attitude of the city.

These days, the port has become a dynamic node within the logistics chains, along which transport, production and distribution activities all intervene. The port is no longer isolated, its role within the logistics chain is a dynamic one. What happens before and after in the chain affects the port, whose own activity in turn influences the logistics chain.

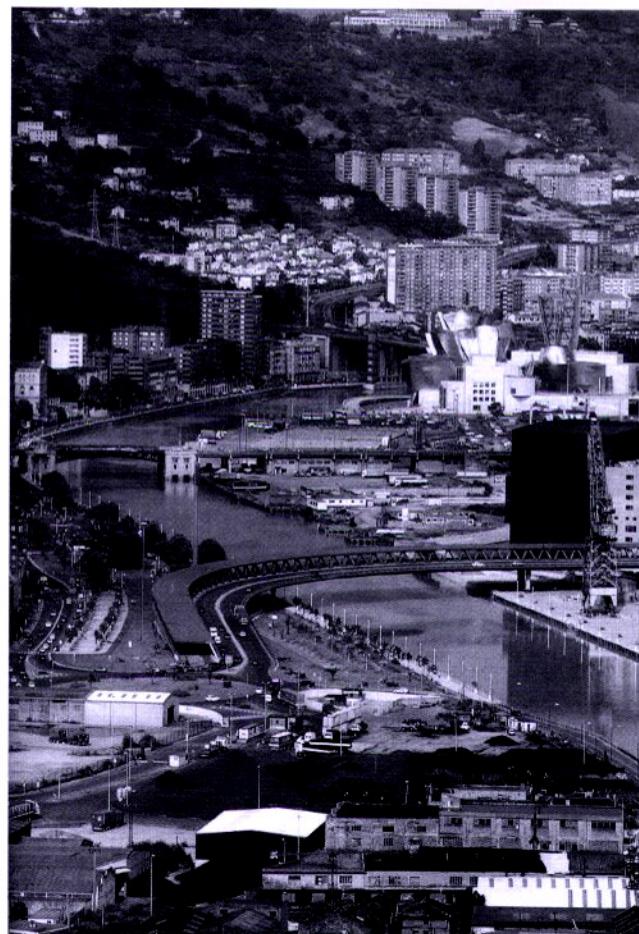
Intermodality is a fundamental attribute of the port, vis-à-vis storage (temporary), which is inevitable because of the discontinuity and difference of the capacity and frequency of ships and land transport. The port should behave as a "pipeline", along which goods "flow" unhindered, free of friction costs. The port thus becomes an element of continuity of the intermodal chain, which becomes a quasi-reality with the presence of the container. The modern port is integrated into the complex production and distribution network and adopts an active position on the international market, in competition with other ports and other logistics chains.

Ports have turned into integrated transport centres and logistics platforms for the international market. However, this change in the role of the port has both been

accompanied by, and has conditioned, major changes in the level of the so-called users of the port (ships and maritime transport, goods, inland transport, industrial estates, logistics activities areas). This is due to the appearance and growth of a notable environmental awareness and to the increasing pressure of the cities among other aspects, and all of this accompanied by wide-ranging changes in traffic (although here a port by port analysis shows up even more minor differences). The port has had to adapt to such changes, has had to grow and develop, and this has caused it new conflicts, particularly with the immediate territory, in other words, with the port cities. In the case of Spain, this conflict was most virulent with the onset of the first democratic city councils (in the late seventies) and throughout the eighties. During this period, there were notable widespread signs of confrontation between the port and the municipality, which had a major impact upon the media and public opinion. There were difficulties in progressing in new port developments, specific projects and works were stopped, there were specific voices raised against the growth of the port and even, in some cases, against the dismantling of existing facilities. In its turn, this was linked to a new attitude from the public in general and the city councils in particular, who turned their attention to port areas, often with two ideas in mind. On the one hand, they sought to break with the negative tradition of "the city living with its back turned to the sea" and, on the other, to achieve physical and economic growth in superbly located areas. They would thus "get back" port areas for the citizens and their urban amenities, which in theory (although not always) had ceased to be suitable for the operations of loading, unloading, warehousing and transfer of goods. These port areas were seen as an ideal solution for the municipalities seeking to make up for the lack of green areas and leisure districts.

THE CHANGE OF ATTITUDE

From the final years of the eighties and the start of the nineties, there began to be a change in the relationships between ports and cities: the then Autonomous Port of Barcelona was a pioneer. Already back in 1981 it demolished



part of the fence separating it from the city and granted the citizens the right to use the Bosch and Alsina Wharf (Moll de la Fusta), turning it into the first urban promenade of the city. Later, in June 1989 the Special Plan of the Port Vell was approved. In 1986 the citizens were allowed to use the Costa Wharf in the port of Tarragona. The Autonomous Port of Bilbao signed its Special Plan, with nine municipalities. The Board of the Port of Algeciras – La Línea signed an agreement with the City Council of that city in 1990, among other cases. But the real move forward and consolidation of this process of change only came about during the 1990s, in a process that is still ongoing and has led to the appearance of a growing awareness of understanding and approximation in the face of which isolated and conflictive attitudes have no place in a forward-looking modern society such as democratic Spain in the latter quarter and of the 20th century and start of the 21st century. But what is behind this

change of attitude in the relationship between ports and cities? In my opinion, several different reasons come into play more or less simultaneously:

1. The observation of the growing interdependence between port and city

In order to grow, the port requires new more useful land accesses, large plots of land for modern terminals and distribution centres (almost all the Spanish ports are currently considering the development of logistics activities areas). For port development in general, there is a need for deeper waters, and as these affect new coastal areas, environmental problems are caused by heavy traffic, noise, dust, transport and handling of hazardous goods, and so on. In other words, the port has an impact on the city, which it needs to continue performing its function and cannot therefore be at constant loggerheads with it. Furthermore, with regard to the relationship of interdependence mentioned above, the city and the region cannot ignore the

EL CAMBIO DE ACTITUD

A partir de los últimos años de la década de los ochenta y primeros de los noventa empiezan a cambiar las relaciones entre los puertos y los municipios: el entonces Puerto Autónomo de Barcelona fue pionero y ya en el año 1981 había derribado parte de la valla que le separaba de la ciudad y cedido al uso ciudadano el Muelle de Bosch y Alsina (Moll de la Fusta), convirtiéndolo en el primer paseo marítimo y urbano de la ciudad, posteriormente en Junio de 1989 se aprobaría el Plan Especial del Port Vell; en 1986 se abre al uso ciudadano el muelle de Costa en el puerto de Tarragona; el Puerto Autónomo de Bilbao firma su Plan Especial, con nueve municipios; la Junta del Puerto de Algeciras-La Línea firma un acuerdo con el Ayuntamiento de aquella ciudad en el año 1990, entre otros casos. Pero el auténtico avance y consolidación de esta trayectoria de cambio, se lleva a cabo sobre todo a lo largo de la década de los noventa, en un proceso que continua hoy en día y que ha dado lugar a la aparición de una conciencia creciente de entendimiento y aproximación y a que, en todo caso, la actitud aislada y de confrontación carece de sentido en una sociedad avanzada y moderna como es la española democrática del último cuarto del siglo xx y principios del xxi.

¿Pero a qué obedece este cambio de actitud en la relación entre puertos y ciudades?

En mi opinión, son varias las razones que intervienen más o menos simultáneamente y de forma asimismo diferente:

1. La constatación de la creciente interdependencia entre puerto y municipio

El puerto en su crecimiento necesita nuevos y más capaces accesos terrestres, grandes superficies para las modernas terminales y centros de distribución (casi todos los puertos españoles se plantean actualmente el desarrollo de zonas de actividades logísticas) y para el desarrollo portuario en general, la necesidad de buscar aguas más profundas y de afectar nuevos espacios de costa; se generan problemas medioambientales por tráfico pesado, ruido, polvo, transporte y manipulación de mercancías peligrosas etc., en otras palabras, el puerto impacta en la ciudad y la necesita para llevar a cabo su función y no puede, por consiguiente, estar en confrontación permanente con ella. Por otra parte, y en esa relación de interdependencia mencionada, el municipio y la región no pueden ignorar la trascendencia económica del puerto en su zona inmediata. El puerto, independientemente de su función primordial como facilitador de la economía a nivel macro, es un gran generador de riqueza y de empleo con importantes efectos positivos en la actividad socioeconómica del territorio en que se ubica y más concretamente en la ciudad portuaria. Su capacidad para atraer grandes industrias o importantes empresas de distribución que se ubican en su zona de servicio o en sus

inmediaciones y su capacidad para concentrar en su entorno un gran número de empresas ligadas al complejo mundo del transporte y del comercio internacional y en la actualidad para convertirse en un gran centro de telecomunicaciones, son factores entre otros, de gran trascendencia y actualidad, que justifican muchas veces su presencia en un territorio por la sola existencia de un puerto.

2. La promulgación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992

La Ley de Puertos de 1992 plantea unos cauces legales sin precedentes en la historia de España en este campo, sentando las bases jurídicas para la solución del problema de desarrollo de los puertos y de la concurrencia de competencias en la ordenación urbanística de los mismos. El talante de la Ley de Puertos de 1992, que se mantiene en la Modificación de la misma del año 1997, recoge e impulsa la idea ya existente en aquel momento en la jurisprudencia, de la necesidad de coordinación y diálogo entre las administraciones con competencia en el territorio, concretamente en los puertos: la Comunidad Autónoma, el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria. El artículo 18.1 es especialmente ilustrativo de esta filosofía, así como el artículo 15 con la creación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios que, entre los posibles, permite usos complementarios de la actividad esencial y de equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y exposiciones, en la zona de servicio de los puertos y finalmente el 18.2 que define el Plan Especial y su forma de instrumentación.

Los mecanismos de la Ley de 1992 se han manifestado como un instrumento óptimo para encauzar la relación entre el puerto y el municipio, en uno de los campos que más conflicto ha creado en los últimos tiempos, cual es el del puro desarrollo portuario y el del planeamiento. Consecuentemente, éste se ha convertido en el principal instrumento y cauce de diálogo puerto-ciudad, capaz de garantizar y resolver las necesidades futuras de la actividad portuaria y del desarrollo de las funciones municipales. En este mismo contexto cabe resaltar el hecho de que la Modificación de la Ley de Puertos llevada a cabo en 1997, aparte de mantener los supuestos antes citados, también ha contribuido a facilitar la relación al dar mayor protagonismo y presencia en su Consejo de Administración a las Comunidades Autónomas.

3. El conocimiento y la influencia de otras experiencias portuarias

En el proceso seguido en este período se han tenido presentes referencias y experiencias ya vividas en otros países y puertos que habían pasado por este problema con anterioridad, si bien en cada caso con su propia escala y sus particularidades. Experiencias como las de los puertos

economic importance the port has to its immediate area. The port, regardless of its main primary function as a macro economic motor, is a great generator of wealth and employment with major positive effects on the socio-economic activity of the area in which it is located, and more specifically in port cities. Ports attract large industries or major distribution firms that set up in their service area or in the immediate surroundings and are able to concentrate a large number of businesses around them that are linked to the complex world of transport and international trade. Nowadays they can also become great telecommunications centres, and these are just some of the major important factors that often justify their presence in an area purely because of the existence of a port.

2. The enactment of the 1992 State Ports and Merchant Navy Law
 The Ports Law of 1992 introduced legal channels that were unprecedented in the history of Spain in this field, laying the legal bases for the solution of the problem of the ports' development and that of the holding of concurrent responsibilities in the spatial planning of ports. The tenor of the 1992 Ports Law, maintained in the 1997 Amendment, took up and fostered the idea already existent in case law at the time, of the need for co-ordination and dialogue between the administrations with territorial responsibilities, specifically in ports. These were the Autonomous Community, the City Council and the Port Authority. Article 18.1 is especially illustrative of this thinking, as is article 15, with the creation of the Plan for the Usage of Port Areas, which allows a series of complementary uses of the essential activity and of cultural or recreational amenities, fairs and exhibitions, in the service area of the ports, and finally, article 18.2, defining the Special Plan and the way it is implemented. The mechanisms of the 1992 Law have turned out to be the ideal instrument for channelling the relationship between port and city, in a field that has caused the most conflict in recent times, the pure development of ports and planning. As a result, it has become the main instrument and channel of port-city dialogue, able to guarantee and resolve the future needs of port activity and the

performance of the municipal functions. In this same context we should outline the fact that the 1997 Amendment to the Ports Law, apart from maintaining the conditions mentioned above, also contributed to facilitating the relationship by giving the Autonomous Communities a more active role and greater presence in the Management Board.

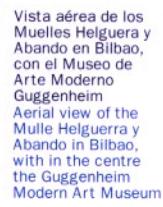
3. The knowledge and influence of the experiences of other ports
 In the process pursued in this period, attention was given to references and experiences from other countries and ports that had already suffered this problem previously, although in each case on their own scale and with their own particularities. Experiences such as that of the ports of Baltimore, New York, Los Angeles, San Francisco, Boston, Sydney, Rotterdam, Buenos Aires, among others, were and continue to be a point of reference. The variety of solutions adopted, their general attractiveness and the acknowledged success of almost all of these actions have made an important contribution to the fairly generalised taking up of this culture. In this connection, we should mention the admirable work of international organisations such as "Villes et Ports" and "Città d'Acqua" in promoting and publicising port projects. Also, currently, the "Rete 2001" network, which along with its congresses and publications have made a notable contribution to a greater knowledge of this type of initiative.

4. The presence and growth of cruise traffic

This traffic, which was virtually non-existent in Spanish ports only ten years ago, is generally of little economic interest for Port Authorities. However, it is especially attractive for their cities. As well as enhancing the international prestige of both port and city with the presence of their attractive ships and passengers, it can generate considerable income for the economic and commercial activity of the city. This has given rise to a growing pressure from society to attract and boost such traffic and adapt port facilities, fostering the creation of modern passenger terminals which often use existing port areas, previously given over to conventional port activity and providing a new content and image to the cities' waterfronts. For a few privileged ports, being a turnaround port for



Vista aérea de el Muelle Alfonso XII en el Puerto de Cartagena
 Aerial view of Muelle Alfonso XII in the Port of Cartagena



Vista aérea de los Muelles Helguera y Abando en Bilbao, con el Museo de Arte Moderno Guggenheim
 Aerial view of the Muelles Helguera y Abando in Bilbao, with in the centre the Guggenheim Modern Art Museum

cruisers strengthens this element even further.

THE ACTIONS

There have been many different actions carried out in all the Spanish ports over the last few years in this field, which have made a decisive contribution to fulfilling this wish to move closer to the city. These actions vary from purely participatory (Port Authority – City Council – Autonomous Community) in the taking of decisions on the function and the actions to be performed in these valuable areas of the waterfront, above and beyond what could be strictly deduced from the demands for the drawing up and approval of the Usage Plan and the Special Plan. These are such things as the creation of joint teams and working groups, linked to actions opening up the port to society such as the promotion of visits (schools, the elderly etc.), publishing of books and other printed materials on the history and activity of the port and its city, creation of prizes and exhibitions etc., drawing up of economic impact studies of the port on the territory, showing the enormous impact they have on the generation of wealth and jobs there, right up to specific actions sometimes involving major levels of investment (both public and private). For example, granting public use of areas of great value, construction of seafront promenades, regeneration (sometimes involving the transfer of "urban" beaches), construction and operation of facilities for tertiary, leisure, sport and cultural activities, among others. This would have a special incidence on



IO

de Baltimore, Nueva York, Los Angeles, San Francisco, Boston, Sidney, Rotterdam, Buenos Aires, entre otros, fueron y siguen siendo un referente. La variedad de soluciones adoptadas, el atractivo general de las mismas y el éxito reconocido de la práctica totalidad de estas acciones, han contribuido de forma importante a la asunción bastante generalizada de esta cultura. En este sentido, cabe destacar también la meritaria labor de promoción y divulgación de organizaciones internacionales como "Villes et Ports" y "Città d acqua", y en la actualidad la propia "Rete 2001", que con sus congresos y publicaciones han contribuido de forma sensible al mayor conocimiento de este tipo de iniciativas.

4. La presencia y el crecimiento del tráfico de cruceros
Este tráfico, apenas existente en los puertos españoles hace apenas diez años, tiene en general poco interés económico para las Autoridades Portuarias. Sin embargo, tiene un especial atractivo para sus ciudades. Además de prestigiar con la presencia de sus atractivos buques y sus pasajeros a ambos, puerto y ciudad a nivel internacional, es capaz de generar notables ingresos para la actividad económica y comercial de la ciudad. Ello ha dado lugar a una creciente presión de la sociedad para captar y potenciar estos tráficos y adecuar las instalaciones portuarias, fomentando la creación de modernas estaciones marítimas que con frecuencia aprovechan espacios portuarios ya existentes, anteriormente destinados a la actividad portuaria convencional y dando un nuevo contenido e imagen a los frentes marítimos de las ciudades. La condición de puerto base de cruceros, sólo posible para unos pocos y privilegiados puertos, refuerza mucho más este aspecto en aquellos casos en que tiene lugar.

LAS ACTUACIONES

Han sido muchas y muy diversas las actuaciones que se han llevado a cabo en todos los puertos españoles en los últimos años en este campo, que han contribuido decisivamente a hacer realidad esta voluntad de aproximación.

Dichas actuaciones van, desde aspectos puramente participativos (Autoridad Portuaria – Ayuntamiento – Comunidad Autónoma) en la toma de decisiones sobre la función y las actuaciones a llevar a cabo en estos valiosos espacios del frente marítimo, más allá de lo que estrictamente podría deducirse de las exigencias para la redacción y aprobación del Plan de Utilización y del Plan Especial, como es la creación de equipos comunes y grupos de trabajo mixtos, unido a acciones de apertura del puerto a la sociedad como la promoción de visitas (colegios, tercera edad etc.), edición de libros y publicaciones sobre la historia y actividad del puerto y su ciudad, creación de premios y exposiciones etc.,

elaboración de estudios de impacto económico del puerto en el territorio demostrativos de la enorme incidencia en la generación de riqueza y empleo, hasta actuaciones concretas a veces con importantes inversiones (públicas y privadas) implicadas: cesión de uso de espacios de gran valor, construcción de paseos marítimos, regeneración (a veces desafectación de playas "urbanas"), construcción y explotación de instalaciones para actividades terciarias, lúdicas, deportivas, culturales etc., incidiendo de forma especial en la arquitectura y diseño, con frecuencia con obras de profesionales del máximo prestigio mundial. Centrándonos más específicamente en las actuaciones de los denominados comúnmente espacios puerto-ciudad, éstas responden con carácter general a las siguientes características: se mantiene la titularidad pública casi siempre de la Autoridad Portuaria, aunque en algunos casos se ha desafectado y cedido al Ayuntamiento (Puerto de Valencia), existiendo casos muy puntuales y poco o nada significativos hasta el presente de desafectación de espacios y enajenación subsiguiente a la iniciativa privada. La Autoridad Portuaria gestiona estos espacios, otorgando concesiones de áreas concretas a la iniciativa privada o a las Instituciones, que con carácter general realizan las inversiones con acuerdos diferentes en función de su volumen, financiación, plazo y canon.

En cuanto al tipo los usos son diversos, pero se trata en general de actividades de tipo cultural (museos, cines, auditoriums, centros de arte), comerciales, servicios terciarios (oficinas de la Autoridad Portuaria y de la Comunidad Portuaria), turísticos (cafeterías, restaurantes, hoteles, excepcionalmente), así como estaciones marítimas dentro de las terminales de pasajeros (ferrys y cruceros). La zona marítima, preponderantemente, se mantiene para los buques de pasajeros y cruceros, pesca, embarcaciones deportivas con sus clubes náuticos y embarcaciones históricas, buques de visita etc.

Veamos, en forma resumida, cuáles han sido las principales actuaciones llevadas a cabo en los puertos españoles. Para ello haremos un recorrido a lo largo de la costa desde el Mediterráneo hasta el Cantábrico. Por razones de espacio nos referiremos sólo a los puertos que dan nombre a la Autoridad Portuaria.

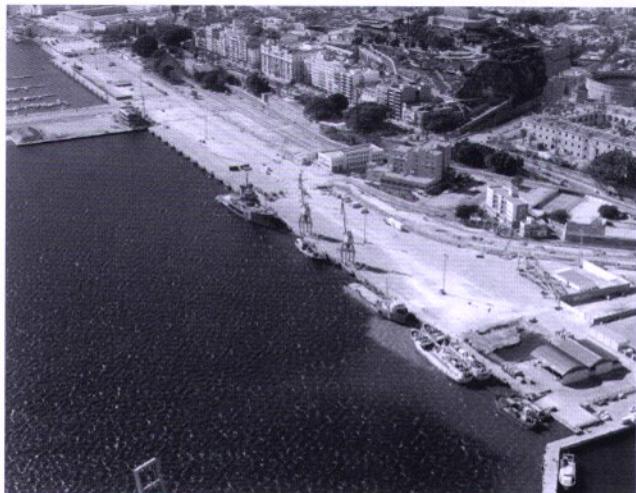
Puerto de Barcelona

La operación del Port Vell es sin ningún género de dudas la más ambiciosa, por sus dimensiones y alcance, de las desarrolladas en los puertos españoles y una de las mayores del mundo. Con una superficie total de unas 55 has, incluye los muelles de Barcelona, Bosch y Alsina, España, Barceloneta y Depósito, y las correspondientes dársenas. El Muelle de Barcelona acoge el World Trade Center, que incluye el hotel Marinamar y dos estaciones marítimas con Baleares y una estación marítima internacional para cruceros. En el Muelle de España se

Cartagena. Vistas de el Muelle Alfonso XII
Views of Muelle Alfonso XII in Cartagena



II



the architecture and design, often with professional works projects of the highest worldwide prestige. If we look more specifically at the actions on what are often called port-city areas, we can see that they generally respond to the following characteristics: they are almost always owned by the public body (the Port Authority), although in some cases they have been transferred and ceded to the City Council (Port of Valencia). There are also a very few insignificant cases to date of the disposal or later transfer to private initiative. The Port Authority manages these areas, granting concessions of specific areas out to the private sector or the institutions, which generally carry out their investments with different agreements depending on their volume, financing, timeframe and levy. Types of use vary, but they are generally cultural activities (museums, cinemas, auditoriums, art centres), commercial ventures, tertiary services (offices of the Port Authority and the Port community), tourisms (cafeterias, restaurants, and exceptionally hotels), as well as passenger facilities inside passenger terminals (ferries and cruisers). The maritime area is generally maintained for passenger vessels and cruise ships, fishing boats, pleasure craft with their sailing clubs and historical vessels, tourist craft etc. We shall examine briefly the main actions carried out in the Spanish ports. To do this, we shall trace the entire coastline from the Mediterranean to the Cantabrian coasts. Due to limitations of space, we shall only mention those ports that have their own Port Authority.

The Port of Barcelona

The Port Vell operation is without a doubt one of the most ambitious, because of its size and scope, of all those projects carried out in the Spanish ports and one of the largest in the world. It covers a total area of 55 ha, and includes the Barcelona, Bosch i Alsina, Espanya, Barceloneta and Depósito wharves, and their corresponding quays. The Barcelona Wharf houses the World Trade Center, which includes the Marinamar hotel and two passenger terminals serving the Balearic Islands and one international passenger terminal for cruisers. In the Espanya Wharf we find the Maremagnum shopping centre, the IMAX cinema, the Aquarium and the multi-theatre cinemas, along with the

The Port of Tarragona
The sphere of action includes the Costa and Pescadors Wharves, integrating the popular fishermen's district of El Serrallo. The first phase of the Costa Wharf was begun in 1986, and is currently pending the transformation of the Pescadors Wharf and the building of a new fish market (underway) and their environs. The four warehouses of the Costa Wharf, restored and transformed, have enjoyed a great success as a place for the holding of events, exhibitions, restaurants and passenger terminal, and has become an attraction for Tarragona, which has ceased to "live with its back to the sea". The building of the raised bridge between the Reus and Lérida wharves, diverting lorry traffic, and the definitive moving of the

inland railway line over this same bridge, to take place in the near future, will make it possible to complete this operation. At the same time, the Port Authority is planning a series of actions in the municipality of Vila-seca.

The port of Castellón

The Costa Wharf, covering an area of 52,000 m², is to be turned into the "Plaza del Mar", a three-stage operation involving a public leisure area, as well as a large park area for the city. Among the public sector investors, the most

substantial contributions have been made by the Autonomous Community, as well as the Port Authority itself. The first two phases are already operational, and have been very well received by the public, having provided a major attraction for the traditional district of El Grao.

The Port of Valencia

October 1997 saw the signing of an Agreement between the Ministry of Public Works, the Regional Government of Valencia (Generalitat), Valencia City

I2

ubican el Maremagnum (centro comercial), el cine IMAX, el Acuario y las salas multicine, junto con los Clubes Marítimos y Náutico ya existentes. Una pasarela móvil, la "Rambla del Mar", enlaza las emblemáticas Ramblas con el extremo del muelle como una prolongación de aquellas. En el muelle de la Barceloneta, los antiguos almacenes generales del comercio (1877) se han transformado en oficinas y restaurantes en el edificio "Palau de Mar". En esta zona se incluye una marina deportiva y la correspondiente Área Técnica, así como un paseo de gran superficie. En el ámbito de Port Vell se incluye también la zona pesquera. Con la apertura de la nueva bocana, en ejecución, esta zona adquirirá independencia, desde el punto de vista de tráfico marítimo, e incorporará nuevos espacios de agua y tierra e instalaciones relevantes, así como la recuperación final del paseo de la Escullera.

El Port Vell se ha manifestado como una oferta de enorme atractivo para Barcelona y su entorno. La respuesta entusiasta de los ciudadanos ha llevado a cambios en buena parte de las pautas de comportamiento, generando una nueva centralidad en la ciudad.

El Port Vell es visitado por 18 millones de personas al año, de las cuales el 82% repiten visita. Los puestos de trabajo directos creados alcanzan los 10.000 en la actualidad. La inversión total pública y privada, en pesetas del año 92, ascendió a unos 56.000 millones de pesetas. En los últimos años la Autoridad Portuaria está abandonando su participación de capital en todas las iniciativas. También están previstas actuaciones importantes en la parte del municipio del Prat, particularmente la recuperación de espacios ecológicos y la regeneración de playas al sur del Llobregat.

Puerto de Tarragona

El área de actuación incluye el Muelle de Costa y el Muelle de Pescadores, integrando al popular barrio de pescadores del Serrallo. La 1ª fase del Muelle de Costa se inició en 1986, estando actualmente pendiente la transformación del Muelle de Pescadores y la construcción de una nueva lonja (en ejecución) y su entorno. Los cuatro tingladós del muelle de Costa, restaurados y transformados, han tenido un gran éxito como lugar de celebración de eventos, exposiciones, restaurantes y estación marítima, convirtiéndose en un lugar de atracción para Tarragona que ha dejado "de vivir de espaldas al mar". La construcción del puente levadizo entre los muelles de Reus y Lérida, evitando el paso de camiones y el traslado definitivo del ferrocarril interior a través de este mismo puente, ya previsto en un futuro, permitirá culminar definitivamente la operación. Al propio tiempo, la Autoridad Portuaria está planeando actuaciones importantes en la parte del municipio de Vilaseca.

Puerto de Castellón

El Muelle de Costan con una superficie de 52.000 m², se ha previsto transformarlo en la "Plaza del Mar", mediante su ejecución en tres fases, un área abierta a los ciudadanos que incluye una zona lúdica, de ocio y recreo, así como una importante zona verde para la ciudad. En la inversión pública ha participado de forma sustancial la Comunidad Autónoma, además de la propia Autoridad Portuaria. Las dos primeras fases están ya en funcionamiento, con un gran éxito de público y una extraordinaria acogida por la ciudadanía, habiéndose generado un gran atractivo para el tradicional barrio de El Grao.

Puerto de Valencia

En octubre de 1997 se firmó el Convenio entre el Ministerio de Fomento, Generalidad Valenciana, Ayuntamiento de Valencia y Autoridad Portuaria. En este Convenio se ha previsto un conjunto de actuaciones: operación Balcón al Mar, ZAL, nuevo acceso ferroviario y acceso norte, que permitirán una mejora global en la competitividad del puerto.

La operación Balcón al Mar prevé la cesión para uso ciudadano de una superficie de 237.261 m², situada en la dársena interior. Las dimensiones y características de la operación hacen prever un enorme impacto favorable en la zona urbana inmediata al puerto y en la ciudad de Valencia en general.

La mayor peculiaridad es que el espacio será desafectado del uso portuario y cedido al Ayuntamiento, si bien la superficie de agua, determinados edificios con uso portuario y una franja de 7 metros junto al muelle, se mantienen bajo la titularidad de la Autoridad Portuaria. El comienzo de esta ambiciosa actuación es inminente.

Puerto de Alicante

La relación puerto-ciudad se inicia con la eliminación de las vías férreas en el malecón, la rehabilitación del Paseo de Gomís y otros espacios públicos (Parque de Canalejas, Explanada de España) y la dedicación al uso ciudadano de los muelles de la dársena primitiva, con locales comerciales y equipamientos para la cultura. La operación puerto-ciudad que incluye una dársena para embarcaciones deportivas, la construcción de los nuevos centros comerciales (el Centro "Panoramis" ha sido abierto el año 2000), aparcamientos, y la restauración de varios edificios, ha destinado más de 240.000 m² de terreno portuario para uso público, fundamentalmente en la zona de Levante y la zona de ocio que bordea la dársena interior.

Puerto de Cartagena

El Muelle Alfonso XII se ha transformado totalmente, de acuerdo con el Plan Especial. A cargo de la Autoridad Portuaria se ha realizado la prolongación de la plaza

Council and the Port Authority. This Agreement envisages a series of actions: operation Balcón al Mar (Balcony onto the Sea), ZAL (Logistics Activity Area), new rail access and northern access, which will make it possible to improve the competitiveness of the Port overall. The Balcón al Mar operation involves granting citizens' use of an area of 237,261 m² located in the inner dock. The dimensions and characteristics of the operation lead us to expect a large and favourable impact on the urban area immediately surrounding the port and in the city of Valencia in general. The most significant feature is that the area will be reallocated from the port to the City Council, although the water surface, certain buildings used for port purposes and a 7 metre strip next to the wharf will remain under the ownership of the Port Authority. This ambitious project is due to start immediately.

The Port of Alicante

The port-city relationship begins with the elimination of the train lines on the breakwater, the rehabilitation of the Paseo de Gomí and other public areas (Parque de Canalejas, Explanada de España) and the transfer to the public of the wharves of the original dock, with commercial premises and cultural amenities. The port-city operation, which includes a dock for pleasure craft, the construction of the new shopping centres (the "Panoramis" Centre opened its doors in 2000), car parks, and the restoration of several buildings, turned over more than 240,000 m² of port land to public use, fundamentally in the Levante area and the leisure area touching on the internal dock.

The Port of Cartagena

The Alfonso XII Wharf has been totally transformed, in line with the Special Plan. Led by the Port Authority, a public car park was built, and the Plaza Héroes de Cavite extended. The Culture Ministry will take charge of the work to be done on the Museum of Maritime Archeology, the land for which has been reallocated from port use and ceded by the Port Authority. The City Council will take responsibility for maintenance and cleaning of the areas already developed. The Port Authority has fostered and taken part in the refurbishing and total uncovering of the stretch running parallel to the sea (in the stretch of 700 metres) and the Carlos III Sea



Wall (a cultural heritage site). The city has been provided with leisure and entertainment sites with restaurants, in Alfonso XII and on the pier of the sports marine.

The Port of Palma

The traditions and major passenger (ferry) traffic, cruise ships and pleasure docks have for many years been contributing to this port's special physiognomy and sensitivity to the surrounding urban areas. To this we should add the construction of the

beautiful Paseo Marítimo Gabriel Roca promenade with its cycle tracks, garden areas, etc., which was originally a port route and currently bears the brunt of heavy urban traffic flows. It has been ceded by the Port Authority to the City Council.

The Port of Almería

The Port Authority has planned the following actions:

- A new passenger terminal, on the border between the port and the city, with 40,000 m² of

waiting and vehicle embarking areas, three ro-ro berths and a new 8,000 m² Passenger Station.

- Enlargement of the Levante Wharf by 16,000 m², which may be used to hold multi-theatre cinemas, small shopping centres and restaurants.

- Enlargement of the Pleasure Port, around the old jetty of the Compañía Andaluza de Minas, construction of a new cruiser berth 275 m long, creation of a 2 ha beach and obtaining of new areas for cultural centres.



I4



Héroes de Cavite y se ha otorgado una concesión para construcción y explotación de un aparcamiento subterráneo público. El Ministerio de Cultura está realizando las obras del Museo de Arqueología Marítima, cuyos terrenos han sido desafectados del uso portuario y cedidos por la Autoridad Portuaria. El Ayuntamiento se hace cargo del mantenimiento y limpieza de las zonas cuya urbanización se ha terminado. La Autoridad Portuaria ha impulsado y participado en la rehabilitación y total descubrimiento del tramo paralelo al mar (en su tramo de 700 metros) y de la Muralla del Mar de Carlos III (bien de interés cultural). Se han puesto a disposición de la ciudad zonas de ocio y esparcimiento con instalaciones de restauración, en Alfonso XII y espigón de la marina deportiva.

Puerto de Palma

Los tradicionales e importantes tráficos de pasajeros (ferry y cruceros) y dársenas deportivas han contribuido desde hace muchos años a dotar a este puerto de una especial fisonomía y sensibilidad con los espacios urbanos circundantes. A ello hay que añadir la construcción del hermoso Paseo Marítimo Gabriel Roca con su pista de bicicletas, zonas verdes etc., que originalmente fue una vía portuaria y actualmente soporta un intenso tráfico urbano y cuya cesión al Ayuntamiento ha acordado la Autoridad Portuaria.

Puerto de Almería

La Autoridad Portuaria ha proyectado las siguientes actuaciones:

- Nueva terminal de pasajeros, en el límite del puerto con la ciudad, con 40.000 m² de áreas de espera y embarque de vehículos, tres atraques ro-ro y una nueva Estación Marítima de 8000 m².
- Ampliación del Muelle de Levante en 16.000 m², que podrían destinarse a multicines, pequeños centros comerciales y restauración.
- Ampliación del Puerto Deportivo, en el entorno del antiguo embarcadero de la Compañía Andaluza de Minas, construcción de un nuevo atraque de cruceros de 275 m de longitud, creación de una playa de 2 has y obtención de nuevas superficies para centros culturales.

Puerto de Málaga

La ciudad de Málaga ha tenido la vieja aspiración de que una parte del frente portuario se dedique a actividades de tipo turístico y recreativo, que permitan su integración urbana, que no demanden una barrera de separación física entre la ciudad y el puerto. Esta pretensión se ha concretado en que los muelles 1 y 2 y sus carreteras exteriores de servicio (los Paseos de la Farola y de los Curas, respectivamente) y la dársena interior se dediquen al uso ciudadano y al tráfico de buques deportivos y de

Las Palmas. Entrada
al Muelle Santa
Catalina
Las Palmas.
Entrance at Muelle
Santa Catalina

Palma de Mallorca.
Paseo Marítimo
Palma de Mallorca.
Waterfront
promenade

The Port of Málaga

The city of Málaga has long desired to have part of its port seafront given over to tourist and leisure activities, allowing the city to integrate the port without a physical separation creating a barrier between it and the city. This aim has now materialised, in that wharves 1 and 2 and their external service lanes (Paseo de la Farola and Paseo de las Curas, respectively) and the interior dock are given over to the citizens and the traffic of pleasure craft and cruise ships. In this way, the commercial activity of these wharves must move to other wharves. The Levante Seawall, with new passenger facilities for cruise ships, which is currently being built, is part of this same strategy. The project (to be developed over an area of approximately 10 ha) aims to achieve the total integration of the areas touching on the port such as the Park, the Plaza de la Marina and the Paseo de la Farola, as well as the Explanada de San Andrés and the Avenida de Heredia. At the same time, there are plans to build new leisure, cultural, sports, commercial amenities etc., to complement and extend the offer of services for the citizens.

The Port of Algeciras

This includes an entire strategy of actions right along the Bay's waterfront, begun back in the early nineties with the building of various promenades (Paseo Marítimo de Palmones, Paseo de Cornisa del Rinconcillo, actions in Campamento), regeneration of beaches like that of El Rinconcillo (reallocated), Puente Mayorga, and pleasure wharf of El Saladillo. Other significant elements are the new La Galera passenger terminal and the transformation of the Llano Amarillo (under study), which make up a yard of 7 ha. Next to the city, as well as actions in La Línea de la Concepción and Tarifa.

The Port of Ceuta

The passenger terminal and Passenger Building have already been transformed, and the España Wharf has been turned into a cruise terminal. A more far-reaching transformation is being studied for a large part of the seafront, linked to the development of the port.

The Port of Melilla

The construction of the pleasure

port and the reallocation of the plots known as "Isla de Talleres", "v Centenario" and "Explanada de San Lorenzo", along with the development of the old iron ore loading facilities are the most considerable actions carried out, although other more ambitious projects are currently being examined.

The Port of the Bay of Cádiz

The broad territorial scope of the port of the Bay of Cádiz involves the participation of three City Councils: Cádiz, Puerto Real and the Port of Santa María, and is located in one of the most environmentally rich natural areas on the Andalusian coast. The main actions in relation to the three cities were as follows: with the City Council of the Port of Santa María, the recuperation of the right bank of the Guadalete river; with the City Council of Cádiz, the road connection between Puntalés and the La Paz district, the management of the sporting and sailing facilities of the Punta de San Felipe, and the digging works of the rail line, involving the remodelling of the Plaza de Sevilla; and with Puerto Real, there is a proposal to cede the City-Wharf for sailing and sporting activities.

The Port of Huelva

Among the actions taken are the setting up in 1998 of the Port-City Commission which was asked to draw up a Co-operation Agreement on urban planning matters between both institutions signed in 1999. This Agreement led to a series of actions of great importance to the city, such as:

- The ceding of the lands to the city for the building of the new Zafra Public Park.
- The ceding of the lands for the building of the Nuevo Colombino stadium.
- Call and granting of Tenders for the building of a Leisure and Services centre on port lands.
- Opening of the Glorieta de Las Cañas, a new urban amenity for citizens' use which was achieved after the remodelling of the Central Area of the Levante wharf done by the Port of Huelva.
- Refurbishment works on the old Warehouse and Engine Shed for Locomotives of the Port of Huelva to turn them into a Historical Archive, Permanent Exhibition and Visitors' Reception centre.

The Port of Sevilla

In July 1994, when the Special

Plan was approved, the limits of the commercial area were marked out along the Puente de las Delicias and the development of the urban port were set. The oldest wharves (Nueva York and Turismo) were turned into public promenade areas, 20 metres wide. There are plans to redevelop the Muelle de las Delicias wharf and areas neighbouring areas in order to extend the Parque de María Luisa and implant a large leisure facility (the Aquarium), accompanied by 1,000 m² of commercial premises and 2,600 m² of tertiary services. There are plans to redevelop the bank of the river in the Gordales area, which holds two sailing clubs, in order to build a riverside promenade, an underground car park and 2,500 m² of tertiary premises. Also planned are residential, commercial and tertiary uses for the Avenida de la Raza, with the transformation of 10 ha.

The Port of Las Palmas

The port of La Luz occupies most of the eastern coast of the city of Las Palmas. The construction of the Avenida Marítima, a dual carriageway with intense traffic, has created a powerful barrier between the citizens and the sea. In 1992, the City Council and the Port Authority drew up an agreement to perform far-reaching works on the Wharf and Park of Santa Catalina, in order to boost their redevelopment. The Port Authority undertook to withdraw those activities that were most bothersome, dangerous and conflictive, such as the storage of goods or ship repair yards, moving them far away from residential areas. At the same time, work was carried out to adapt the surrounding area to dedicate it to port activities compatible with residential uses, such as the berthing of fast passenger ferries, cruise ships or typical small vessels for tugging, mooring, piloting and rescue operations. The urban part was the site for the building of a commercial and leisure centre covering some 39,000 m² ("El Muelle" – the Wharf) plus the largest Transport Interchanger on the island, bringing together urban and inter-city buses linking the city with its outlying areas and the tourist area of the south of the island. This underground transport station is built entirely on land reclaimed from the sea. The upper part is a square covering more than 15,000 m² for use by the residents and is linked

by a pedestrian walkway to the Santa Catalina Park and the Santa Catalina Cruiser and Jet Foil Wharf, the Port Authority having already placed underground the access route to the Port through this entrance. The Santa Catalina Park now holds the Science Museum.

The Port of Santa Cruz de Tenerife

After the César Manrique Maritime Park (1993), the Port-City Building (1994) and the Auditorium (1997-2001), one of the most ambitious actions is the future Enlace Wharf, the building work for which is hoped to be financed by private investment. The Enlace or Link Wharf is an extension into the sea of the city centre. The new Wharf will be converted into a platform oriented towards the city on which a group of buildings will be erected with landscaped decks and internal courtyards, which will house all sorts of shops. Between the central axes of the project will be built a new square called La Arena, which will be used for the holding of major events such as the Carnival and Christmas Concert. In addition, it will connect the Wharf with the Plaza de España and the future pleasure craft wharf.

The Port of Vigo

The project called "Opening Vigo to the Sea" emerged in order to create a commercial and leisure area around the passenger terminal, as well as to pedestrianise the avenue next to the sea, extending the existing gardens, and channelling road traffic into the tunnel. In order to build this, a Co-operation Agreement was signed between the City Council, the Consortium of the Free Area and the Port Authority, with the approval of the Directorate General of Ports. Most of the work has already been completed: the underground roadway (tunnel of the Avenues), the Xunta de Galicia regional government building, the treatment of Montero Ríos Street and the new gardens of the Avenues, the adaptation works of the Plaza de la Estrella, underground car parks of El Arenal and Trasatlánticos and the new Estuary Station.

The Port of Vilagarcía

In December 1998, an Urban Planning Agreement was signed between the Port and the City

cruceros. De este modo, la actividad comercial de estos muelles se debe desplazar hacia otros. El dique de Levante, con nuevas estaciones marítimas para cruceros, en construcción, se incluye en la misma estrategia.

La actuación (a desarrollar sobre una superficie aproximada de 10 Has) persigue la total integración de los espacios próximos al puerto como son el Parque, la Plaza de la Marina y el Paseo de la Farola, así como la explanada de San Andrés y la Avenida de Heredia. A la vez, se contempla la construcción de nuevos equipamientos lúdicos, culturales, deportivos, comerciales etc., que complementen y amplíen la oferta ciudadana.

Puerto de Algeciras

Incluye toda una estrategia de actuaciones a lo largo de todo el frente marítimo de la Bahía, iniciadas ya en los primeros noventa con la realización de diversos paseos marítimos (Paseo Marítimo de Palmones, Paseo de Cornisa del Rinconcillo, actuaciones en Campamento), regeneración de playas como la del Rinconcillo (desafectada), Puente Mayorga, y dársena deportiva del Saladillo. Otros elementos importantes son la nueva terminal de pasajeros de la Galera y la transformación del Llano Amarillo (en estudio), que constituye una explanada de 7 has junto a la ciudad, así como actuaciones en La Línea de la Concepción y Tarifa.

16

Puerto de Ceuta

Se ha llevado a cabo la transformación de la terminal de pasajeros y Estación Marítima, así como la adecuación del Muelle de España como terminal de cruceros. Sigue en fase de estudio una transformación más profunda, en buena parte del frente marítimo, ligada al desarrollo del puerto.

Puerto de Melilla

La construcción del puerto deportivo y la desafectación de las parcelas denominadas "Isla de Talleres", "v Centenario" y "Explanada de San Lorenzo", junto con la urbanización del antiguo cargadero de mineral de hierro han sido las actuaciones más importantes llevadas a cabo, si bien están en fase de análisis otras actuaciones más ambiciosas.

Puerto de la Bahía de Cádiz

El extenso ámbito territorial del Puerto de la Bahía de Cádiz implica a tres Ayuntamientos: Cádiz, Puerto Real y el Puerto de Santa María, y está asentado en uno de los espacios naturales más ricos ambientalmente de la costa andaluza. Las principales actuaciones en relación con las tres ciudades han sido las siguientes: con el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, la recuperación de la margen derecha del río Guadalete; con el Ayuntamiento de Cádiz, la conexión viaria entre Puntales y la Barriada de La Paz, la gestión de las instalaciones náutico deportivas de la

Punta de San Felipe, y las obras de soterramiento de la vía férrea, que implican la remodelación de la Plaza de Sevilla; y con Puerto Real, se ha considerado la propuesta de cesión del Muelle-Ciudad para usos náuticos-deportivos.

Puerto de Huelva

Entre las actuaciones realizadas se destaca la Constitución en 1998 de la Comisión Puerto-Ciudad, encargada de redactar un Acuerdo de Colaboración en temas urbanísticos entre ambas instituciones y que fue firmado en 1999. Fruto de este Acuerdo fueron actuaciones de gran trascendencia para la ciudad como:

- Cesión de los terrenos a la ciudad para la construcción del nuevo Parque Público de Zafra.
- Cesión de los terrenos para la construcción del estadio Nuevo Colombino.
- Convocatoria y resolución de los Concursos para la construcción en los terrenos del puerto de un Centro de Ocio y un Centro de Servicios.
- Inauguración de la Glorieta de Las Canoas, un nuevo equipamiento urbano para el uso de los ciudadanos alcanzado tras la remodelación de la Zona Central del Muelle de Levante llevado a cabo por el Puerto de Huelva.
- Obras de rehabilitación del antiguo Almacén y Cochera de Locomotoras del Puerto de Huelva para convertirlas en Archivo Histórico. Exposición Permanente y Centro de recepción de visitantes.

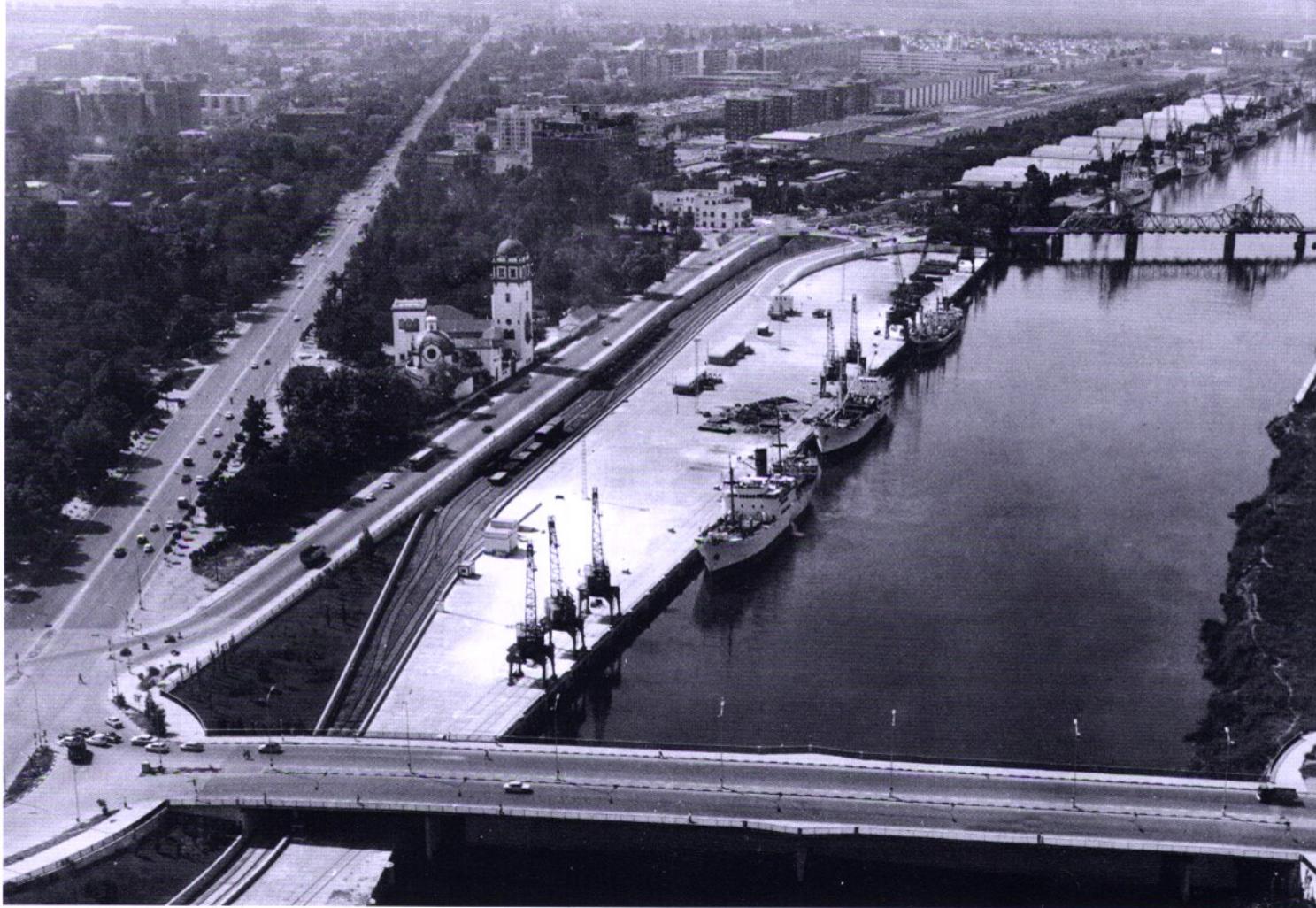
Puerto de Sevilla

En julio de 1994, al aprobarse el Plan Especial, se marcaron los límites de la zona comercial en el Puente de las Delicias y se fijaron los aprovechamientos del puerto urbano. Los muelles más antiguos (los de Nueva York y Turismo), se han configurado como espacios públicos de paseo, con 20 metros de anchura. Se contempla la reurbanización del muelle de las Delicias y espacios aledaños para ampliar el Parque de María Luisa e implantar un gran equipamiento de ocio (Acuario), acompañado de 1000 m² de locales comerciales y 2600 m² de terciario.

Se proyecta la reurbanización de la ribera del río en la zona de Gordales, en la que se ubican dos clubes náuticos, con el objetivo de crear un paseo fluvial, un aparcamiento subterráneo y 2500 m² de terciario. También se ha previsto la introducción de usos residenciales, comerciales y terciarios en la Avenida de la Raza, con la transformación de 10 has.

Puerto de Las Palmas

El Puerto de La Luz ocupa la mayor parte del litoral este de la ciudad de Las Palmas. La construcción de la Avenida Marítima, autovía de intenso tráfico, ha creado una potente barrera entre el ciudadano y el mar. El Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, en 1992,



establecieron un convenio para desarrollar importantes actuaciones en el Muelle y Parque de Santa Catalina, para impulsar su rehabilitación.

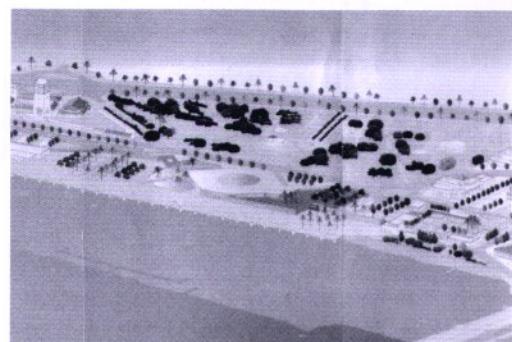
La Autoridad Portuaria se comprometió a retirar sus actividades más molestas, peligrosas y conflictivas, como el almacenamiento de mercancías o varaderos de reparación de buques, desplazándolas hacia áreas alejadas de zonas residenciales. Simultáneamente se acondicionó el entorno para dedicarlo a actividades portuarias compatibles con el uso residencial, como atraque de embarcaciones rápidas de pasajeros, cruceros o pequeñas embarcaciones pintorescas de remolques, amarre, practicaje y salvamento.

En la parte urbana se ha construido un centro comercial y de ocio de 39.000 m² ("El Muelle") y el mayor Intercambiador de Transportes de la isla donde se concentran los autobuses urbanos e interurbanos que comunican la ciudad con su periferia y el centro turístico del sur. Esta estación subterránea de transportes está enclavada íntegramente en terrenos ganados al mar. En su parte superior, se ha dispuesto de una plaza de más de 15.000 m² para uso ciudadano y conectada peatonalmente con el Parque Santa Catalina y con el Muelle de Cruceros y Jet Foil del mismo nombre, ya que ha sido soterrado por la Autoridad Portuaria el vial de acceso al Puerto por esa entrada. En el Parque de Santa Catalina se ha ubicado un Museo de la Ciencia.

Council, which covered the commitments to achieve a balance between urban and socio-economic planning of the city. This included the use of certain port areas for all sorts of uses – leisure activities, green areas, cultural, social and sporting amenities. These agreements were all laid down in the Special Plan ("Opening Vilagarcía to the Sea") approved in April 2000. Two docks have already been turned over to the sea sports port and to parking areas. Green areas and leisure facilities have been built.

The Port of Marín and Ría de Pontevedra Estuary

Over the last ten years, the seafront of Marín has undergone a far-reaching transformation, encouraged by the investments made by the Port Authority. These investments have changed it from a marginal area, a dumping ground for fishery and metalworking waste products, into a peaceful site for recreation and boosting property values there to a great extent. The Port Authority has been responsible for a number of actions on this site. On the one hand, building a new urban seafront, marked out by a broad promenade 2.5 km long,



Puerto de Sevilla.
Muelles de las
Delicias antes de la
actuación
The Muelles de las
Delicias in the Port
of Sevilla before the
renovation

Puerto de Sevilla.
Maqueta del Muelle
de las Delicias
Maquette of the
Muelle de las
Delicias in the Port
of Sevilla

Puerto de Santa Cruz de Tenerife

Después del Parque Marítimo César Manrique (1993), el Edificio Puerto-Ciudad (1994) y el Auditorio (1997-2001), una de las actuaciones más ambiciosas es el futuro Muelle de Enlace, cuya realización se espera financiar con una importante participación de inversión privada. El Muelle de Enlace es una prolongación marítima del centro de la ciudad. El nuevo Muelle quedará convertido en una plataforma orientada hacia la ciudad y sobre él se construirá un grupo de edificios con cubiertas ajardinadas y patios interiores, que albergarán todo tipo de comercios. Entre los ejes centrales del proyecto se construirá una nueva plaza, denominada La Arena, que acogerá la celebración de grandes acontecimientos como el Carnaval y el Concierto de Navidad. Además, conectará el Muelle con la Plaza de España y el futuro muelle deportivo.

Puerto de Vigo

El proyecto "Abrir Vigo al Mar" surge para crear un área comercial y de ocio en el entorno de la estación marítima, así como la peatonalización de la avenida próxima al mar, ampliando los jardines existentes, y canalizando el tráfico rodado en túnel. Para su ejecución se firmó un Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento, el Consorcio de la Zona Franca y la Autoridad Portuaria, con el visto bueno de la Dirección General de Puertos.

La mayor parte de las actuaciones se han realizado: el paso inferior (túnel de las Avenidas), el edificio de la Xunta de Galicia, el tratamiento de la calle Montero Ríos y los nuevos jardines de las Avenidas, el acondicionamiento de la Plaza de la Estrella, los estacionamientos subterráneos del Arenal y Trasatlánticos y la nueva Estación de la Ría.

Puerto de Vilagarcía

En diciembre de 1998, se aprobó un Convenio Urbanístico entre el Puerto y el Ayuntamiento, donde se recogen los compromisos asumidos para conseguir un equilibrio entre la planificación urbanística y socioeconómica del puerto y de la ciudad, como la utilización de determinados espacios portuarios para fines lúdicos, zonas verdes, culturales, sociales y deportivas. Dichos acuerdos se plasman en el Plan Especial ("Abrir Vilagarcía al Mar") aprobado en abril de 2000. Ya se han dedicado dos dársenas para puerto deportivo y se han construido aparcamientos, y zonas verdes y lúdicas.

Puerto de Marín y ría de Pontevedra

En los últimos diez años el frente marítimo de Marín ha sufrido una fuerte transformación, propiciada por las inversiones realizadas por la Autoridad Portuaria, que lo ha llevado de ser una zona marginal, escombrera de productos de desecho de la pesca y de la industria de calderería, a un lugar apacible para el esparcimiento y muy revalorizado desde el punto de vista inmobiliario.

Las actuaciones llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria han sido: por un lado, la ejecución de un nuevo frente urbano, formado por un amplio paseo de dos kilómetros y medio de longitud, con zonas ajardinadas y dotado de mobiliario urbano, y por otro lado, la realización de otro paseo marítimo, con un relleno ganado al mar aprovechando como apoyo un antiguo muelle, que permite a los ciudadanos un acceso al mar frente a la Escuela Naval Militar. Este paseo posee diversas dotaciones que permiten la realización de múltiples actividades sociales.

Puerto de A Coruña

En el Convenio de Restauración de las Murallas y adecuación de su entorno, suscrito en 1997, entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, se contempla la actuación sobre tres zonas: entre la Dársena de la Marina y el arranque del Dique de Abrigo; en las Avenidas Primo de Rivera y Alférez Provisional; y en la zona de obras de restauración de las Murallas. El Ayuntamiento se ha hecho cargo de la gestión de los servicios urbanos en esas zonas (limpieza, alumbrado, jardinería, vigilancia, regulación de tráficos y otros). En mayo de 2001 se firmó el Convenio entre la Xunta, el Ayuntamiento y la Actividad Portuaria para desarrollar en el Muelle de Trasatlánticos un proyecto que incluye un edificio destinado a Palacio de Congresos y Sala de Exposiciones, con una superficie edificada mínima de 10.200 m² y otro edificio colindante destinado a uso cultural, recreativo, restauración, ocio y comercial, con 12.800 m², que incluye una Estación Marítima para cruceros turísticos y un aparcamiento subterráneo con 460 plazas.

Puerto de Ferrol

Desde 1999, la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián está realizando las obras de "Rehabilitación Ambiental del borde marítimo en la Ría de Ferrol", que comprende actuaciones en Caranza, La Malata y Narón. En Caranza consisten en la realización de un paseo marítimo de 2500 m de longitud y una superficie de 90.000 m². En la Malata, el paseo tiene 2300 m de longitud, desde la entrada del Puerto hasta conectar con el paseo existente en A Cabana. En Narón, las obras consisten en prolongar el paseo del frente de Megasa hasta el molino de Xubia y la restauración de este molino. También está previsto regenerar las playas de la ensenada de La Malata.

Puerto de Gijón

En 1985, el Ayuntamiento de Gijón, el Principado de Asturias y la antigua Junta del Puerto de Gijón suscribieron un Convenio para remodelar las antiguas instalaciones del puerto y transformar sus dársenas en un puerto deportivo. A estos efectos, se aprobó el Plan Especial en diciembre de 1986, que preveía actuar sobre

with landscaped areas and urban buildings. In addition, the building of a second promenade, with a terrace reclaimed from the sea, shored up by an old wharf, which affords the citizens access to the sea opposite the old Military Naval School. This promenade offers a series of amenities allowing the practice of many social activities.

The Port of A Coruña

In the Agreement for the Restoring of the City Walls and revitalisation of their surrounding area, signed in 1997 between the City Council and the Port Authority, there were plans for works acting upon three areas. One was between the Marina Dock and the start of the Seawall, another in Primo de Rivera and Alférez Provisional Avenues, and thirdly in the area of the restoration works of the City Walls. The City Council has taken charge of the management of the urban services in these areas (cleaning, lighting, gardening, surveillance, traffic regulation and others). In May 2001 an Agreement was signed between the Xunta (Galician Regional Government), City Council and the Port Authority to develop a project in the Trasatlánticos Wharf. This project includes a building to serve as a Congress and Exhibitions Centre, with a minimum built up area of 10,200 m² and another neighbouring building for cultural, recreational, leisure and commercial uses and restaurants. This latter building covers 12,800 m² and includes a Passenger Terminal for tourist cruises and an underground car park with room for 460 vehicles.

The Port of Ferrol

From 1999 to the present, the Port Authority of Ferrol - San Ciprián has been working on a project of "Environmental Rehabilitation of the water front in the Ría de Ferrol", involving actions in Caranza, La Malata and Narón. The work in Caranza involves the building of a promenade 2,500 m long and an area of 90,000 m². In La Malata, the promenade is 2,300 m long, from the entry into the port up to its connection with the existing promenade in A Cabana. In Narón, the project involves lengthening the promenade on the Megasa sea front up to the mill of Xubia and restoring of this mill. There are further plans to restore the beaches of the cove of La Malata.



The Port of Gijón

In 1985, the City Council of Gijón, the Principality of Asturias and the former Board of the port of Gijón signed an Agreement to remodel the old port facilities and transform their docks into a sporting port. To do this, a Special Plan was approved in December 1986, which envisaged acting upon the fronts of the wharves in order to enhance their role as a public promenade. The works were completed in 1993. In 1992, a new Agreement was signed with the City Council of Gijón to create two beaches in the port area, in stretches occupied by former concessions of the shipyards, the beaches of Poniente and El Arbeyal. A recent development has been the refurbishment of the Central Breakwater of the Sporting Port as a public area, and a new Agreement was signed with the City Council to refurbish the Torres Lighthouse and use it for facilities complementary to the archaeological museum of la Campa de Torres.

The Port of Avilés

The Port Authority has plans to build the 1 km long promenade in the Avenida Conde de

Guadalhorce. This project, agreed with the City Council, is vital for recovering an area that has long ago fallen into disuse and would involve diverting road traffic through another access much better equipped to handle it (Avenida de la Industria).

The Port of Santander

The first proposal made by the port of Santander to organise obsolete port areas goes back to 1985, when the port's commercial activity began to be moved to the new facilities in Raos and were based upon five main actions. These were the transformation of the current Pereda Gardens, resizing the Paseo de Pereda, straightening the Paseo de Castelar, equipping Antonio López Street with car lanes and pedestrian walkways, and recovering the Promontory of San Martín. Since then, among other projects undertaken, work has taken place to refurbish old buildings (Palacete del Embarcadero, Sotoliva Warehouse), new building projects (Paseo de la Estación Marítima, High Performance Sailing School, new Fish Market), and a new organisation of the areas of San Martín-Portchico,

Calderón Wharf and Maliaño dock and wharves.

The Port of Bilbao

Port planners opted to take all the commercial operations over to Abra (outside the estuary), by building an inner and an outer sea wall, and thus obtaining 150 ha. of yards on filled land. This move meant the abandonment of the historical wharves stretching over 15 km on both banks, inside the estuary. The work began in 1992. As the filling is completed, it is possible progressively to free up the southernmost wharves of the estuary: Abando, La Helguera and the Canal de Deusto y Zorroza, for public uses. The operation was managed by the Consortium called "Bilbao Ría 2000", created in 1992. The first actions of this plan were the reorganisation of the railway lines of the estuary and the Special Inland Reform Plan of Abando. In order to make it possible to occupy this land, it was necessary to build a new railway terminal for goods in the services area reclaimed from the sea at El Abra. The 30 ha. of Abandoibarra is to be the site of new Business Centre, flanked by the Guggenheim Museum of Modern Art (1997) and the

los bordes de los muelles para potenciar su carácter de paseo público. Las obras se desarrollaron hasta 1993. En 1992 se firmó un nuevo Convenio con el Ayuntamiento de Gijón para crear dos playas en zona portuaria, en tramos que estaban ocupados por antiguas concesiones de astilleros, las playas de Poniente y del Arbeyal.

Recientemente se ha procedido a la habilitación del Espigón Central del Puerto Deportivo, como espacio público, y se ha firmado un nuevo Convenio con el Ayuntamiento para la rehabilitación del Faro de Torres y emplearlo para instalaciones complementarias del museo arqueológico de la Campa de Torres.

Puerto de Avilés

La Autoridad Portuaria tiene prevista la ejecución del Paseo, de un kilómetro de longitud, en la Avenida Conde de Guadalhorce. Esta actuación, acordada con el Ayuntamiento, es imprescindible para recuperar una zona muy abandonada desde hace tiempo y que implicará la desviación del tráfico rodado portuario por otro acceso más capaz (la Avenida de la Industria).

Puerto de Santander

La primera propuesta que realizó el Puerto de Santander para la ordenación de las zonas portuarias obsoletas data de 1985, a la vez que se comienza el traslado de la actividad comercial portuaria hacia las nuevas instalaciones de Raos, y se fundamentaba en cinco actuaciones: transformación de los actuales Jardines de Pereda, redimensionamiento del Paseo de Pereda, rectificación del Paseo de Castelar, dotación a la calle Antonio López de una vía rodada y peatonal, y recuperación del Promontorio de San Martín.

Sucesivamente, entre otras, se han acometido labores de recuperación de inmuebles (Palacete del Embarcadero, Nave de Sotoliva), proyectos de nueva construcción (Paseo de la Estación Marítima, Escuela de Vela de Alto Rendimiento, nueva Lonja de Pescado), y de nueva ordenación de las zonas de San Martín-Puertochico, Muelle de Calderón y dársena y muelles de Maliaño.

Puerto de Bilbao

El planeamiento portuario optó por llevar todas las operaciones comerciales al Abra (exterior de la ría), mediante la construcción de un dique de abrigo y su contradique, y la obtención de 150 has de explanadas de relleno. Con ello se abandonaban los muelles históricos situados a lo largo de 15 km, en ambas márgenes, en el interior de la ría. Las obras empezaron en 1992. A medida que finalizan fases de relleno es posible la liberación progresiva de los muelles más meridionales de la ría: los de Abando, la Helguera y los del Canal de Deusto y Zorroza, para usos ciudadanos.

La gestión de la operación se realiza por el Consorcio "Bilbao Ría 2000", constituido en 1992. Sus primeras intervenciones han sido la reordenación ferroviaria de la ría y el Plan Especial de Reforma Interior de Abando. Para posibilitar la ocupación de estos terrenos ha sido necesario construir una nueva estación ferroviaria de mercancías en la zona de servicio ganada al mar en El Abra.

En las 30 has de Abandoibarra está previsto localizar el nuevo Centro de Negocios, flanqueado por el Museo de Arte Moderno Guggenheim (1997) y el Palacio de Congresos y de la Música Euskalduna (1999). Se ha previsto edificar 20 has, preferentemente para oficinas y como usos minoritarios, comercial, hotelero y residencial. Como polo de atracción, se ha diseñado el Centro Comercial Ría 21. Se completa el conjunto con un paseo peatonal de 4 km y el trazado de nuevos puentes para integrar la zona en el tejido urbano. En el horizonte del año 2010 se sitúa la reintegración urbana de las áreas de Deusto y Zorroza.

Una actuación especialmente relevante se ha desarrollado en el municipio de Ziérban, donde un antiguo puerto se ha transformado en una dársena deportiva y pesquera. El antiguo puerto (cuyos diques han quedado embebidos en las obras) se ha conservado, a la vez que se ha dotado de conexión (vial y ferroviaria) al área portuaria con uso de graneles líquidos y energético, con el área de uso comercial, salvando accesos marítimos mediante dos puentes que se apoyan en una isla artificial, de planta circular. También se ha creado una nueva playa. Conjuntamente con el Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria ha creado una sociedad que se encarga del desarrollo de equipamientos, viviendas y una zona comercial, alternadas por zonas verdes y aparcamientos.

Puerto de Pasajes

La escasa dimensión del suelo portuario disponible ha impedido que por parte de la Autoridad Portuaria se puedan aceptar las diversas propuestas formuladas por los municipios afectados (Pasajes, Rentería, Lezo y San Sebastián) para actuaciones con ocupación de terrenos portuarios. No obstante, recientemente se ha aprobado por parte de la Comisión Europea la inclusión de diversos proyectos de actuación municipales en el PLAN URBAN, con subvenciones europeas, que afectan al Puerto de Pasajes. Con este motivo, se ha alcanzado un Acuerdo entre los Ayuntamientos y el Puerto para la cesión a usos terciarios de una franja de terrenos situados en la Zona de La Herrera. Esta cesión se ha previsto realizar por fases. La primera actuación será la cesión de terrenos para la construcción de un Museo Marítimo y a continuación está prevista la cesión de terrenos para acometer la construcción de un complejo de oficinas y equipamientos comunitarios, así como aparcamientos.

Euskalduna Congress and Music Hall (1999). There are plans to develop 20 ha, preferably for office use as well as for commercial, hotel and residential uses. The main attraction of the development is the Ría 21 shopping centre. The overall development is completed with a 4 km pedestrian walkway and the layout of new bridges to integrate the area into the urban layout. By 2010 there are plans to reintegrate the areas of Deusto and Zorroza. An especially relevant project has been developed in the municipality of Ziérbarra, where an old port has been turned into a water sports and fishing wharf. The old port (the seawalls of which have been absorbed by the works) has been preserved, and has been provided with road and rail connections to port areas. These include the areas for liquid bulks and energy fuels, and the commercial uses area, maintaining accesses by sea using two bridges resting on an artificial round island. A new beach has also been created. In tandem with the City Council, the Port Authority has set up a company responsible for developing the amenities, housing and a commercial area, interspersed with green areas and parking zones.

The Port of Pasajes

The scarce amount of port space available has meant that the Port Authority has been unable to accept the different proposals put forward by the municipalities involved (Pasajes, Rentería, Lezo and San Sebastián) for projects for occupying port lands. Nonetheless, the European Commission has recently approved the inclusion of various municipal action projects in the EU-funded URBAN PLAN, affecting the port of Pasajes. With this aim in mind, an agreement has been reached between the City Councils and the Port to cede a strip of land located in the La Herrera area for tertiary services. This ceding of land is to take part in a series of stages. The first stage will be the ceding of lands for building a Maritime Museum and then a further ceding of lands for building an office and community facilities complex and parking space.

CONCLUSION

In the light of all these many actions, areas given over for

development and investments involved, both public and private, it is clear to see the enormous effort made by Spanish Port Authorities to actively integrate into the cities and the territory they are part of. Over this period it has become apparent that cities and ports cannot ignore each other. We have seen that the problems and conflicts are enormous, but so too are the common interests and mutual benefits. This means that both parties must get to know each other, must understand each other and openly and responsibly consider the possibilities for their mutual development and the mission that they must accomplish. Although not everything is positive, the balance in my opinion is clearly favourable to both parties and the relationship between them, and this is generally "felt" in the opinion of the public living in port cities, except of course for the notable differences in each case. Today, both ports and cities in Spain have managed to lay the foundations to make the development of the ports and their complex activity possible, the citizens have access to the sea and the statement "the city lives with its back turned to the sea" no longer applies. The port is increasingly better known and better understood, but this may not be enough in future since the port is, in my opinion, the weakest link in the relationship. For all these reasons, it must be respected and supported in its mission. Put more poetically, it should be "loved". Ports, like human beings, should be "loved" by the cities that host them.

NOTE

1. Art. 18.1 In order to articulate the necessary co-ordination between the Administrations with concurrent responsibilities for port areas, the general plans and other general urban planning instruments should classify the service area of state ports as a general port system and may not include decisions that may be an obstacle or hindrance to the exercise of responsibilities for the running of maritime operations.

In the preparation of this work we acknowledge the invaluable help of Ignacio Saiz Múgica, Head of the Department of Planning and Spatial Planning at Puertos del Estado.

A MODO DE CONCLUSIÓN

A la vista de todo este importante volumen de actuaciones, de espacios destinados y de inversiones implicadas, tanto públicas como privadas, queda patente el enorme esfuerzo realizado por las Autoridades

Portuarias españolas para integrarse de forma activa en las ciudades y en el territorio del que forman parte.

En este período parece haber quedado claro que ambos ciudades y puertos no pueden ignorarse. Se ha visto que los problemas y conflictos que se plantean son enormes, pero también lo pueden ser y lo son los intereses comunes y los beneficios mutuos. Ello obliga a que ambas partes se conozcan, comprendan y consideren de forma abierta y responsable las posibilidades para su desarrollo mutuo y la misión que tienen que cumplir. Aunque no todo es positivo, el balance en mi opinión es claramente favorable tanto para unos como para otros y consiguientemente para la relación entre ambos y así se "palpa" en general, en la opinión pública de las ciudades portuarias, salvando naturalmente, las notables diferencias de cada caso.

Al día de hoy ambos, puertos y ciudades españolas, han logrado sentar las bases para que el desarrollo de los puertos y su compleja actividad sea posible, el ciudadano puede acceder al mar y ya no tiene sentido la frase "la ciudad vive de espaldas al mar". Al puerto se le conoce más y también se le comprende más, pero esto puede no ser suficiente de cara al futuro ya que el puerto es, en mi opinión, el eslabón más vulnerable de la relación. Por ello, se le debe respetar y se debe apoyar en el desempeño de su misión. Dicho de forma poética, se le debe "amar". Los puertos, como si de seres humanos se tratara, deben ser "amados" por las ciudades que los acogen.

NOTA

1. Art. 18.1 Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación marítima.

Para la realización de este trabajo se ha contado con la inestimable ayuda de D. Ignacio Saiz Múgica, Jefe del Área de Planificación y Ordenación del Suelo de Puertos del Estado.