

CIUDADES Y PUERTOS

CITIES AND PORTS

Alejandro Luis GRINDLAY MORENO*

RESUMEN

Se realiza en el presente artículo un estudio sobre la integración urbana de las infraestructuras y espacios portuarios desde una aproximación al proceso de las relaciones desarrolladas entre puerto y ciudad. Se establecen, de forma general, unas etapas características (de unidad, de crecimiento, de distanciamiento, de separación y aislamiento); deteniéndolos, especialmente, en una última de integración urbana de estas infraestructuras explicada desde las potencialidades urbanísticas de las mismas. Se consideran los factores causales de estos recientes desarrollos y se profundiza, a pesar de las características y especificidades propias de cada caso, en los aspectos comunes de tales operaciones singulares. Se atiende de manera particular a las experiencias nacionales de transformación portuaria, desde la relación entre planificación sectorial y urbanística y su evolución. Finalmente se valoran estas con algunos balances críticos de sus resultados.

Palabras clave: puertos, relación puerto-ciudad, potencialidades urbanísticas, integración urbana, relación planificación sectorial - planificación urbana.

ABSTRACT

In the present article it is realized a study on the urban integration of the infrastructures and port spaces from an approximation to the process of the relations developed between port and city. A few typical stages are established, of general form, - of unit, of growth, of distancing, of separation and isolation-; we are detaining, specially, in the last one of urban integration of these infrastructures explained from the urban development potentials of them. They are considered to be the causal factors of these recent developments and it is deepened, in spite of the characteristics and proper specificities of every case, in the common aspects of such singular operations. It is attended in a particular way to the Spanish experiences of port transformation, from the relation between infrastructural and urban planning and its evolution. Finally these are valued by some critical balances of its results.

Key words: ports, city-port relation, urban development potentials, urban integration, infrastructural - urban planning relation.

* Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Profesor Colaborador del Área de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada (España).

1. Algunas consideraciones sobre la integración urbana de las infraestructuras portuarias: aproximación a la relación ciudad-puerto

Los puertos constituyen, históricamente, un elemento urbano y territorial de primer orden por la riqueza de las relaciones que se han tejido, y que tienen lugar, en sus entornos urbanos y territoriales, así como por la especial singularidad de las mismas, dado que no se van a presentar en ningún otro ámbito espacial. De hecho, no hay otra infraestructura de transporte que caracterice tanto a una ciudad como los puertos, para llegar a calificarla como portuaria.

La razón de ser de un puerto es la de servir al intercambio entre los medios marítimo-terrestres desarrollado desde las embarcaciones, por lo que, además de aprovechar inicialmente las condiciones naturales de su emplazamiento (abrigo, calado, etc.), su configuración espacial posterior estará siempre ligada a los requerimientos de los buques (Aguiló Alonso, 1999, 115). Por otro lado, igualmente, el asentamiento urbano habrá encontrado, junto a las apropiadas condiciones portuarias, un emplazamiento privilegiado que le proporciona los recursos necesarios para su desarrollo (defensa, agua, agricultura, comercio, etc.).

Será precisamente la adaptación de la función portuaria y su carácter infraestructural a la evolución tecnológica del transporte marítimo, y a la transformación de los intercambios comerciales, la que ha dado lugar a una progresiva mutación del espacio portuario. Esta se ha verificado en la sucesión de una serie de episodios en su relación con el espacio urbano adyacente que, paralelamente, se ha ido desarrollando y transformando según los requerimientos de su población. Los últimos se enmarcarán en las mutaciones que producen la desindustrialización y terciarización urbana desde el último tercio del pasado siglo XX.

Como diversos autores han puesto de manifiesto en general (Hoyle, 1994 y 1997; Meyer, 1999), o para algún caso en particular (Barragán, 1995; Navarro, 1998), se pueden distinguir, abarcando toda la historia de ésta singular relación, una serie de etapas que, en síntesis, podemos agrupar y denominar como: de unidad urbana-portuaria, de crecimiento y distanciamiento, de aislamiento y separación, y de acercamiento e integración urbano-portuaria.

1.1. Orígenes y unidad urbano-portuaria

En una primera etapa, puerto y ciudad aparecerán como un todo, unidos, y en ella los proyectos portuarios participarán en mayor medida de los urbanos y viceversa. Esta se verificará mientras que el transporte marítimo dependa de la fuerza humana o la del viento, y será identificada como tal, por contraposición a la posterior radical separación entre ambos que se iniciará con las expansiones (tanto urbanas como portuarias) del siglo XIX. Así, abarcará desde sus orígenes, en los que las ventajas y la actividad para el intercambio marítimo-terrestre serán trascendentales, hasta prácticamente mediados del XIX. En ella la íntima coexistencia de los primitivos puerto y ciudad se explica, según Hoyle (1994, 7), por una próxima asociación espacial y máxima interdependencia funcional.



Fig.1. Ejemplo de espacio unitario urbano–portuario: el antiguo Canal Grande portuario del “Borgo Teresiano” del dieciocho en Trieste (Italia). Fuente: A. Grindlay, 2002.

1.2. Crecimiento y distanciamiento

Los efectos de la revolución industrial serán trascendentales, tanto sobre los puertos como sobre sus ciudades. La aplicación de la energía del vapor, no sólo a los procesos mecánicos sino también a los medios de transporte, dará lugar a la aparición del ferrocarril, que con sus nuevas vías y estaciones transformarán profundamente el medio urbano, como también a la transformación de los navíos, de veleros a vapores, hacia embarcaciones mucho más potentes y de mayores dimensiones (eslora, manga y calados) que impondrán significativas adaptaciones sobre los espacios portuarios. Serán precisas mayores superficies terrestres para manipulación y almacenamiento de mercancías, un incremento en la longitud y profundidad de los muelles, y mayor extensión y calado de las dársenas (Alemany Llovera, 1991, 85-89). Todo ello dará lugar a grandes procesos de expansión que forzarán una primera separación del puerto respecto a la ciudad, y que perderá, por una progresiva especialización funcional, el tradicional carácter urbano que hasta entonces había tenido, adquiriendo la configuración general con que los va a contemplar, prácticamente, todo el pasado siglo XX. Asimismo se van a producir también unas extraordinarias oportunidades urbanas, en ocasiones vinculadas además a la demolición de las murallas, por la generación de amplios espacios libres (paseos, jardines y parques) de gran calidad escénica¹. En otros casos, se verificará la parcelación y venta de los nuevos terrenos generados por las expansiones portuarias, produciéndose destacados barrios residenciales junto al mar², y siguiendo en sus trazas la ejemplar experiencia urbanística de los ensanches.

¹ Véanse por ejemplo los casos de La Coruña (Nárdiz, 1995), de la explanada de España en Alicante (Navarro, 1989) o del amplio Paseo del Parque en Málaga (Grindlay, 2003).

² Como los casos de El Ferrol, La Coruña, Vigo, Santander, Alicante, Cartagena, etc. o su intento, como los barrios originalmente proyectados en Málaga junto a la ampliación portuaria en el “Proyecto

1.3. Separación y aislamiento

A mediados del siglo XIX se iniciará la segregación del espacio portuario respecto del urbano. De esta manera el puerto se va a constituir en un enclave administrativo distinto del municipal en el mismo corazón de la ciudad, ello originará, junto a otras cuestiones, las posteriores diferencias y conflictos entre ambos. Además, según Meyer (1999, 37), se producirá la distinción entre un dominio público socializado y un dominio público puramente funcional. Así, el diseño de la parte socializada corresponderá al planeamiento urbano, y la parte funcional o “espacio público tecnocratizado” será competencia exclusiva de la ingeniería civil. Será ya durante el siglo XX cuando se intensifica y culmina este aislamiento del puerto respecto a la ciudad. Una vez definidos los límites entre ambos, se procederá en sus primeras décadas al cerramiento y vallado de los recintos portuarios, que materializa la separación entre los dos ámbitos debido a la incompatibilidad entre sus actividades³. Pero además, en muchos casos, la evolución de los tráficos marítimos hacia una especialización en graneles que apenas participan en la dinámica económica de la ciudad y su territorio, va a producir la pérdida de la presencia del puerto en la vida socioeconómica urbana, que será ya percibida sólo como una barrera al mar generadora de costes ambientales (Navarro Vera, 1998, 98-100).



Fig.2. Vista del cerramiento tradicional del puerto de Málaga en vías de desaparición con las actuaciones previstas de integración. Fuente: A. Grindlay, 2004.

de Obras de Mejora y Ampliación del Puerto” de 1877, y que serán finalmente cedidos al Ayuntamiento para espacios libres.

³ Este cerramiento parece resultar inevitable por la fiscalidad de los recintos aduaneros, depósitos de mercancías, etc., o incluso recomendable, para la seguridad de las personas en general y su interferencia en la explotación portuaria.

1.4. Factores para la integración puerto-ciudad y la nueva escala metropolitana portuaria

A lo largo de las siguientes décadas, tras el aislamiento que impone la exclusiva naturaleza comercial-industrial del recinto portuario, se van a producir unas transformaciones tremendas en las ciudades portuarias y en sus puertos, principalmente desde la segunda mitad del siglo XX. Ello se traducirá en unos procesos iniciados en Norteamérica en los sesenta y setenta⁴ y que se extenderán a Europa occidental a partir de los ochenta, primeramente en Gran Bretaña y, posteriormente, al resto de ciudades portuarias europeas y del mundo desarrollado. Actuaciones que, como mostrarán las ulteriores experiencias, van suponer una de las mayores oportunidades urbanas actuales en estas ciudades⁵.

Es posible aproximar la complejidad de estos procesos de transformación desde un amplio conjunto de factores explicativos, concretados de forma desigual en cada puerto⁶. Estos han sido generalmente agrupados en técnico-económicos y socio-culturales, referidos, por una parte, a cambios tecnológicos en el campo del transporte marítimo y en el comercio mundial y, por otra, a las transformaciones socioculturales y sus nuevas sensibilidades.

Al igual que se había contemplado un siglo atrás desde un punto de vista técnico-económico, ha sido comúnmente señalado el papel de los cambios en el diseño y tamaño de los buques (que da lugar a la inadecuación de determinadas áreas portuarias para los modernos tráficos), así como las innovaciones en las técnicas de manipulación de las mercancías (especialmente la “containerización”⁷ y el transporte intermodal), como elementos que incidirán de forma trascendental en el incremento de las demandas superficiales portuarias, imposibles de conseguir en el interior de las áreas tradicionales. Serán efectivamente el aumento de los tráficos y el incremento de la capacidad de los buques, sobre todo a partir de la década de los cincuenta, los que convierten a las instalaciones portuarias situadas en medios urbanos en inadecuadas para tales requerimientos (Boubacha, 1997, 69). Además, los cambios estructurales en la economía mundial posteriores han diluido progresivamente el tejido industrial tradicional en favor del sector terciario, incrementando el conjunto de espacios portuarios infrautilizados u obsoletos.

La traducción espacial de la containerización en los recintos portuarios, ha sido la de una extraordinaria demanda de superficie junto a los muelles, necesita-

⁴ En el marco más general de las operaciones de remodelación (*renewal*) de los *slums* centrales de las ciudades norteamericanas.

⁵ Como afirmaba Hoyle (1994, 3), el “redesarrollo” de las zonas de los frentes urbano-marítimos, en el contexto de los cambios del carácter económico de las ciudades portuarias, representan una de las más difundidas y significativas de estas oportunidades.

⁶ Pozueta y Ureña hablaban de “una variada gama de factores técnico-económicos, culturales, y políticos, y se concreta de forma desigual sobre los diferentes puertos, según su situación y las características particulares, tanto del puerto, como del ámbito geográfico y socio-cultural en el que se ubica” (Pozueta Echevarri y Ureña Francés 1986, 74).

⁷ El proceso de “containerización”, “contenerización” o “contenedorización” de la mercancía general es un fenómeno muy relevante de las últimas décadas: el transporte en *containers* o contenedores ha transformado radicalmente el transporte marítimo, propiciando la masificación y facilitando la estandarización.

dos también de mayor longitud y calado, que se han multiplicado por diez o más respecto a una terminal convencional de mercancía general. Ello habrá provocado nuevas ampliaciones o bien, donde no ha sido posible, la forzada migración de sus actividades, de forma parcial o incluso totalmente, llegándose al extremo del establecimiento completo de nuevos enclaves portuarios.

En este proceso de búsqueda de espacios más adecuados para sus actividades, y su desplazamiento hacia nuevas áreas mejor preparadas, la retirada industrial-portuaria aparecerá como una extraordinaria oportunidad urbana. Como modelo general, para aquellos puertos localizados en ríos o estuarios se verifica su tendencia a desplazarse corriente abajo hacia aguas más profundas, forzando gradualmente la separación entre puerto y ciudad, como en los casos de Rotterdam, Londres o Sevilla. En el caso de los emplazados en la costa esta migración se desarrollará bien hacia el interior del mar, en aguas más profundas cuando no es posible ocupar tramos costeros adyacentes, como en los puertos de Algeciras, Málaga o Almería, o bien, siguiendo la línea de costa con sucesivos rellenos y ampliaciones, como en los puertos de Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia o Alicante. El caso extremo de deslocalización casi completa se está verificando en la actualidad en el caso de La Coruña con su nuevo gran Puerto Exterior en Punta Langosteira.

Por otro lado, con la continuidad de la cadena de transporte posibilitada por el contenedor, las industrias o actividades ligadas al fraccionamiento de las cargas se liberan de su localización portuaria. No obstante también, la lógica del transporte combinado e intermodal dará lugar, asociadas a los grandes tráficó de mercancías “containerizadas”, a las llamadas Zonas de Actividades Logísticas (ZAL), Plataformas logísticas, etc.⁸ en el entorno de los puertos que demandarán importantes superficies y potentes conexiones viarias y ferroviarias. Con estos nuevos desarrollos, evolución de las anteriores áreas industriales, se ha de considerar una escala metropolitana, y los puertos se constituyen en grandes enclaves formando parte de un amplio conglomerado de vastos espacios industrial-logísticos, todo ello imbricado en las potentes redes de transporte terrestre, de trascendental importancia para la planificación territorial.

Pero junto a tales factores técnico-económicos, este proceso de transformación estará vinculado a los de tipo socio-político o cultural, dado que, de forma paralela a los anteriores, se han producido relevantes cambios socioculturales en la población. Casi como una revolución en las actitudes, valoraciones y sensibilidades públicas hacia las materias medioambientales, patrimoniales y de calidad de vida. Lo que se reflejará en la favorable apreciación de las áreas costeras en general, y de los frentes urbano-portuarios en particular. Ello se traducirá en una gran presión social sobre el abandono de determinadas áreas portuarias y su proceso de reconversión.

Dicha inflexión socio-cultural se va a reflejar en la atención y demandas sociales sobre los recintos portuarios que giran en torno a dos cuestiones principa-

⁸ Centros en los que desarrollar servicios logísticos generales y de valor añadido a las mercancías: carga/descarga, manipulación, almacenaje, ‘grupaje’, control de calidad, empaquetado, envasado, inspección, etc.

les: por un lado, referidas a las características ambientales derivadas de su emplazamiento costero y su importante extensión y ocupación frontal, que suponen una gran barrera de acceso al mar. La percepción de este medio se ha transformado profundamente, para valorarlo extraordinariamente en sus dimensiones ecológica, paisajística y recreativa, y reclamarlo para el uso y disfrute de la población⁹. Por otro, frente a los extraordinarios déficit urbanos de zonas verdes y equipamientos existentes, la necesidad ciudadana de espacios libres verá en las superficies portuarias infrautilizadas una gran ocasión para su satisfacción. Además, la nueva actitud de valoración y conservación de los elementos históricos patrimoniales tendrá un importante reflejo en las antiguas instalaciones portuarias.

En este proceso relacional se reconoce el significativo encaje que van a presentar las exigencias urbanas de un lado, y las portuarias de otro¹⁰. En síntesis, ambos grupos de factores, técnico-económicos y socio-culturales, interactuando conjuntamente, serán responsables de los cambios en las características y las transformaciones en el paisaje de los tradicionales frentes urbano-marítimos. Las amplias superficies portuarias se convertirán en una gran oportunidad para la ciudad, como ha ocurrido en la reciente regeneración de la Ría de Bilbao, produciéndose entonces el mundialmente generalizado movimiento de “retorno al *waterfront*” (o frente marítimo)¹¹, que dará lugar a una etapa más reciente de acercamiento e integración urbano-portuaria.

2. Potencialidades urbanísticas de los espacios portuarios en su integración urbana

Ciertamente, los espacios portuarios abandonados o infrautilizados ante el desplazamiento de la actividad principal hacia áreas más aptas para los modernos tráficlos de una parte, y la presión social urbana que los demanda para satisfacer sus actuales requerimientos de espacios libres que mejoren su calidad de vida de otra, van a dar lugar a múltiples actuaciones de integración urbana de infraestructuras portuarias. Y aunque cada ciudad portuaria es un caso particular por sus condiciones geográficas, históricas, económicas, sociales y culturales singulares,

⁹ Además, esa misma actitud popular se ha vuelto un obstáculo para nuevos crecimientos y desarrollos portuarios, cuyo impacto ambiental ha adquirido una atención social creciente. Como afirman Casariego, Guerra, Ley y Palop, los frentes marítimos “se han convertido en áreas muy sensibles a la opinión pública, y en general a los ciudadanos: la convivencia entre frente marítimo y ciudadano va en aumento en proporción al grado de desarrollo de cada comunidad implicada” (Casariego et al., 1999, 207). Según Pozueta (1996, 8), “los ciudadanos han pasado, en unos pocos decenios, de considerar los puertos como verdaderos motores de la economía urbana y los frentes portuarios como las formas naturales que adopta el frente marítimo urbano, a considerarlos como ‘frontera’, como ocupantes no deseados de espacios extraordinariamente valiosos que la ciudad debería recuperar cuanto antes para sí”.

¹⁰ Como afirma Pozueta (1996, 10): “La pérdida de importancia de los puertos, en el marco de la complejidad infraestructural y económica actual parece corresponder con la búsqueda de localizaciones más periféricas y su carácter de infraestructura técnica especializada. De la misma manera, a las exigencias de recuperación de los frentes marítimos ocupados por los puertos parecen corresponder la obsolescencia y progresivo abandono de éstos por las autoridades portuarias”.

¹¹ Véase Hall, citado en Casariego et al., 1999, 93.

y va a responder de forma propia a los estímulos exteriores¹², el amplio conjunto de experiencias existentes por todo el mundo, ponen de manifiesto un cierto reflejo, en mayor o menor grado, de las tendencias globales¹³.

Estas extensas áreas centrales desocupadas, máximo exponente del paso de la era industrial a la postindustrial y fruto de su transición espacial y funcional, que aparecían inicialmente como espacios problemáticos ante las administraciones urbanas, fueron redescubiertas hace algunas décadas como sitios ideales para el desarrollo de “nuevos emporios urbanos”. Así, el frente urbano-marítimo se convertirá en una fórmula internacional para el éxito urbanístico (Meyer, 1999, 13) y “paradigma esencial de la ciudad post-industrial” (Bruttomesso, 2001, 39-49). Se producirá un conjunto de operaciones, tan numerosas y destacadas, que han generado incluso todo un movimiento internacional de *Waterfront redevelopment* o *Waterfront revitalization* (“redesarrollo” o revitalización del frente urbano marítimo), animado por numerosas iniciativas desde diversos organismos públicos y privados, así como por diversas asociaciones y redes internacionales que han desarrollado reuniones y debates sobre el estudio de los puertos y su integración en sus respectivos entornos regional y urbano¹⁴.

La especial atención de las ciudades respecto a las áreas portuarias en particular, se ha visto también influenciada notablemente por sus potencialidades urbanísticas: su situación generalmente de gran centralidad, fruto de su origen histórico común; su calidad ambiental y paisajística, derivada de la presencia de la lámina o “espejo” de agua del mar; su calidad cultural, por el conjunto de construcciones e instalaciones industrial-portuario históricas; el carácter jurídico-administrativo del Dominio Público Portuario; su gran extensión y extraordinaria accesibilidad resultado del conjunto de accesos de los que tradicionalmente se ha dotado el recinto portuario, etc. Todo ello en su conjunto, motivará esa nueva mirada urbana sobre los suelos portuarios contiguos. Como muestran las experiencias existentes, su adecuada recuperación adquirirá un protagonismo trascendental en las ciudades portuarias.

Estos espacios, liberados de usos portuarios exclusivos, podrán acoger las actividades precisas para la necesaria revitalización o regeneración de los degradados centros urbanos, creando iniciativas para actividades culturales, turísticas y recreativas. Asimismo, será el movimiento de búsqueda de la específica identidad

¹² Estudios amplios sobre diversas ciudades portuarias, como el de Casariego, Guerra, Ley y Palop, muestran que “efectivamente, las condiciones geográficas, económicas y culturales de cada ciudad son tan determinantes en cada proceso de formación urbana” que no “permiten extraer conclusiones globalizadoras nítidas que sirvan de modelos de aplicación a otras situaciones, por similares que estas puedan parecer” (Casariego et al. 1999, 201).

¹³ Hoyle cita una serie de estudios relativos a las transformaciones portuarias en Norteamérica (Hoyle 1994, 6).

¹⁴ Véanse las Actas de Jornadas y Simposios sobre el tema, así como asociaciones específicas para este tema, como la Asociación Internacional Ciudades y Puertos (*Association Internationale Villes et Ports*, AIVP) que reúne desde 1988 a los actores de la ciudad portuaria, confrontando una preocupación común: la evolución de las relaciones entre ciudades y puertos y su traducción en términos de desarrollo económico y urbano (<http://www.aivp.com>); el centro de investigación internacional, dirigido por R. Bruttomesso, *Cittá d'Acqua* (Cities on Water) en Venecia (<http://www.citiesonwater.com>), o el norteamericano *The Waterfront Center* en Washington D. C. (<http://www.waterfrontcenter.org>).

cultural de la ciudad, de la calidad de sus espacios libres, o por contra de su “festivalización”, de nuevos espacios para el *fun shopping* (Meyer 1999, 44-45), etc.



Fig. 3. Vista de la calidad ambiental y paisajística proporcionada por la extensa lámina de agua de la dársena histórica del puerto de Málaga. Fuente: A. Grindlay, 2004.

3. La transformación urbana de espacios portuarios en las experiencias mundiales y sus reflejos en España

Las primeras actuaciones de este tipo que se desarrollan a nivel mundial tuvieron lugar a finales de los setenta en las grandes ciudades portuarias de los Estados Unidos, y más tarde de Canadá, como Baltimore (“Harbour Place”, 1980), Boston (“Quincy Market”), San Francisco (“Fisherman’s Wharf”), Los Angeles (“Ports of Call”), Nueva York (“Battery Park City”), Seattle, Savannah, etc.¹⁵ Fue en este país donde se descubrió por primera vez el “potencial real del ‘redesarrollo’ del borde acuático”, con el concepto de *festival market place* (Hoyle y Pinder, 1992, 120), con antecedentes desde mediados de los cincuenta¹⁶. Este modelo tiende a una reasignación de usos derivada de una nueva valorización de los emplazamientos, lo que supone un total desmantelamiento de las estructuras existentes. Las actividades portuarias son, en su mayoría, desplazadas y los espacios son reocupados y transformados para albergar nuevas funciones, fundamentalmente terciarias (comerciales y de ocio), que sirven de estímulo para los centros de las ciudades¹⁷. El riesgo de éste tipo de intervenciones, que implican una completa reestructuración del área portuaria al margen de sus usos tradicionales, y que sólo

¹⁵ El *festival marketplace* de Baltimore (1980) ha sido interpretado como pionero del movimiento que se extenderá como panacea de la estrategia de revitalización de los “decadentes y desérticos” centros urbanos norteamericanos, desarrollados por la “Rouse Company” (Meyer, 1999, 252-266).

¹⁶ En Boston, por ejemplo, el sector de “Union Wharf” es objeto de un proyecto de reconversión en 1956 (Meyer 1999, 260-273).

¹⁷ En él, según Busquets y Alemany (1990, 82): “la creación de imágenes para el turismo de masas tiende a ser con cierta frecuencia el sustrato más importante de la propuesta”.

emplean el agua “como un decorado”, se encontrará en que al cabo de unas décadas suponen un estorbo para el desarrollo de actividades marítimas turísticas y de ocio, y para la recuperación de la identidad portuaria del área.

Estas experiencias llegarán posteriormente a Europa, desarrollándose primeramente en las ciudades portuarias británicas durante los años ochenta, que reproducirán el modelo anterior. La controvertida y vasta operación de los London Docklands (1981), para recuperar el gran barrio de las dársenas portuarias al este de la ciudad, se realiza bajo la autoridad de un organismo autónomo (*the London Docklands Development Corporation*). Este promoverá la inversión privada de forma especulativa, sin planificación previa (*demand-led planning* o planificación a la demanda) y en contra de las funciones tradicionales y el contexto local, por los que será intensamente criticada, dadas sus consecuencias sociales en este ámbito y por sus discutibles resultados desde el punto de vista urbanístico¹⁸. Con ella se desarrollará un vasto polo terciario como extensión del centro financiero y económico global de la “City” londinense (Hoyle, Pinder y Husain 1994, 199-221 y 222-231, y Brownill, 1998, 68-85). A menor escala aparecerán, por ejemplo, el caso del frente portuario de Liverpool (Parkinson y Evans 1992, 45-52, y Hopkins 2005, 52-57), o la operación posterior de *Ocean Village* en Southampton.

Este movimiento se extenderá al resto de ciudades portuarias europeas, aunque las características socioculturales e históricas de las mismas, tan intensamente vinculadas a su vocación marítima, el régimen jurídico y público de sus territorios portuarios, y sus estructuras económico-financieras, dificultarán una aplicación mimética del modelo anterior. En ellas se darán unas transformaciones en las que se tenderá a la discusión de opciones generales de reconversión, aunque posteriormente se desarrollen por partes. Además, el mantenimiento del ambiente singular del puerto será casi siempre un valor potenciado (Busquets y Alemany 1990, 10). La reordenación estará habitualmente en manos de las administraciones públicas cuyo objetivo, al menos en principio, será el equilibrio entre los intereses estrictamente portuarios y los urbanos, con esquemas de ordenación que teóricamente respeten las preocupaciones sociales, culturales y medioambientales, como la recuperación del frente fluvial en el caso de la Exposición Universal de Lisboa de 1998, o en la transformación de la Barcelona olímpica años antes.

Respecto a las nuevas funciones que pueden acoger los espacios portuarios transformados y que se muestran en las distintas experiencias mundiales, además de los propios usos urbanos, comunes a los modernos centros comerciales, de ocio y otros espacios públicos que no requieren un emplazamiento específico dentro de la ciudad, para la integración urbana de los espacios portuarios se deberían primar aquellos posibles usos del puerto que de por sí son compatibles con el medio urbano. Dado que es importante mantener, al menos en parte, los caracteres originales de estos singulares recintos con objeto de no perder la propia identidad marítima de la ciudad portuaria (Collin, 1992, 5-10). Así en estas transformacio-

¹⁸ Véanse para el caso de Londres: Falk (1992, 123-125). Este autor presenta también otros casos británicos alternativos al modelo londinense especulativo, tales como Church, A.: “Demand-led planning, the inner city crisis and the labour market: London Docklands evaluated”, y Clark, M.: “The need for a more critical approach to dockland renewal”.

nes es necesario reconsiderar, en algunos de los espacios demandados por los urbanizadores, el potencial de estas áreas para desarrollar nuevas actividades portuarias, antes que sustraer tales superficies a su vocación original (Charlier, 1992, 137-138). En la reforma de los espacios portuarios siempre cabrá plantear la disyuntiva en términos de revitalización o “redesarrollo” (Crompton, 1999, 54-57).



Fig. 4. Vista del centro financiero y económico global de los “Docklands” de Londres. “South Dock”.
Fuente: A. Grindlay, 2005.

De este modo, los usos portuarios compatibles con el acceso de la población, y que han sido denominados como actividades portuarias “de tipo blando”, son (Fernández Pérez, 1999, 12-13): las terminales para tráfico de pasajeros, con instalaciones adecuadas para líneas regulares de navegación o ferrys; los tráficos y terminales de cruceros, que han experimentado un gran auge durante las últimas décadas¹⁹; la ocupación de las dársenas para marinas o áreas deportivas; las actividades pesqueras, limitando el acceso a instalaciones específicas; las operaciones de las embarcaciones de los servicios portuarios como prácticos, remolcadores, avituallamiento, salvamento, etc.

No obstante, como muestran los múltiples ejemplos existentes, estas áreas se pueden destinar a otros usos que no están relacionados directamente con los marítimos, y que son reveladores de la actual sociedad de los servicios del tiempo libre y del consumo. Las nuevas funciones vinculadas a un entorno marítimo, y que no tienen sino una relación indirecta y subjetiva con la proximidad del agua, se van a organizar alrededor de grandes temas correspondientes a los modos de valorización y a los valores actuales. Siguiendo a Boubacha et al. (1997), estos son identificados como: el medio ambiente y el esparcimiento, la investigación y la tecnología, las funciones terciarias y, por último, la cultura (Boubacha et al., 1997, 79 y

¹⁹ Los cruceros van camino de ser una de la principales industrias turísticas del mundo. Véanse Orams (1999, 24-25), así como las ponencias del Encuentro Empresarial sobre “La Industria del Crucero: Un Nuevo incentivo para el turismo español”, celebrado en Málaga en octubre de 1999.

ss.). Su aplicación dará lugar a multitud de experiencias por todo el mundo, calificadas como episodios urbanos de éxito²⁰.

En primer lugar, las preocupaciones medioambientales y paisajísticas constituyen un reto urbano fundamental. La reordenación del espacio portuario se presenta como la ocasión de valorizar un espacio de gran centralidad, hasta entonces separado de la ciudad, con la constitución de amplios espacios abiertos y a nuevas funciones recreativas y lúdicas. El agua es utilizada como un privilegiado entorno natural y agradable, muy propicio para las actividades de esparcimiento y ocio: paseos peatonales y ciclistas al borde del agua, parques (como en los *Waterfront Parks* en Boston, en Hong Kong, etc.), restaurantes, comercios, complejos cinematográficos (como en Southampton, en Barcelona²¹, etc.), o acuarios (como en Sydney, en Baltimore, también en Barcelona, Alicante, etc.).



Fig. 5. Paseo peatonal junto a la dársena histórica del puerto de Alicante integrada en la ciudad.

Fuente: A. Grindlay, 2005.

Los nuevos requerimientos de la investigación y la tecnología exigen a las ciudades la localización de importantes establecimientos tecnológicos relacionados con los sectores terciarios e industriales avanzados, para servir de apoyo a su dinamismo, su modernidad y su capacidad de innovación. Las actividades científicas, de investigación y de enseñanza superior, pueden situarse en torno a polos tecnológicos sobre los nuevos espacios urbano-portuarios centrales. La implantación de edificios universitarios (como en El Havre y Dunkerque) induce una cierta

²⁰ Véanse los proyectos recogidos en Breen, Rigby y Norris (1994), para ciudades norteamericanas y en Breen y Rigby (1996) y Bruttomesso (1993) para otros casos internacionales.

²¹ Sobre este paradigmático caso en nuestro país véanse: Bolaños (1993, 42-47), Munteis y Rodríguez-Marín (1990, 84-91) y Meyer (1999, 113-180).

dinámica que facilita la regeneración de los espacios portuarios degradados, su animación y la creación de otras actividades asociadas (comercios, residencias, etc.).

La terciarización de la economía urbana requiere un número considerable de sedes de estos centros y su concentración, los cuales constituyen símbolos de poderío económico y social para la ciudad. Las implantaciones de direcciones administrativas (como en Dunkerque, etc.), de *World Trade Centers* (como en Baltimore, El Havre, Barcelona, etc.), de sedes sociales (Londres), de palacios de congresos (como los *Convention Centres* en Sydney, o el de Baltimore, el futuro de Málaga, etc.), de centros comerciales (como el paradigmático *Festival Markets* en Boston, el de Nueva Orleans, o en nuestro país, el “Maremagnum” de Barcelona, el “Panoramis” de Alicante, o el “Muelle” de Las Palmas de Gran Canaria, etc.) se muestran como grandes posibilidades para incrementar la influencia y atraer diversos flujos de turismo, empresas, etc. hacia la ciudad portuaria.



Fig. 6. Vista del gran centro comercial y de ocio “El Muelle” en el Puerto de las Palmas de Gran Canaria. Fuente: A. Grindlay, 2004.

Por último, las actividades culturales forman parte de la nueva dinámica de las ciudades en general, y de las portuarias en particular, tanto como polos de atracción turística, como propios recursos económicos. En consecuencia, las ciudades portuarias, como se ha indicado, deberían hacer valer su especificidad cultural para poder atraer tales flujos y no convertirse en metrópolis sin identidad. Para ello, éstas pueden recuperar su vasto pasado industrial y marítimo, valorizando su patrimonio mediante la rehabilitación de edificios y de equipos, museos marítimos (como “Walsh Bay” en Sydney, en Liverpool, en Dunkerque, Barcelona, etc.), desarrollando centros de cultura marítima y portuaria (como en Amberes, Rotterdam, etc.)²². Pero también, las áreas portuarias transformadas pueden

²² Véase Bruttomesso (1999).

convertirse en el espacio oportuno para otras manifestaciones culturales, constituyéndose en ámbitos privilegiados de la creación arquitectónica, incorporando espectaculares iconos arquitectónicos. En nuestro país será paradigmático el famoso museo Guggenheim de F.O. Ghery en Bilbao (1993-1997), tornado en imagen mundialmente conocida de toda una ciudad.

Según R. Bruttomesso (2004, 24-25), en estas operaciones se trabaja:

“con los mismos objetivos con los que la ciudad ‘reproyecta’ las viejas y obsoletas zonas industriales, es decir, operando al mismo tiempo según tres directrices: la de ‘recomposición’ (dando un sentido unitario a sus diversas partes), la de ‘recalificación’ (que conlleva la reconsideración y la revitalización de zonas urbanas) y la de ‘recuperación’ (sobre edificios singulares o sobre el conjunto de las estructuras)”, así pues son muchos los “ejemplos de esta estrategia que ha asignado al ‘waterfront’ un valor añadido en la perspectiva del desarrollo de la ciudad”.

4. Las experiencias nacionales de transformación portuaria: planificación sectorial vs. planificación urbanística

Como es natural y se ha apuntado, nuestro país no será ajeno a todo este extraordinario movimiento internacional de transformación urbana de espacios portuarios, al igual que históricamente ha experimentado los cambios en esta singular relación puerto-ciudad.

Las demandas iniciales por parte de las autoridades locales para la cesión de espacios del puerto que se consideraban infrautilizados o innecesarios para su actividad, así como de aplicación sobre ellos de planes urbanísticos, promovidas desde los procesos de redacción de los Planes Generales de Ordenación Urbana de la década de los ochenta, chocaron frontalmente con la postura de las portuarias (dependientes de la administración central). Estas percibieron tales intentos de planeamiento de su ámbito mediante figuras de planificación urbana y dichas peticiones como una injerencia en sus asuntos, que podía afectar negativamente a su actividad y desarrollo.

No obstante, desde un punto de vista instrumental, ya en la Ley del suelo de 1976 se proponía una figura de planeamiento, el Plan Especial, para la resolución de la planificación urbana de determinados ámbitos específicos. Esta fue la adoptada por las antiguas Juntas de Puertos para la planificación de sus espacios de acuerdo a la normativa urbanística, si bien requería un informe favorable de la autoridad urbanística. Su aplicación para el remedio de estos conflictos no se llevará a cabo hasta mediados de los 80, empleándose inicialmente por parte de las autoridades portuarias con un objetivo “puramente defensivo”, para lograr un compromiso con las urbanísticas (Pozueta Echevarri 1992, 203). Sin embargo continuaron los casos de conflicto entre ambas autoridades (urbanística-local-autonómica / portuaria-estatal), dando lugar a algunos contenciosos. De ahí, que

surgieran numerosas voces denunciando la necesidad de acuerdo y entendimiento entre ambas administraciones²³.

No será hasta mediados de los ochenta en que, desde la propia administración portuaria, se plantee ya “la necesidad de iniciar una política de acercamiento a la ciudad, que, en principio, tendría reflejo en la programación de algunas inversiones que facilitasen la integración del puerto”²⁴. Pozueta señalaba también como reveladores del cambio de tendencia, la inauguración del Moll de la Fusta de Barcelona en 1985, “que constituirá una de las principales referencias en el pensamiento portuario y urbanístico de la siguiente década”, junto a otros acontecimientos²⁵.



Fig. 7. Vista del “Moll de la Fusta” del “Port Vell” de Barcelona. Fuente: A. Grindlay, 2007.

Estas primeras intenciones de aproximación por parte de la administración portuaria estatal, se transformarán en una instrumentación legal que trate de resolver decididamente los conflictos generados. Así aparecerá la Ley 27/1992 de

²³ Véase, por ejemplo, Colmenar (1987, 74-78).

²⁴ Según Barragán, “en 1986 se produce un hecho [...] de trascendental importancia: la presentación de la Memoria Anual de 1986 de los Puertos Españoles recoge su preocupación por la falta de entendimiento existente entre autoridades portuarias y locales. Aquí es posible situar, de continuar la tendencia actual, el comienzo de la quiebra de un modelo de relaciones portuarias que ha durado casi un siglo” (Barragán Muñoz, 1995, 344-345).

²⁵ La presentación del “primer proyecto de remodelación de todo un frente marítimo urbano, el de Santander”, el Plan Especial de Reforma Interior del Puerto Local de Gijón aprobado en 1986, y un Seminario Internacional sobre éste tema (Pozueta, 1996, 14-15).

Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por la que las anteriores Juntas de Puertos, heredadas de las Juntas de Obras decimonónicas, se transforman en Autoridades Portuarias²⁶. Se introduce un nuevo modelo descentralizado de gestión portuaria, de carácter empresarial, aunque coordinado y controlado por un organismo central, el Ente Público de Puertos del Estado, para proporcionar los servicios portuarios.

Probablemente en “un intento de resolver la relación puerto-ciudad” como afirmaba Soler (1994), esta Ley dedicaba todo un artículo, el nº 18, a la “consideración urbanística de los puertos”. Así, respecto a la problemática ocasionada por la falta de coordinación entre administraciones, quedará clara la necesidad, “de consensuar una solución, sin poderse aprobar instrumentos urbanísticos de una u otra procedencia, y de mayor o menor rango, sin que las partes implicadas” los hubiesen aceptado o, al menos, hubiesen llegado a un compromiso consensuando los puntos de desacuerdo (Soler Gayá, 1994, 15). Se mantendrá como instrumento idóneo para esta planificación la figura del Plan Especial (P.E.), ya previsto en la legislación urbanística pero que habría de redactar la autoridad portuaria, y que tras su aprobación por ésta, debería ser sancionado por las autoridades urbanísticas²⁷. De este modo las administraciones portuarias mantendrían el “control urbanístico” sobre sus instalaciones y su desarrollo. Además se introduce otra figura de planeamiento portuario, el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (P.U.E.P.), en el que, como su propio nombre indica, se realiza una definición de las necesidades y la zonificación de usos en el área portuaria así como su delimitación, y que podría tener algún efecto similar al P.E. si no se dispusiese de él, ya que requiere un informe preceptivo de la autoridad local (Soler Gayá 1994, 15), y por tanto un diálogo y consenso previos sobre la distribución de estos usos. Aunque de hecho, su función ordenadora desde un punto de vista urbanístico, “posee un carácter y unos efectos meramente provisionales hasta la aprobación del correspondiente P.E.” (Garrido Roselló, 1996, 53).

La resolución de la planificación urbana de los espacios portuarios se va a efectuar, legalmente, estableciendo la obligatoriedad de que los planes generales y otros instrumentos generales de ordenación urbanística debiesen “calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario” y no pudiendo “incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria”²⁸. De esta manera, el documento del P.E. formulado por la Autoridad Portuaria y tramitado y aprobado por la urbanística, va a mantener naturalmente una perspectiva eminentemente portuaria, aunque deberá atender a la problemática urbana para lograr un consenso con la ciudad y también su aprobación. Sólo se indica que “deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y conexión con los sis-

²⁶ Entes de Derecho Público con personalidad jurídica y patrimonios propios, independientes de los del Estado, que ajustan sus actividades al ordenamiento jurídico privado.

²⁷ En aprobación inicial por las municipales y en forma definitiva por las autonómicas.

²⁸ Ley 27/1992 de 24 de noviembre de puertos del Estado y la marina mercante. Art. 18. 1.

temas generales de transporte terrestre”²⁹, lo que indudablemente constituyen de forma esencial las necesidades portuarias; no recogiendo, sin embargo, las cuestiones básicas que habrían de coordinarse con el planeamiento urbano, como la regulación de actividades o los aspectos de borde.

La Ley 62/1997 modificará la anterior con objeto de “regular la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés de general”, a través de la designación de sus órganos de gobierno, para que “las decisiones que éstas adopten... se puedan integrar de manera más efectiva los propios intereses económicos y territoriales”, así como el de “reforzar la autonomía funcional y de gestión de las autoridades portuarias”³⁰. Ello supondrá trasladar el anterior conflicto de los ámbitos portuario-estatal vs. urbano-local, a nuevos conflictos autonómico-locales en aquellos casos en que no se dé la necesaria sintonía política entre tales administraciones. Sin embargo, desde un punto de vista urbanístico, se mantendrá el artículo comentado y su imposición de calificar por el planeamiento general urbano la zona de servicio portuaria como sistema general portuario, así como también la figura de planeamiento del P.E. (o instrumento equivalente) formulado por la autoridad portuaria y tramitado y aprobado por la administración competente en materia de urbanismo³¹. Igualmente, se mantiene sin modificar la figura del P.U.E.P., fundamentalmente como instrumento para la delimitación del perímetro portuario y la ordenación de su zona de servicio. Aunque, si bien incluye los usos previstos para las distintas zonas del puerto, así como la justificación de su necesidad o conveniencia, este “no regula, en sentido estricto, los usos urbanísticos del espacio portuario comprendido en la zona de servicio del puerto, labor que se realiza a través del Plan Especial”³². Éste se realizará, igualmente, a propuesta de la autoridad portuaria, pero previo informe de las administraciones urbanísticas sobre aspectos de su competencia³³. Su importancia estará, por tanto, en el establecimiento del espacio sobre el que se van a desarrollar las relaciones entre puerto y ciudad o, “definiendo así el ámbito territorial de la competencia exclusiva del Estado sobre los puertos de interés general” (Garrido Roselló 1996, 53).

Como indica Sáiz (2005), el P.U.E.P. no puede sustituir al P.E., “es decir, no debe definir cuestiones urbanísticas que competen al P.E., pero tiene carácter supletorio”, dado que en su ausencia “las licencias, concesiones y autorizaciones podrán otorgarse si se ajustan a aquel”. “El P.U.E.P. requiere la previa aprobación de instrumentos de planificación portuaria” (el Plan Estratégico y el Plan Director de Infraestructuras del Puerto), mientras que el planeamiento especial requiere,

²⁹ Ley 27/1992 de 24 de noviembre de puertos del Estado y la marina mercante. Art. 18. 3.

³⁰ Ley 62/1997 de 22 de diciembre de modificación de la Ley de puertos del Estado y la marina mercante. Exposición de motivos.

³¹ Se recogen también el conjunto de sentencias favorables a la administración central que suscitó la anterior ley con las administraciones autonómicas respecto a las competencias urbanísticas sobre los espacios portuarios.

³² Sentencia 40/1998 del Tribunal Constitucional.

³³ Siendo éste “uno de los supuestos en los que la competencia exclusiva estatal permite condicionar legítimamente la competencia autonómica sobre ordenación del territorio y urbanismo”. Sentencias del Tribunal Constitucional 149/1991y 36/1994.

por la posterior Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general en su art. 96, la previa aprobación del P.U.E.P. y del planeamiento urbanístico general para ajustarse a él. La coordinación entre puerto y ciudad, prevista en la legislación a través de los informes urbanístico-territoriales para la aprobación de los P.U.E.P., y de los portuarios en la redacción y aprobación de los Planes Generales de Ordenación Urbana, como también para la tramitación y aprobación de los P.E. portuarios, precisa, según Sáiz, que ambas administraciones compartan o asuman en definitiva “el mismo modelo de desarrollo de la ciudad portuaria” (Sáiz Múgica, 2005, 31-32).

Esta última Ley 48/2003 ha tratado de dotar de una sistemática al régimen de planificación de los puertos estatales, al establecer el “Plan Director de Infraestructuras”³⁴ que define el modelo de crecimiento del puerto en un horizonte mínimo de 10 años y la financiación de sus obras futuras de acuerdo con las necesidades que se deriven de las previsiones de tráfico, con selección de alternativas, estudios de impacto ambiental, desarrollo por fases modulables y flexibles, análisis financiero y de rentabilidad, recursos y análisis de accesos terrestres. Además, todos estos instrumentos de planeamiento desde la Ley 9/2006 deberán someterse a evaluación y declaración ambiental (Del Nero Benítez, 2007, 24-27).

Así, estas figuras o instrumentos de planeamiento empleadas en nuestras ciudades portuarias para resolver la integración urbana de parte de sus superficies portuarias no van a garantizar por sí mismas, obviamente, la resolución definitiva del diálogo o los conflictos urbano-portuarios, como tampoco el éxito de tales operaciones (que será muy relativo según una perspectiva urbanístico-social o económico-comercial). Posiblemente algunas de éstas pudieran tener efectos no deseados o enmascarar intenciones especulativas, fundamentalmente en lo que respecta a la intensidad de los usos terciarios y comerciales. Además, si en ellas no se tiene en cuenta la estructura de la ciudad adyacente puede afectarla negativamente, al implantarse actividades que, en lugar de regenerar sus centros históricos, entren en su competencia. Incluso, aunque desde la Ley de 1992 quedaban prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario destinadas a edificaciones para residencia o habitación³⁵, lo que excluía la construcción de viviendas u hoteles, este aspecto fue variado en la modificación de 1997. En ella se añadió que, excepcionalmente, y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, el Consejo de Ministros podría autorizar instalaciones hoteleras en aquellos espacios de los puertos de interés general que estuviesen destinados a actividades complementarias siempre y cuando tales usos hoteleros se acomodasen al Plan Especial o instrumento equivalente. Las actividades complementarias son entendidas como aquellas que complementan la esencial actividad comercial, como “equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y exposiciones siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario”³⁶. No obstante, en ningún caso las autoridades

³⁴ Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, Art. 38.

³⁵ Que parecen ser los usos que “mayor presión ejercen sobre el puerto”. Fernández Pérez, J.(1999, 12).

³⁶ Art. 3.6.

portuarias podrían participar “directa o indirectamente en la explotación o gestión de las instalaciones hoteleras”³⁷, ya que, según sus funciones, las autoridades portuarias no pueden participar en sociedades mercantiles cuyo objeto social no esté ligado al desarrollo de las actividades vinculadas a la explotación portuaria³⁸. Aunque ello trata de asegurar que el objeto del negocio portuario sea exclusivamente el tráfico marítimo, sin embargo en las actuales operaciones de integración urbana de espacios portuarios la maximización de las ocupaciones de los terrenos portuarios abiertos al público para concesiones privadas dedicadas esencialmente a actividades comerciales y terciarias no relacionadas con la actividad náutico-portuaria, y que han de abonar un canon por ocupación o actividad, le proporcionará una notable rentabilización de unas superficies escasamente aprovechables de otra manera para sus tráfico.

El panorama de la complejidad en estas operaciones se complicará aún más cuando, dado su evidente carácter territorial de gran infraestructura de transporte, sean objeto de atención desde planes autonómicos de ordenación del territorio. Así, se da lugar nuevamente a conflictos competenciales, como los analizados por Del Nero sobre el caso de intervención urbanística denominada “La Gran Marina” en las Palmas de Gran Canaria, donde sobre el escenario físico objeto de transformación convergen “un entramado de instrumentos, confluyendo dos planes especiales municipales, dos planes territoriales insulares y dos sectorices portuarios, con las lógicas dificultades de coordinación interadministrativa por las respectivas competencias” (Del Nero Benítez, 2007, 19).

En España, estas transformaciones se iniciarán con la emblemática operación de Barcelona, cuyo P.E. se comenzó en el año 1984 y cuyas actuaciones no se finalizarán hasta una década después. Será fundamentalmente a partir de la Ley de Puertos de 1992, cuando se impulsen estas intervenciones, promovidas ahora desde las propias Autoridades Portuarias. Así, no ha habido puerto en España que no haya desarrollado sobre sus suelos, en mayor o menor grado, operaciones de integración urbana, a través de sus respectivos Planes Especiales³⁹. Actuaciones que van a ser ampliamente difundidas para tratar de mejorar la imagen y la relación del puerto y su administración con su entorno social y urbano⁴⁰.

Muchas de estas operaciones estarán desarrolladas por proyectos urbanos singulares, como el citado clásico Moll de la Fusta de M. de Solá-Morales (1987), renovado hace pocos años. También se acudirá frecuentemente al recurso de convocar y resolver el diseño y la reordenación de los nuevos espacios gracias a un

³⁷ Art. 55.2.

³⁸ Art. 37.1.q.

³⁹ En palabras de Pozueta (1996, 16): “prácticamente no hay un solo puerto de interés general donde no se haya producido en los últimos años o esté en marcha una operación de remodelación para usos urbanos”.

⁴⁰ Como se muestran en los distintos números del Boletín Información Mensual de Puertos del Estado.

concurso internacional de arquitectura, algunos exitosos, como los casos de Málaga, Algeciras, Valencia o Vigo, o fallido, como el de Almería⁴¹.

Sobre el muelle número dos del puerto de Málaga se está actualmente ejecutando el “palmeral de las sorpresas” de J. Junquera (2003), concebido como un amplio espacio por el que pasear entre palmeras y jardines, como prolongación de la masa verde del Parque adyacente hacia el mar, y con la que se logra mantener e incrementar la permeabilidad visual del muelle. El otro elemento central de su propuesta, además de la trama verde y una gran pérgola, era el enlace del espacio portuario con el centro urbano mediante una amplia pasarela peatonal, conformada por una estructura laminar bajo la cual se instalaría una estación marítima e intermodal, que ha quedado en discusión, mostrando cómo las actuaciones de mayor calado serán muy controvertidas y difícilmente materializables.



Fig. 8. Vista de la maqueta de la propuesta de J. Junquera para el muelle dos del Puerto de Málaga. Exposición “*Descubre tu Puerto. Escolleras y Olas*”. Autoridad Portuaria de Málaga (2004). Fuente: A. Grindlay, 2004.

El concurso para la ordenación de los “terrenos del Muelle de Ribera de la Dársena Pesquera del Puerto de Algeciras”, también conocido como “Llano Amarillo” se resolvió con la propuesta del equipo de arquitectos encabezado por A. Cruz y A. Ortiz (2005), y desarrolla la ordenación del muelle de ribera de la dársena pesquera, integrándola en el Sistema General de Espacios Libres de la ciudad, y destinándola a zona de ocio y a equipamiento cultural. A través de la mis-

⁴¹ En éste se reeditaré la polémica puerto-ciudad por la titularidad de los terrenos considerados y por las competencias portuarias sobre los mismos y su futuro desarrollo. Siendo abanderada la postura más radical desde la ciudad por el Colegio de Arquitectos local que lo boicoteará, disuadiendo la participación del colectivo y proponiendo declararlo desierto. Tras una escasa participación, finalmente el Jurado acuerda no conceder el primer premio a ninguna solución, ya que, a juicio de la mayoría de sus miembros, “ninguna propuesta cumple con la totalidad de objetivos planteados en las bases del concurso”. (Acta de Examen y Fallo del Jurado del Concurso de Ideas para la Ordenación de Usos del Muelle de Levante y Ribera de las Almadrabillas del Puerto de Almería, 2004).

ma se recuperará el frente marítimo con un amplio paseo, también palmeral, que termina en un singular edificio cultural, con sus bajos diáfanos para dejar libre la perspectiva del gran viaducto del acceso norte. Se contempla también un nuevo trazado de la avenida de borde Virgen del Carmen, que es rectificadora alineándola y dejando un nuevo espacio verde entre ella y la ciudad, proyectándose la construcción de un aparcamiento subterráneo bajo su superficie.

En Valencia, tras la transformación derivada de la celebración de la “America’s Cup” (Ronda, 2005, 66-71), se ha fallado recientemente el concurso internacional de ideas convocado por el Consorcio Valencia 2007 para crear una nueva centralidad urbana en torno a la fachada litoral, con la reordenación del vasto sector de suelo urbanizable de El Grau junto al puerto, la desembocadura del Turia y el entorno de la dársena interior, siendo premiados los trabajos de los equipos de J. Nouvel, J.M. Tomás y J. Ribas, así como los de M. von Gerkan y V. Marg. Destacar asimismo las propuestas de Nouvel actualmente presentadas para la reordenación del sector central del puerto de Vigo, con su proyecto “Peirao XXI” e igualmente ganador del correspondiente concurso internacional de ideas. En éste, el futuro polo de cruceros quedará terminado con la ordenación paisajística, comercios turísticos y espacios recreativos; el proyecto gira en torno a una gran torre iluminada de granito cuya base quedará rodeada de agua en la pleamar y que se destinaría a varios servicios como hotel con restaurante panorámico, etc.

Por último, debemos citar también las recientes tres propuestas de J. Busquets para la reordenación y la integración en la ciudad de los espacios que dejará el puerto de La Coruña (2007), y que dará lugar a nueva fachada marítima urbana, recuperando 40 Ha para crear grandes bulevares, viviendas y zonas de ocio con el traslado de la mayor parte de las actuales instalaciones portuarias al nuevo Puerto Exterior. Este será naturalmente uno de los proyectos más importantes de la ciudad en los próximos años.

5. Balances de las experiencias de transformación

Con relación a los resultados de estas transformaciones, y como se ha indicado, no ha habido prácticamente ciudad portuaria en el “mundo desarrollado” que no haya experimentado, en mayor o menor medida en las últimas décadas, alguna operación de cambio de uso o recuperación urbana de sus espacios portuarios, o de su frente marítimo. Esto ha llegado a ser tal que incluso P. Hall (1991) las subrayaba como el más importante evento de planificación urbana de anteriores décadas⁴².

Es obvio que los resultados de estas actuaciones serán tan variados como casos posibles y criterios de análisis aplicados. Aunque en general, según Casariego et al. (1999), “el ‘modelo’ de revitalización refleja una fuerte influencia de los ‘intereses comerciales’ que se incrementa con el tiempo”. La necesidad de la participación del capital privado a través de promotores ha dado lugar a que “el resultado en términos físicos” hayan sido “a menudo un ‘estereotipo’: un puerto

⁴² Y añade que “ha simbolizado los ochenta del mismo modo que los cincuenta y sesenta se han caracterizado por la construcción de autopistas y de nuevas ciudades” (Hall, 1991, 18).

deportivo y otras actividades acuáticas de ocio, además de museos, restaurantes y viviendas de lujo, en muchos caso aprovechando edificios antiguos rehabilitados” y, con menor frecuencia, “oficinas, hoteles y centros de convenciones”. Asimismo, la escala de la actuación, no sólo en términos físicos sino también económicos, tendrá obviamente una relevancia sobresaliente, advirtiéndose que “el tamaño, y por tanto la capacidad económica de cada contexto, cualifica, no sólo cuantifica, el carácter de las operaciones” (Casariego, Guerra, Ley y Palop, 1999, 102-103, 201-203).

El caso de Barcelona y su “Port Vell”, por ser pionero en nuestro país y dado su indudable éxito comercial, ha servido de modelo y referencia, en algunos aspectos no adecuadamente, para el resto de actuaciones nacionales. Desde un punto de vista crítico, Font la consideraba “como una actuación parasitaria y consuntiva de centralidad, por actividades y servicios que podrían estar descentralizados”, y que ha transformado “el espacio cívico más emblemático de la ciudad en un banal parque de ocio metropolitano”⁴³. También incluso, como recoge Monclús, algunos autores han visto en él “una inspiración más o menos directa en los modelos estadounidenses”, y en tal remodelación es posible reconocer “esas influencias de la reconversión de los usos portuarios en áreas para el ocio y el turismo al ‘estilo Rouse’” (Monclús, 2003).

En otro análisis crítico de varias de estas actuaciones, Navarro (1995) por su parte, destacaba que urbanísticamente sus Planes Especiales ignoran “la ciudad como hecho morfológico, estructural y funcional”, y que sus objetivos buscan “maximizar la rentabilidad del área de tierra y lámina de agua mediante ocupaciones intensivas de ambas y a través de concesiones a la iniciativa privada”. Además de la grave inexistencia de garantía alguna “para la protección de elementos patrimoniales del puerto”, como cantiles, muelles, etc. signos que mantienen la identidad portuaria, o también respecto a “la relación entre superficies de tierra y agua que configuran un paisaje singular”⁴⁴. E incluso, la más que probable posibilidad de que los usos comerciales y terciarios implantados, sin la consideración de los existentes en la ciudad, afecten a estos negativamente (Navarro Vera, 1998, 43). En el mismo sentido, Pozueta se refería a que “las operaciones de remodelación portuaria en nuestro país parecen seguir, también, la tendencia evolutiva detectada en las de otros países, en el sentido de acentuar sus contenidos comerciales” (Pozueta, 1996, 17).

⁴³ Según este autor, en términos espaciales “la forma de su ocupación, el volumen y la disposición de los edificios, la configuración del espacio libre resultante, etc. son consecuencia no sólo de las condiciones de máxima rentabilidad exigidas a la operación, sino también de la ausencia de un ‘proyecto de lugar’ que, a partir de la interpretación de sus singulares características, proponga su intencionada transformación”. Dándose lugar a “la destrucción del carácter portuario de la ciudad por una operación de explotación privada y consumista del ocio metropolitano, en una feria de lujo de trivial imagen”. Y añade, “la localización concentrada, de un solo golpe, de un conjunto de actividades de dimensión tan importante y en posición tan privilegiada, puede suponer la creación de efectos de sombra y de transformación no controlada de los bordes mismos del casco antiguo, acelerando el proceso de invasión-sustitución del tejido histórico” (Font, 1996, 32-37).

⁴⁴ Este autor cita como ejemplo “el nuevo puerto deportivo ‘adosado’ a la hermosa obra de sillería del muelle de Alfonso XII en el puerto de Cartagena”.

Sin embargo es preciso reconocer, como señala desde el punto de vista portuario Estrada (2002, 2004), “el esfuerzo realizado por las Autoridades Portuarias españolas para integrarse de forma activa en las ciudades y en el territorio del que forma parte” (Estrada Llaquet, 2002, 21) a lo largo de los últimos años -“a veces con importantes inversiones y cesiones, como hechos más significativos y visibles” (Estrada Llaquet 2004, 11). Y “aunque no todo es positivo, el balance... es claramente favorable...” (Estrada Llaquet, 2002, 21).

Se observa en síntesis que, aunque las consideraciones respecto a estas operaciones han sido muy variadas, en general van a aparecer en ellas simplificada-mente los dos intereses contrapuestos que se presentan el diálogo puerto-ciudad. Los portuarios, fundamentalmente, aunque no sólo, de tipo económico para la rentabilización de sus áreas carentes de valor para el comercio marítimo actual, y los urbanos que demandan tales espacios para usos ciudadanos y de los que generalmente se carece en sus centros históricos adyacentes.

De esta forma, las operaciones de integración urbana de infraestructuras portuarias, cuyo objetivo más elemental es el garantizar la accesibilidad peatonal pública, se van a traducir básicamente en dos tipos genéricos de opciones o espacios, y según la proporción de cada uno de ellos, nos dará el carácter global de la operación. De un lado, lo que se puede denominar como “rentabilización” urbana, si en ella van a predominar los usos comerciales y terciarios, vinculados o completamente ajenos a la actividad marítima, y que aprovechan la centralidad urbana históricamente consolidada, o de otro, de revitalización urbana, si en ella va a predominar la dotación de equipamientos culturales, institucionales, etc. o de espacios libres, en una operación de recomposición morfológica del lugar conjunto de ciudad y puerto.

Es por ello que la crítica fundamental que desde ámbitos urbanísticos se va a efectuar a estas operaciones, como en el caso de Alicante, va a ser precisamente la búsqueda de rentabilidad por parte de la administración portuaria “de cada metro cuadrado de tierra y de agua que ya no tienen un uso marítimo comercial”. Además, el exceso de usos comerciales y terciarios en ellas, y/o su concentración (como en el caso de las Palmas de Gran Canaria), van a ser manifiestos, ya que incluso podrá llegar, en ocasiones, a superar el existente en la propia ciudad. Todo ello va a derivar del enfoque unilateral que, en ocasiones, han presentado éstas actuaciones por parte del puerto, tal como afirma Navarro (1998), “sin ninguna reflexión sobre el papel que debe de cumplir el *waterfront* portuario en la ciudad y en el territorio” (Navarro Vera, 1998, 102).

Por otra parte, es absolutamente necesario que unido a estas actuaciones se tienda a un modelo estable de ciudad con su puerto moderno y competitivo apropiadamente situado junto a ella. Es decir, tan imprescindible como una adecuada y satisfactoria integración urbana de parte del espacio portuario para la resolución conjunta de problemáticas recíprocas, será el mantenimiento de la actividad y la competitividad portuarias en ámbitos técnicamente adecuados, y apropiadamente distanciados de las áreas urbanas, dado que los puertos son uno de los principales centros generadores de Valor Añadido en la ciudad portuaria. Sin embargo, como estos desarrollan su actividad en un contexto urbano, “no pueden desentenderse de los problemas de la calidad urbana”, siendo lo ideal el llegar a un “Plan Estra-

tégico de la Ciudad Portuaria”⁴⁵ desde una perspectiva conjunta de ciudad y puerto. Como señala Estrada (2004), “en todo caso, la solución del conflicto puerto-ciudad pasa por el conocimiento mutuo, el respeto y el diálogo entre ambas instituciones” (Estrada Llaquet, 2004, 19).

Como no podía ser de otra forma, la extendida perspectiva de sostenibilidad será la que predomine en los planteamientos de desarrollo futuro en una consideración unitaria de puerto y ciudad, tal y como se expone en la Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias, entre cuyos artículos se encuentra el “respetar la identidad de los lugares”, “establecer nuevos principios de cohabitación ciudad/puerto”, y “manejar los distintos ritmos de la vida portuaria y de la vida urbana”⁴⁶.

No obstante, la alternativa elemental a estas operaciones más radicales de cambio de uso, y obviamente más sencilla, estará en una adecuada apertura controlada del recinto portuario para los tradicionales usos ciudadanos que en él han tenido lugar: el paseo, la pesca, la contemplación, etc. De ésta manera sus muelles, espacio público marítimo “bajo la tutela de la comunidad portuaria”, se mantienen vivos y, permitiendo el acceso a sus lugares de trabajo, se transforman en espacio abierto a la población local. Tal vez, como ha tenido lugar en la mayoría de nuestros puertos, pero necesitada de un fomento de esta apertura. El carácter de espacio público de los recintos portuarios choca, en sus ámbitos de estricta actividad comercial, con el de su carácter fiscal y, sobre todo con el de la seguridad, tanto de las mercancías como de las personas frente a su manipulación. Sin embargo, ante el panorama internacional de amenaza terrorista, la cuestión de la seguridad puede presentarse como un obstáculo a la apertura portuaria (Sainz Múgica, 2003, 35-39). No puede ignorarse la necesidad de acotar determinados ámbitos más sensibles dentro de las terminales portuarias de mercancías y pasaje por seguridad. Sin embargo, ello no puede constituirse en un impedimento para el desarrollo de los espacios públicos, y para la reducción de las barreras entre puerto y ciudad. Por tanto es preciso distinguir adecuadamente tales ámbitos, desde una apertura total y sin limitaciones en el borde urbano, pasando por garantizar un cierto acceso tutelado y controlado junto a determinadas dársenas (dotándolas de las tecnologías de control adecuadas), hasta restringir completamente el acceso público a las terminales más vulnerables. Asegurando, con recursos arquitectónicos y urbanísticos, una transición apropiada entre los distintos espacios, para garantizar una adecuada accesibilidad peatonal pública. Como ejemplo de transición, los paseos miradores sobre el recinto portuario, no sólo resuelven una relación, al menos visual, con el mar, sino que también suponen un adecuado e interesante control social de la actividad portuaria (Grindlay Moreno, 2004, 49-50).

Finalmente la valoración de estas experiencias será muy discutida según los casos. Aunque en general, hay que reconocer su indudable interés y los aspectos ciertamente positivos del amplio conjunto de actuaciones de integración urbana de

⁴⁵ Association Internationale Villes et Ports (AIVP). Conferencia Internacional sobre “Planificación Portuaria y Relaciones Puerto-Ciudad” (Génova, 1999). Citado en Puertos del Estado: Boletín Información Mensual, n° 65 (1999, 70).

⁴⁶ Asociación Internacional de Ciudades y Puertos -AIVP-: Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias. Conferencia de Sydney (2006).

los espacios portuarios, por las cuales las ciudades marítimas han transformado sus frentes marítimos, habiendo recuperado magníficos espacios libres y equipamientos para el disfrute ciudadano de la mar.

Bibliografía

- AGUILÓ ALONSO, M. (1999): *El Paisaje Construido. Una aproximación a la idea de lugar*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- ALEMANY LLOVERA, J. (1991): *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas, MOPT, Madrid.
- ALEMANY, J (2003): “Puerto Mahón: un desarrollo sostenible para un puerto histórico”, pp. 38-41 en *Portus* núm. 6.
- ALONSO FRANCO, E. Y LASTRA GUTIERREZ, F. de la (1995): “Sevilla: Un puerto singular” en *OP* núm. 32. pp. 24-33.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA (1996): *Proyecto Delicias*. Puertos del Estado.
- BADIA I CHANCHO, L. (2005): “La experiencia de la tutela del patrimonio cultural en Tarragona. El Muelle de Costa”, pp. 48-51 en *Portus* núm. 10.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. (1995): *Puerto, ciudad y espacio litoral en la Bahía de Cádiz: las infraestructuras portuarias en la ordenación del espacio litoral de la Bahía de Cádiz*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz.
- BOLAÑOS, P. (1993): “Mirando al mar. Barcelona recupera el antiguo puerto para uso ciudadano”, pp. 42-47 en *Revista MOPT* núm. 407.
- BOUBACHA, E., DAVOULT, D. Y GUEGUEN, E. (1997): *Ville et Port. Mutation et Recomposition, note de synthèse et bibliographie*. Association Internationale Villes et Ports (AIVP), Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme.
- BREEN, A., RIGBY, D. Y NORRIS, D.C. (1994): *Waterfronts, cities reclaim their edge*. McGraw-Hill, New York.
- BREEN, A., RIGBY, D. (1996): *The new waterfronts: a worldwide urban success story*. Thames and Hudson, London.
- BROWNILL, S. (1998): “Un análisis crítico de los procesos de planeamiento en el Reino Unido: El caso del área portuaria (Docklands) de Londres”, pp. 68-85 en *Geometría* núm. 4-5.
- BRUTTOMESSO, R. -dir.- (1991): *Waterfronts: a New Urban Frontier*. Second International Meeting. Città d'Acqua, Venezia.
- BRUTTOMESSO, R. (1993): “Working on the Water's Edge”, pp. 1-5 en Bruttomesso, R. -ed.-, *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*, Venecia, Ed. Città d'Acqua.
- BRUTTOMESSO, R. -ed.- (1999): *Water and Industrial Heritage*. Marsilio Ed., Venezia.
- BRUTTOMESSO, R. (2001): “Complexity on the urban Waterfront”, pp. 39-49 en Marshall, R. -ed.-, *Waterfronts in Post-industrial Cities*, London, Spon Press. [Traducido como “Complejidad en la relación puerto-ciudad”, pp. 22-31 en *Ingeniería y Territorio* núm. 67, 2004].

- BUSQUETS, J. Y ALEMANY, J. -dir.- (1990): *Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero, Buenos Aires*. Consultores Europeos Asociados.
- CASARIEGO, J., GUERRA, E., LEY, P. Y PALOP, J. (1999): *Waterfronts de nuevo. Transformaciones en los frentes urbanos de agua*. Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria.
- CHARLIER, J. (1992): "The regeneration of old port areas for new port uses", pp. 137-154 en Hoyle, B.S. y Pinder, D.A. -eds.-, *European Ports Cities in Transition*, London, Belhaven Press.
- CHURCH, A. (1994): "Demand-led planning, the inner city crisis and the labour market: London Docklands evaluated", pp. 199-221 en Hoyle, B.S., Pinder, D.A., y Husain, M.S. -eds.-, *Revitalising the waterfront*. Interantional dimension of dockland redevelopment, John Wiley & Sons, Chischester.
- CLARK, M. (1994): "The need for a more critical approach to dockland renewal", pp. 222-231 en Hoyle, B.S., Pinder, D.A., y Husain, M.S. (eds.), *Revitalising the waterfront*, Chichester, Interantional dimension of dockland redevelopment, John Wiley & Sons.
- COLMENAR, E. (1987): "Iniciativas para mejorar las relaciones puerto-ciudad", pp. 74-78 en *Revista del MOPU* núm. 339.
- COLLIN, M. (1992): "L'identité maritime des villes portuaires", pp. 5-10 en *Les Annales de la Recherche Urbaine* núm. 55-56, 1992.
- CROMPTN, D. (2000): "Revitalisation o Redevelopment: The Cardiff Experience", pp. 54-57 en Carmichael, J. -ed.-, *The Global Change? International Ports Congress 1999. Institution of Civil Engineers*, London, Tomas Telford.
- DEL NERO BENÉITEZ, E. (2007): "Los conflictos competenciales en las intervenciones Puerto-Ciudad. Un ejemplo en Las Palmas de Gran Canaria", pp. 19-38 en *Revista de Obras Públicas* núm. 3.480.
- DUFFY, H. (1995): *Competitive Cities*. E & FN SPON, Londres.
- ESTRADA LLAQUET, J.L. (2002): "Los puertos españoles y su relación con las ciudades. Un análisis de su reciente evolución", pp. 6-21 en *Portus* núm. 4.
- ESTRADA LLAQUET, J.L. (2004): "El desarrollo portuario y la ciudad", pp. 10-19 en *Ingeniería y territorio* núm. 67.
- FALK, N. (1992): "Turning the tide: British experience in regenerating urban docklands", pp. 116-136 en Hoyle, B.S. y Pinder, D.A. -eds.-, *European Ports Cities in Transition*, London, Belhaven Press.
- FERNÁNDEZ, J.A., MARTÍNEZ, J. Y FERNÁNDEZ-ORDÓÑEZ, L. (1994): "Tarragona. Una nueva fachada marítima. Nuevos accesos para peatones y vehículos entre la ciudad y el paseo marítimo", pp. 92-105 en *OP* num. 29.
- FERNÁNDEZ PÉREZ, J. (1999): "Frentes Marítimos en áreas portuarias", pp. 11-15 en *Puertos del Estado: Boletín Información Mensual del Ministerio de Fomento* núm. 61.
- FONT, A. (1996): "Reforma del Port Vell de Barcelona. Explotación parasitaria de la centralidad urbana", pp. 32-37 en *Urbanismo COAM* núm. 27.
- GARRIDO ROSELLÓ, J.E. (1996): "La ordenación portuaria de la zona de servicio en los puertos del Estado: el Plan de utilización de los espacios portuarios", pp. 13-54 en *Revista de Derecho Urbanístico*, núm. especial.
- GRINDLAY MORENO, A.L. (2003): *Los Puertos Mediterráneos Andaluces: Centralidad Urbana y Dimensión Territorial*. Ed. Universidad de Granada.

- GRINDLAY MORENO, A.L. (2004): "Frentes urbano-portuarios de Andalucía oriental", pp. 44-53 en *Ingeniería y territorio* núm. 67.
- HALL, P. (1991): "Waterfronts: a New Urban Frontier", pp. 11-19 en Bruttomesso, R. -dir.-, *Waterfronts: a New Urban Frontier. Second International Meeting*, Venezia, Città d'Acqua.
- HALL, P. (1992): "Le Aree Portuali: Una Nuova Frontiera Urbana" en *Casabella* núm. 589.
- HOPKINS, L. (2005): "Mersey Waterfront – a vital part of Liverpool, European Capital of culture 2008", pp. 52-57 en *Portus* núm. 10.
- HOYLE, B.S. Y PINDER, D.A. (1992): "Cities and the sea: change and development in contemporary Europe", pp. 1-19 en Hoyle, B.S. y Pinder, D.A. -eds.-, *European Ports Cities in Transition*, London, Belhaven Press.
- HOYLE, B.S. Y PINDER, D.A. -eds.- (1992): *European Ports Cities in Transition*. Belhaven Press, London.
- HOYLE, B.S. (1994): "Development dynamics at the port-city interface", pp. 3-19 en Hoyle, B.S., Pinder, D.A., y Husain, M.S. -eds.-, *Revitalising the waterfront*, Chichester, International dimension of dockland redevelopment, John Wiley & Sons.
- HOYLE, B.S., PINDER, D.A., Y HUSAIN, M.S. -eds.- (1994): *Revitalising the waterfront*. International dimension of dockland redevelopment, John Wiley & Sons. Chichester.
- HOYLE, B. (1997): "The new waterfront: principles, perceptions and practice in the UK and Canada", pp 149-168 en *Mediterráneo* núm. 10/11.
- HOZ ESCALERA de la, A. y C. (1996): "Puerto de Pasajes. Propuestas para la ordenación de la dársena de La Herrera" pp. 28-31, en *Urbanismo COAM* núm. 27.
- KNAAP B. VAN DER Y PINDER, D. (1992): "Revitalising the European waterfront: policy evolution and planning issues", pp. 155-175 en Hoyle, B.S. y Pinder, D.A. -eds.-, *European Ports Cities in Transition*, London, Belhaven Press.
- LEIRA, E. Y ARGUESO, R. (1996): "Una apuesta por Bilbao. Proyecto estratégico de transformación del entorno urbano de la Ría", pp. 18-27 en *Urbanismo COAM* núm. 27.
- LEIRA, E. (2002): "Avilés: una ambiciosa operación de transformación urbano-portuaria", pp. 50-55 en *Portus* núm. 3..
- MARTÍN GALÁN, F. (2003): "El mar, el puerto, la ciudad y sus habitantes. Los frentes marítimos en las Palmas de Gran Canaria", pp. 24-31 en *Portus* núm. 6.
- MEYER, H. (1999): *City and Port. Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam*. International Books, Rotterdam.
- MONCLÚS, F.J. (2003): "El "Modelo Barcelona" ¿Una Fórmula Original? De la "Reconstrucción" a los Proyectos Urbanos Estratégicos (1979-2004)" en *Perspectivas urbanas / Urban perspectives* núm. 3.
<https://upcommons.upc.edu/revistes/handle/2099/703>
- MUNTEIS, J.M. Y RODRÍGUEZ-MARÍN, J.P. (1990): "La remodelación del Port Vell de Barcelona", pp. 84-91 en *OP* núm. 18.

- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1995): “De cuando las mejoras del puerto derivaban en mejoras para la población. Los casos de Ferrol, Santander, La Coruña y Vigo”, pp. 70-91 en *OP* núm. 32.
- NAVARRO VERA, J.R. (1998): *Puerto y Ciudad en la Comunidad Valenciana*. Universidad de Alicante.
- NAVARRO VERA, J.R. (2005): “Alicante. La ciudad y el puerto: un destino común”, pp. 48-51 en *Portus* núm. 10.
- ORAMS, M. (1999): *Marine Tourism. Development, Impacts and Management*. Routledge, London.
- PARKINSON, M. y EVANS, R. (1992): “Liverpool, la restructuration urbaine d’un port en déclin”, pp. 45-52 en *Les Annales de la Recherche Urbaine* núm. 55-56.
- POZUETA ECHEVARRI, J. Y UREÑA FRANCÉS, J.M. (1986): “Los espacios portuarios en el planeamiento urbano”, pp. 73-81 en *Actas del Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*. Junta de Andalucía, Sevilla.
- POZUETA ECHEVARRI, J. (1992): “El planeamiento ante el espacio portuario. Situación y problemática de la integración de los puertos en la ordenación territorial y urbana”, pp. 193-213 en *La Ordenación del Litoral*, Granada, CEMCI.
- POZUETA, J. (1996): “Transformación de espacios portuarios en áreas urbanas. Experiencia española y marco internacional”, pp. 7-17 en *Urbanismo COAM* núm. 27.
- PUERTA, N., REVUELTA, F. Y OTAOLA, P. (1994): “La relación del puerto y la ciudad en Bilbao, una apuesta para el año 2000” pp. 80-89 en *OP* núm. 29.
- PUERTOS DEL ESTADO: *Boletín Información Mensual*. Ministerio de Fomento. Varios Números.
- PUJOL I NIUBÓ, A. (1996): “Readaptación Portuaria de Tarragona”, pp. 393-404 en Guimerá, A. y Romero, D. -eds.-, *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX): Actas del Coloquio Internacional El sistema portuario español*, Ministerio de Fomento, Madrid, 19-21 octubre de 1995.
- REVUELTA BELANDIA, F. (1996): “Readaptación Portuaria de la Ría de Bilbao”, pp. 405-421 en Guimerá, A. y Romero, D. -eds.-: *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX): Actas del Coloquio Internacional El sistema portuario español*, Ministerio de Fomento, Madrid, 19-21 octubre de 1995.
- RONDA, J. (2005): “La XXXII America’s Cup, la ciudad de Valencia y su puerto”, pp. 66-71 en *Portus* núm. 9.
- SAINZ MÚGICA, I. (2003): “¿Cómo será la evolución territorial de la ciudad portuaria?”, pp. 35-39 en *Puertos* núm. 102, enero 2003.
- SÁIZ MÚGICA, I (2005): “El papel actual del planeamiento urbanístico y la ordenación portuaria del suelo en España” pp. 26-33 en *Portus* núm. 10.
- SÁNCHEZ, M. (2005): “Proyecto Área Varedero: el nuevo paisaje urbano del puerto de Santander”, pp. 42-47 en *Portus* núm. 10.
- SOLER GAYÁ, R. (1994): “La relación puerto-ciudad. Los puertos de las Islas Baleares”, pp. 4-15 en *OP* núm. 30.
- TRIAY, F. (2001): “La reordenación del puerto de Palma de Mallorca”, pp. 48-61 en *Portus* núm. 2.
- ZUMÁRRAGA, J.I. (2002): “Vigo: ‘O Berbés’ la presencia viva de una ribera de pescadores”, pp. 56-59 en *Portus* núm. 3.