

¿UN FUTURO COMÚN PARA PUERTOS Y CIUDADES?

Bernardo Sánchez Pavón

IGETI. Miembro de la Asociación Española de Ciencia Regional y de la European Regional Science Association (ERSA).

Los puertos, puntos privilegiados de comercio, han influido decisivamente en la constitución y el posterior desarrollo de las ciudades. En una primera etapa, los desarrollos urbanos participan de los portuarios y viceversa, produciéndose un crecimiento de la urbe en torno a tan preciada infraestructura. Posteriormente, el requerimiento de más espacios y accesos viarios para los puertos generan los primeros conflictos de intereses entre éstos y las ciudades. El surgimiento en la sociedad de una justificada conciencia medioambiental, no produce sino un agravamiento de las tensiones.

Las relaciones puerto-ciudad se han visto afectadas, recientemente, por los sucesos acaecidos en Nueva York el 11 de septiembre de 2001, en un triple aspecto: se ha hecho necesario revisar la zonificación de los puertos efectuada hasta el momento, incrementando las restricciones al acceso por los ciudadanos a los recintos portuarios; se ha demostrado la necesidad de más espacios e instalaciones portuarias para poder albergar las siempre complicadas y lentas operaciones de control sobre las mercancías y se han hecho precisas nuevas inversiones en seguridad que detraerán fondos del erario público que pudieran haber sido destinados a fortalecer la simbiosis puerto-ciudad.

En este enmarañado contexto se hace preciso compatibilizar el necesario desarrollo portuario (derivado de las exigencias de la navegación y transporte marítimo) con el desarrollo del recinto urbano (producido a requerimientos de su población).

Una nueva orientación de las relaciones puerto-ciudad exigiría la adopción de medidas como la potenciación de las instalaciones portuarias para diversas actividades ciudadanas (congresos, ferias, certámenes); la intensificación de las funciones residenciales de las zonas aledañas a los puertos; la eliminación de los efectos medioambientales negativos de las actividades portuarias sobre la ciudad (contaminación atmosférica, acústica y visual); la utilización del puerto como elemento revalorizador del valor patrimonial de los inmuebles circundantes y, finalmente, una apuesta rigurosa por difundir las externalidades positivas que el puerto proyecta sobre la ciudad (no se trataría de hacer constar unas cifras en un anuario estadístico sino de dar información comprensible y convincente a los ciudadanos). En este último aspecto, es imprescindible una labor informativa por parte de las autoridades portuarias de las futuras necesidades de medios materiales y humanos, con la finalidad de que el sector privado sea capaz de anticiparse a las mismas y, por ende, pueda aprovecharlo como elemento de desarrollo del empleo y la producción.

El análisis de la postura de la Comunidad Europea en relación con los puertos puede arrojar, en una primera aproximación, la existencia de ciertas contradicciones. Así, si bien el *Libro Blanco de la Comisión Europea sobre política de transporte europea* reconoce el papel crucial de los puertos para promover modos de transporte ecológicos, la legislación medioambiental europea pone fuertes restricciones al desarrollo portuario. El Plan Estatal de Infraestructuras 2000-2007 invita, asimismo, a formular algunos interrogantes sobre la forma en la que se pretenden alcanzar los objetivos propuestos.

En primer lugar, se habla de la incorporación de suelo mediante adquisición de terrenos o ganándolos al mar pero ni resulta fácil la adquisición de suelo en espacios urbanos próximos (piénsese en sus elevados costes y en la más que probable oposición de la ciudad al crecimiento hacia el interior del puerto) ni la expansión hacia el mar puede calificarse de panacea desde el punto de vista ambiental. En segundo lugar, se propone la construcción de accesos viarios y ferroviarios, pero no resulta sencillo explicar cómo se puede mejorar la conexión del puerto con otros modos de transporte (especialmente en el caso del ferrocarril) sin acrecentar la barrera física entre el puerto y la ciudad. En tercer lugar, falta por concretar cómo se pretende implementar la política relativa a las relaciones puerto-ciudad, de la cual sólo se explicita que su impulsión será responsabilidad del sector privado.

Podría parecer, en principio, que el gestor público sufre una especie de "*síndrome de Penélope*", tejiendo por el día lo que luego deshace por la noche, mas la trascendencia de la decisión sugiere evitar arriesgadas simplificaciones. Se está en presencia de una cuestión en la que influyen múltiples factores que impiden una especie de "experimento en laboratorio" en el que todas sus condiciones iniciales estén controladas.

Las ciudades inmersas en un proceso de revitalización de sus núcleos urbanos pueden ver en el desalojo de los recintos portuarios y su exteriorización, una forma de recuperar las zonas céntricas de la ciudad al quedar expeditas grandes superficies de suelo edificable o susceptible de albergar amplias zonas verdes; no obstante, el mismo efecto podría conseguirse mediante la recuperación cultural y medioambiental de estos entornos, sin olvidar que para muchas ciudades sus puertos son espejos a los que han de mirar para poder reconocerse.

El plano de las realizaciones concretas ofrece ejemplos bien distintos. En Róterdam, se optó por la expansión del puerto (proyecto Maasvlakte), lográndose alcanzar un acuerdo entre el puerto y organizaciones no gubernamentales para minimizar los inconvenientes y combinar los diversos intereses. Esta misma línea conservativa fue seguida en los puertos de Montevideo (uno de los mejores ejemplos de cómo se puede pasar de un bloqueo entre puerto y ciudad a una simbiosis) y Gijón (cuya fachada marítima pudo contemplar como se transformaba un muelle local, hasta entonces destinado a la actividad de desguace marítimo, en Puerto Deportivo). En el polo opuesto, se encuentra el caso del puerto de Helsinki en el cual, ante la urgencia de ampliar las instalaciones, la solución alumbrada fue la de crear un nuevo puerto (Vuosaari), y trasladar los muelles de mercancías desde el centro de la ciudad hasta su nueva localización.

En definitiva, en manos de quienes, como Moisés, tienen la misión de llevar al pueblo desde el desierto hasta la tierra de promisión, está la siempre difícil tarea de conciliar posturas y decidir acerca del interés general.