



Bilbao, Montevideo, Rosario, Valparaíso, Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, Marsella

Ciudad de Marsella, coordinadora del proyecto: «estrategias de transformación de las instalaciones portuarias abandonadas, interfaces e intermediarios entre la ciudad y el puerto»

Boletín informativo n°2

El seminario de «diagnóstico», que ha tenido lugar en Marsella del 12 al 15 de octubre de 2004, se ha desarrollado en unas excelentes condiciones y la Ciudad de Marsella desea dar las gracias a todos los participantes.

Hemos redactado con la AICP una primera síntesis de las conclusiones del seminario y los debates. Les ofrecemos esta síntesis en este segundo «Boletín informativo». Les agradecemos que nos envíen sus observaciones.

La diversidad de las operaciones de acondicionamiento presentadas durante estas jornadas, la riqueza de los debates y el nivel de detalle que hemos alcanzado en el examen de estos proyectos han permitido confirmar la complejidad, así como las potencialidades de estos territorios de interfaz ciudad-puerto.

Retos territoriales y políticos

Estos espacios responden a varias características:

- son limitados y están delimitados,
- presentan fuertes restricciones,
- están marcados por la topografía de los lugares,
- reúnen 2 elementos emblemáticos: la tierra y el agua.

Se trata igualmente de barrios particulares, específicos, tanto en cuestión de memoria como de calidad patrimonial y arquitectónica. Las exigencias son crecientes en estos espacios, por parte de la ciudad, del puerto y también de la población. Esta combinación de un espacio limitado y de una gran demanda **aumenta los retos y los riesgos de conflictos**. Por todo ello, una intervención urbana destacada en estos espacios permite dinamizar el desarrollo económico y urbano en un territorio mucho más amplio. Permite igualmente iniciar unos cambios profundos en el ámbito social y político.

Es importante inscribir la problemática de la nueva dinamización de los espacios de interfaz ciudad-puerto dentro de una **dinámica de desarrollo sostenible** a nivel del área metropolitana y de su región. Se plantean entonces varios grandes principios:

- la necesidad de elaborar una estrategia global ciudad-puerto;
- la importancia de preservar la apropiación local de los proyectos por parte de las poblaciones implicadas;
- la importancia también de no paralizar las situaciones y de proteger las posibilidades de adaptación.

Posicionar los proyectos

Las opciones de acondicionamiento en la interfaz ciudad-puerto deben posicionarse para todo el territorio de la ciudad y de su

región. Los equipos comerciales, de ocio o culturales implantados —o transplantados— en las interfaces ciudad-puerto deben estudiarse en función no sólo de las actividades y de la identidad portuaria del lugar sino **igualmente en función de las necesidades socioeconómicas identificadas en los barrios contiguos**. Más allá de las operaciones de prestigio, es conveniente evaluar con la mayor precisión posible: Las ventajas y las consecuencias reales de los proyectos para la ciudad, las transformaciones urbanas que se deben controlar a largo plazo, las consecuencias sociales y financieras, etc.

En la puesta en marcha de los proyectos, el control del suelo y de su evolución es fundamental, y debe incluirse dentro de una perspectiva de estrategia global que tenga en cuenta entre otras cosas:

- el mantenimiento de la mezcla de las poblaciones;
- la mejora de los desplazamientos urbanos dentro de la zona de interfaz ciudad-puerto, y entre ésta y la ciudad en su conjunto;
- los servicios de transporte de las actividades portuarias;
- la complementariedad de las funciones urbanas y portuarias;
- la calidad del armazón, etc.

Identificar los puntos de bloqueo y definir una estrategia común

Una estrategia común ciudad-puerto supone ante todo **un buen conocimiento recíproco de las necesidades y exigencias tanto de la ciudad como del puerto**. A menudo se observa un desconocimiento por parte de los agentes urbanos acerca de las limitaciones a las que se debe enfrentar el puerto: mejora de su competitividad, presencia de agentes privados que hay que satisfacer, exigencias sociales del puerto que proporciona empleos, problemática medioambiental, etc.

Por lo tanto, es necesario que se hagan patentes y se comprendan cuáles son las ventajas claras evaluables de los proyectos para el puerto y la ciudad.

Para que la idea de "lugar portuario" no sea sólo un eslogan vacío de contenido, la

cuestión que se debe resolver es la de la definición de un proyecto común en la fase inicial para convencer **basándose en un proceso ganador a partes iguales** entre los dos socios principales. Se deben diseñar los proyectos en la interfaz ciudad-puerto como un sistema y no como la suma de elementos particulares. Lo que hay que poner en marcha es también un procedimiento de gestión con reducción de los conflictos.

Asegurar la coherencia y el liderazgo del proyecto

La complejidad de estos proyectos depende igualmente de su contexto político, institucional y de la multiplicidad de los agentes implicados: Estado, entidades locales, agentes privados, población.

Parece ser necesario tener una estructura adecuada para asegurar la coherencia de las estrategias y dar respuesta a los numerosos intereses: estructura institucional u organismo técnico específico, dedicado al proyecto, que permita poner en marcha procesos de toma de decisiones en común y de gestión.

Hay que resaltar igualmente **la importancia del liderazgo del proyecto por parte de un responsable** capaz no sólo de conciliar intereses diversos sino también de imponer una visión de la ciudad portuaria a un plazo de 5, 10 o 20 años. Para asegurar la coherencia del proyecto y de su viabilidad a largo plazo, el responsable del proyecto debe tener una legitimidad institucional y política reconocida por todos los agentes locales.

Afianzar los proyectos a nivel local y proteger su futuro

Más que unos equipos genéricos que se pueden encontrar en todas partes (ejemplo de los acuarios), es preferible en los espacios ciudad/puerto:

- desarrollar proyectos específicos que se basen en la memoria de los lugares;
- o realizar equipos muy interactivos que contribuyan a la capacidad de atracción de los lugares y fomenten la presencia de la población.

El impacto de los acondicionamientos debe estudiarse no sólo desde un punto de vista económico sino también cultural, social y en términos de educación. Es una de las condiciones para un afianzamiento adecuado de los proyectos en la vida de la ciudad.

Otra condición que se debe respetar es sin duda la prudencia.

Las nuevas reglamentaciones medioambientales dificultan cada vez más la creación de nuevas instalaciones portuarias. Es por lo tanto muy importante no paralizar el uso de los espacios portuarios existentes con respecto a las evoluciones cíclicas que experimenta la actividad portuaria. Se pueden poner en marcha dos procedimientos complementarios:

- permitir al puerto seguir en la ciudad proporcionando accesos dentro del tejido urbano e intentando no llenar de forma sistemática el espacio público;
- dar preferencia a los acondicionamientos ligeros y reversibles.

Sería conveniente asimismo pensar en **procesos de reevaluación periódica** del impacto de los proyectos que permitan su adaptación y evolución.

Más allá de este conjunto de ideas comunes surgidas de estas jornadas, es nuestro deber superar ahora este marco teórico para extraer una serie de recomendaciones y propuestas que permitan aplicar de forma concreta estas ideas.



Con la reunión de Marsella, nos acercamos cada vez más a la Guía de las buenas prácticas. Las conferencias y los debates, a lo largo de este seminario, han sido fructíferos y de gran calidad. El seminario final de Valparaíso debería tener lugar a principios del mes de abril de 2005. Es deber de todos profundizar de aquí a entonces en nuestra reflexión. Sería conveniente precisar en particular el primer entramado de la "Guía de buenas prácticas" que los dos expertos externos, bajo la coordinación de la AICP, deberían proponernos próximamente.

