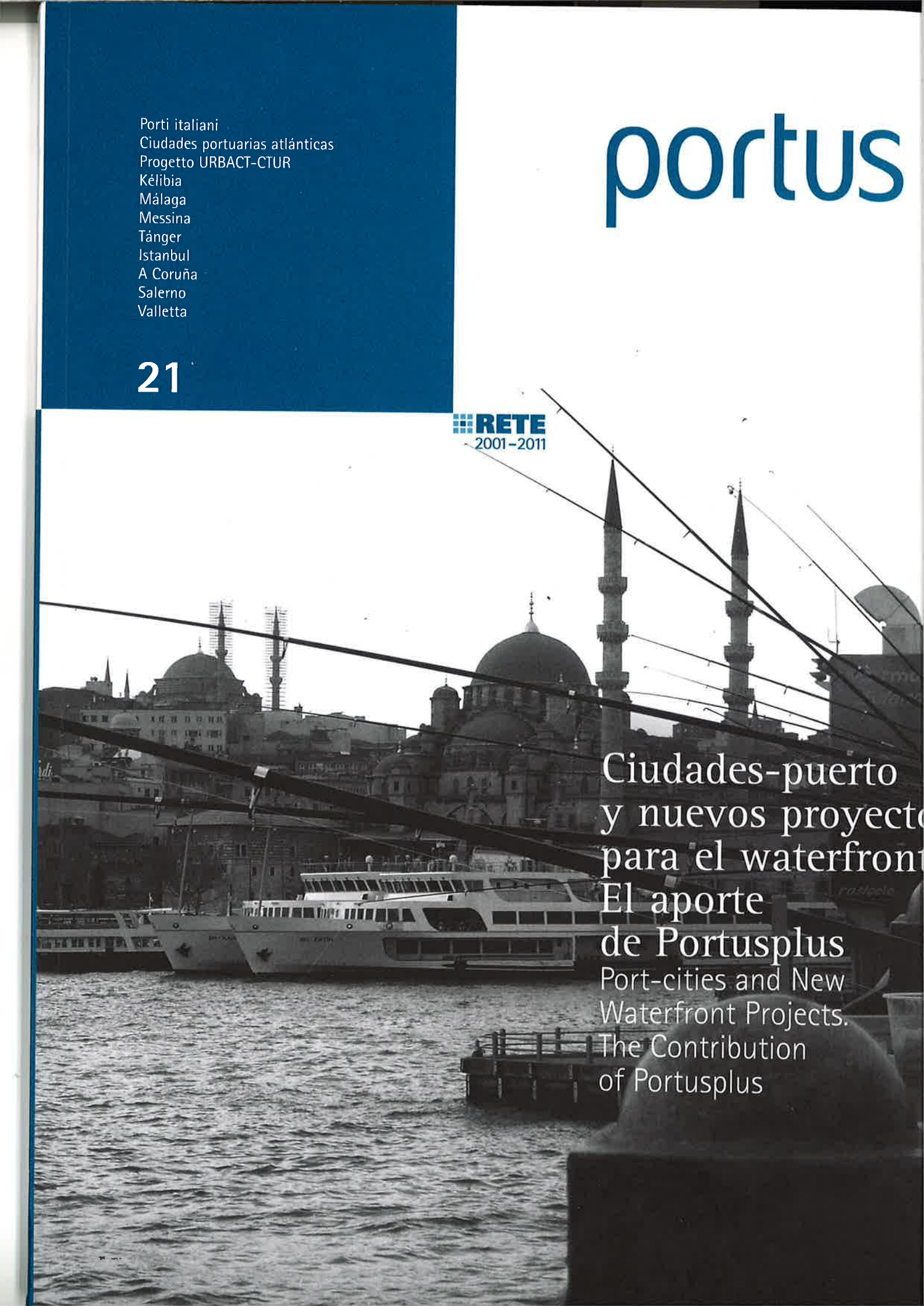


Porti italiani
Ciudades portuarias atlánticas
Progetto URBACT-CTUR
Kélibia
Málaga
Messina
Tánger
Istanbul
A Coruña
Salerno
Valletta

21

portus

 **RETE**
2001-2011



Ciudades-puerto
y nuevos proyectos
para el waterfront.
El aporte
de Portusplus
Port-cities and New
Waterfront Projects.
The Contribution
of Portusplus

Las ciudades portuarias atlánticas: devolverles la mirada al mar

The Atlantic Port Cities:
Turning to Face the Sea again

The Atlantic Arc is the main European maritime front and has an unbroken urban network on the coast and inland. The uneven development on a European level, has led to most of the ports in this area being smaller ports, lying outside the world trading networks. Furthermore, the connections with the hinterland are still deficient, because ongoing accessibility is a question that has yet to be overcome (CAAC, 2010). However, one must not forget the importance of the Atlantic cities in European maritime policy, because Lisbon is host to the European Maritime Safety Agency, the Fishing Headquarters are in Vigo and the pioneer Atlantic Motorway links Gijón and Saint Nazaire. Within this framework, the Conference of Atlantic Arc Cities (CAAC) came into existence in June 2000. Ever since, this network has made its concerns and initiatives known to the European Bodies. Recently, in June 2010, the European Council asked the Commission to give its reflections on this area from that point in time to 2011, within the context of an Integrated Maritime Policy, in which the cities must play an essential role. With a view to this, the CAAC is working on an analysis of the current situation.

Green Awareness against the Blue Banana

The Atlantic Area Port Cities are dependent upon the major markets and distant decision-making centres, so their leadership power is weakened (CAAC, 2003). In view of the radial design of the communications channels, the relations with the hinterland are not efficient. Therefore, economic activity is conditioned not only by external macroeconomic factors but also by the Port Authorities' and Local Authorities' own strategies. The decline of zones where heavy industries once flourished also has an effect, and so do the restructuring of port land and the new developments in the fields of maritime transport and logistical developments. Furthermore, from an urban perspective, the fight against climate change and a defence of sustainable development affect the way that port-city relations are reoriented.

Along these lines, in 2008, the Atlantic cities gave their approval to the Charter of San Sebastian (CAAC, 2008) for sustainable urban development, which basis future development on the green economy. The Atlantic Area is defined as one of open, efficient and ambitious urban cooperation, striving to achieve an exemplary environment, sustainable and innovative economic development, social cohesion and placing value on shared identity and maritime heritage.

Individual Experiences: Recovering the Waterfront

One key example is the case of Liverpool (Parkinson 1997). Its economic problems have been linked structurally to the port's historic role, whose demise brought about the demographic and economic decline of the city. Liverpool has refused to renounce its port identity and is devoting its efforts to restructuring the waterfront and the centre. Through collaboration between the different parties involved, Liverpool has



El Arco Atlántico es la principal fachada marítima europea y cuenta con una red urbana continua en la costa y en el interior. El diferente desarrollo a nivel europeo, ha limitado la mayoría de los puertos de este espacio a puertos pequeños, fuera de las redes comerciales mundiales. Igualmente, las conexiones con el hinterland siguen siendo deficientes, ya que la accesibilidad continúa siendo una cuestión sin resolver (CCAA, 2010). Sin embargo, no se puede obviar la importancia de las ciudades atlánticas en la política marítima europea ya que Lisboa acoge la Agencia Europea de Seguridad Marítima, Vigo la de Pesca y la autopista del mar pionera es Gijón-Saint Nazaire.

En este contexto, en junio de 2000, nace la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico (CCAA). Desde entonces, esta red ha hecho llegar sus preocupaciones e iniciativas a las instituciones europeas. Recientemente, en junio de 2010, el Consejo Europeo ha solicitado a la Comisión que conduzca una reflexión sobre este espacio de aquí a 2011 en el marco de una Estrategia Marítima Integrada, en la que las ciudades deben jugar un papel esencial. Con este motivo, la CCAA está trabajando en el análisis de la situación actual.

Tamara Guirao Espineira
María Montoiro Salvado



Vistas de la ciudad de Gijón
(www.panoramio.com; www.croisiere.net;
www.picasaweb.google.com)

Ciudades Miembro de la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico 2010, Elaboración Propia

Views of the city of Gijón
(www.panoramio.com; www.croisiere.net;
www.picasaweb.google.com)

Member Cities of the Conference of Atlantic Arc Cities 2010.
Prepared by ourselves

Conciencia verde frente a la Banana Azul

Las Ciudades Portuarias del Espacio Atlántico son dependientes de los grandes mercados y de centros de decisión alejados, por lo que ven debilitado su poder de liderazgo (CCAA, 2003). Debido al diseño radial de las vías de comunicación, las relaciones con el hinterland no son eficientes. Así, la actividad económica está condicionada por factores macroeconómicos externos pero también por las estrategias de las propias Autoridades Portuarias y Locales. También inciden el declive en zonas donde antes florecían las industrias pesadas, la reordenación de los suelos portuarios y los nuevos desarrollos del transporte marítimo y la logística. Además, desde un punto de vista urbano, la lucha contra el cambio climático y la defensa del desarrollo sostenible determinan la reorientación de las relaciones puerto-ciudad.

En este sentido, en 2008, las ciudades atlánticas aprueban la Carta de San Sebastián (CCAA, 2008) por un desarrollo urbano sostenible, que basa el desarrollo futuro en la economía verde. Se define el Espacio Atlántico como un área de cooperación urbana abierta, eficaz y ambiciosa; buscando la ejemplaridad medioambiental, el desarrollo económico sostenible e innovador, la cohesión social y la puesta en valor de la identidad compartida y de la herencia marítima.

Experiencias individuales: recuperar el waterfront

Un ejemplo clave es el caso de Liverpool (Parkinson 1997). Sus problemas económicos se han vinculado estructuralmente al papel histórico del puerto, cuyo ocaso entrañó en su momento la decadencia demográfica y económica de la ciudad. Liverpool opta por no renegar su identidad portuaria y dedica sus esfuerzos a la reorganización del waterfront y del centro. A través de la colaboración entre los diferentes actores, Liverpool logra desarrollar las oportunidades de la ciudad a través del puerto; luchando contra la exclusión social y alcanzando la atractividad. Durante la Jornada Marítima Europea 2010, Gijón y la CCAA organizaron un seminario sobre la reestructuración de las ciudades a través de los puertos, que puso en común las experiencias de cuatro ciudades atlánticas.

En palabras de Joel Batteux, alcalde de Saint Nazaire: "No se trata de darle la espalda al puerto. Hay que admitir que el puerto es nuestro centro, el corazón de la ciudad, y que la planificación de la misma debe partir de él". La experiencia de Saint Nazaire demuestra que partiendo de infraestructuras muy deterioradas o muy específicas, como una base de submarino, se puede contribuir al desarrollo sostenible de la ciudad y construir ese retorno al mar.

El caso de Brest se reproduce a lo largo del Atlántico: antiguas infraestructuras militares cuyo sentido y uso se han perdido. Brest ha apostado por el enlace entre los diferentes actores, la diversificación de las actividades portuarias, el fortalecimiento de la dimensión metropolitana e internacional, con vistas a asegurar la continuidad de la ciudad portuaria. La recuperación se ha basado en el turismo sostenible, la diversificación económica, los centros de excelencia y la restitución para usos civiles de los sitios abandonados.

La autoridad portuaria de Leixoes resume en dos claves el éxito de la relación puerto-ciudad: "ser un buen vecino y ser un buen socio". Por ser un buen vecino el puerto de Leixoes entiende el desarrollo de un plan estratégico que integre al puerto en la ciudad. Para ser un buen socio la estrategia se concentra sobre la promoción del emplazamiento del puerto para diferentes iniciativas (terminal de crucero, escuelas de surf, investigación marina, centro de negocios marítimos...); asegurando el futuro de ambos.

Gijón también ha optado por la concertación de los diversos agentes para permitir las costosas inversiones de la reconversión. Se busca la integración del puerto y una mejora común de la imagen. El puerto es promovido como lugar de vida y no sólo de trabajo, elemento fundamental de la innovación en la relación ciudad-puerto. Cabe destacar iniciativas como la rehabilitación de las playas, la creación de un acuario, de museos, de un centro de talasoterapia; todo ello acompañado de una promoción cultural específica y extensa.

Los proyectos sectoriales en el Arco Atlántico

Tal y como se presentó en el seminario dedicado a las ciudades portuarias celtas celebrado en Lorient el pasado 12 de agosto, numerosos proyectos han tratado la cuestión de la ciudad-puerto atlántica.

managed to develop the opportunities open to the city through its port, fighting against social exclusion and making the city attractive.

During the European Maritime Day Conference 2010, Gijón and the CCAA organised a seminar on the restructuring of cities through the ports, which brought together the experiences of four Atlantic cities.

In the words of Joel Batteux, Mayor of Saint Nazaire: "It is not a question of turning one's back on the port. It must be accepted that the port is our centre, the heart of the city, and that the city planning must begin from the port". Saint Nazaire's own experience shows that starting from extremely deteriorated or very specific infrastructures, such as a base of submarines, one can contribute to the sustainable development of the city and construct its return to the sea.

The case of Brest is repeated throughout the Atlantic: old military infrastructures that ceased to serve a purpose some time ago. Brest has opted for establishing the link between the different parties concerned, allowing the port activities to branch out, strengthening the metropolitan and international aspects, with a view to ensuring the continuity of the port city. Its recovery has been based upon sustainable tourism, economic diversification, centres of excellence and making disused and abandoned sites suitable for use by the general public.

The Leixoes Port Authority sums up the success of the port-city relationship in the following ways: "being a good neighbour and being a good partner". As a good neighbour, the Port of Leixoes understands the development of a strategic plan that integrates the port into the city. To be a good partner, the strategy concentrates on developing the port site for different initiatives (cruise terminal, surfing schools, marine research, maritime business centre, etc.), thereby guaranteeing the future of both.

Gijón has also opted for ensuring that the different parties reach a consensus that will allow for costly redevelopment investments. The integration of the port is sought, together with an overall improvement of the image. The port is promoted as a place not only for working but also for living, which is an essential and innovative aspect of the port-city relationship. Initiatives worth mentioning include beach replenishment and nourishment activities, the construction of an aquarium, museums and a thalassotherapy centre; all of these are backed up by specific and widespread cultural promotion.

The Sectorial Projects in the Atlantic Arc

A variety of projects dealt with the subject of Atlantic port-cities at the seminar devoted to the Celtic port cities held in Lorient on 12th August 2010.

Where initiatives coming from the State are concerned, reference must be made to Grenelle de la Mer (France), which proposes an urban port, the "sustainable port of the future", perfectly blended into the city. The United Kingdom initiative «Delivering Marine Conservation Zones and European Marine Sites» is also well worth mentioning; its aim is to protect the marine biodiversity and to work on the impact of human activity.

The relationship with the hinterland is a key factor when it comes to firmly establishing the port-city partnership, and this is demonstrated by projects such as Proposse (which forges alliances between ports and cities and the private sector), the Plan Reindus for the Port of Bilbao (opening up towards Burgos), or the development actions for the seaboard motorways.

Two initiatives stand out in the area of safety and risk management: Ancorim and Safer Seas. The former puts forward the idea of a comprehensive management of the coasts that is conducive to risk prevention. The latter is an international conference on climate change and sea safety, which is due to be held for the next time from 10th to 13th May in Brest.

Along the same lines, Portonovo, Arcopol and Atlantox are all actions aimed to improve water quality, either from the perspective of governance or concerned with

Como iniciativa a nivel estatal cabe destacar la Grenelle de la Mer francesa, que propone un puerto urbano, el "puerto sostenible del futuro", perfectamente imbricado en la ciudad. También se debe subrayar la iniciativa del Reino Unido, «Delivering Marine Conservation Zones and European Marine Sites» destinada a proteger la biodiversidad marina y a trabajar sobre el impacto de la actividad humana. La relación con el hinterland es clave para asentar el partenariado puerto-ciudad, y así lo demuestran proyectos como Proposse (que alía puertos y ciudades con el sector privado), el Plan Reindus del puerto de Bilbao (la apertura hacia Burgos), o las acciones promotoras de las autopistas del mar.

Sobre seguridad y gestión de riesgos destacan dos iniciativas: Ancorim y Safer Seas. El primero propone la gestión integrada de las costas de manera a favorecer la prevención de riesgos. La segunda es una conferencia internacional sobre cambio climático y seguridad marítima cuya próxima edición tendrá lugar del 10 al 13 de Mayo en Brest.

Igualmente, Portonovo, Arcopol y Atlantox son acciones que pretenden mejorar la calidad de las aguas, sea desde la perspectiva de la gobernanza, sea respecto de la prevención de vertidos o de toxinas. En el marco de Portonovo, Cherburgo ha organizado una conferencia sobre calidad de las aguas portuarias el 10 de febrero de 2011.

Por último, en referencia a la influencia del mar en la sociedad debemos mencionar NEA2, sobre la cultura náutica como medio de devolver a los ciudadanos su relación con el mar, y Dorna, sobre las embarcaciones artesanales y su papel en la cultura, la sociedad y la economía.

the prevention of dumping harmful waste or toxins. Within the framework of Portonovo, Cherbourg organised a conference on the quality of water in port and harbour areas, held on 10th February 2011.

Finally, with regard to the effects of the sea on society, we must mention NEA2, which is all about nautical culture as a means for getting the general public to turn to the sea again, and Dorna, which concerns itself with handcrafted vessels and their role in culture, society and the economy.

Structure of the Process: an Atlantic Strategy

The diverse nature of the ports on the Atlantic seaboard offers great potential, fishing ports, commercial ports or the shipping industry all needing to project a new image and to put their flexibility to advantage. Most of them are ports with extensive abandoned industrial areas, ones that have to be revitalised and incorporated into the city so that the communal zones can be put to the best use and a bond can be established between them. As the economic driving force of the zone, activities also have to be diversified in order to make the most of the culture and ecology that the Atlantic offers us. Furthermore, their geographical position the gateway to Europe has to be positively exploited, so that exchanges with the Atlantic seaboard of the American continents can be resumed and enhanced.

By way of a conclusion, the examples in the Atlantic Arc show that the difficulties that its cities are going

Análisis DAFO de la temática portuaria en el Arco Atlántico. Elaboración propia. SWOT analysis of the port question in the Atlantic Arc. Prepared by ourselves.

Debilidades

- _ Fuera de las redes comerciales
- _ Mala comunicación por transporte terrestre y ferroviario
- _ Coste elevado la reconversión

Weaknesses

- _ Beyond the commercial networks
- _ Poor communication by land and rail transport
- _ High cost of redevelopment

Amenazas

- _ La crisis económica
- _ Los grandes puertos: competitividad
- _ Desarrollo desigual en la UE
- _ Riesgos Naturales

Threats

- _ The economic crisis
- _ The major ports: competition
- _ Unequal development in the EU
- _ Natural risks

Fuerzas

- _ Herencia cultural común
- _ Diversidad de puertos (puertos comerciales, deportivos, de pesca, fiestas marinas, seguridad marítima, construcción naval)

Strengths

- _ Common cultural heritage
- _ Port diversity (commercial, sport/leisure, fishing, marine festivals, maritime safety, ship building)

Oportunidades

- _ Flexibilidad de los puertos (diversificación de actividades y desarrollo sostenible)
- _ Descentralización y la gestión de los puertos
- _ Desarrollo logístico y de transporte interior
- _ Interconexión de los puertos marítimos: Servicios RoRo

Opportunities

- _ Flexibility of the ports (diversification of activities and sustainable development)
- _ Decentralisation of port management
- _ Development of logistics and inland transport
- _ Interconnection between maritime ports (RoRo services)

Estructurar el proceso: una estrategia atlántica

La diversidad de los puertos de la fachada atlántica ofrece enormes posibilidades, puertos pesqueros, comerciales o de la industria naval, todos ellos con necesidad de ofrecer una nueva imagen y aprovechar su flexibilidad. La mayoría son puertos con enormes áreas industriales abandonadas, áreas que deben regenerarse e integrarse en la ciudad a fin de aprovechar espacios comunes y establecer un vínculo de unión entre ambos. Se debe además diversificar actividades, como motor económico de la zona, aprovechando la riqueza cultural y ecológica que nos ofrece el Atlántico. Igualmente, su situación geográfica, puerta de Europa ha de ser aprovechada para relanzar intercambios con la fachada atlántica americana.

En conclusión, los ejemplos en el Arco Atlántico demuestran que las dificultades que atraviesan sus ciudades son muy similares y que éstas comparten los mismos desafíos: la crisis económica que agrava su status periférico, el desarrollo portuario alejado del de la ciudad y las amenazas del cambio climático. Estos puertos que han crecido de espaldas a sus ciudades, hoy en día se encuentran ubicados fuera de las redes comerciales dedicándose a un mercado especializado de pequeño tamaño. Severamente azotados por la crisis económica necesitan buscar nuevas posibilidades, posibilidades que deben abrirse a partir de la conjunción de sinergias entre la ciudad y el puerto, una unión que les lleve a un desarrollo competitivo. No obstante, las ciudades afectadas también económicamente necesitan encontrar el apoyo en otras ciudades en aras a facilitar la obtención de sistemas innovadores que permitan obtener soluciones para desarrollar dichas áreas marítimas. El área atlántica debe aprovechar todas estas sinergias cooperativas entre diversos actores para así lograr un desarrollo de sus puertos y el relanzamiento global de este Espacio.

Pero el desarrollo no debe limitarse al eje económico sino dedicarse también al eje ecológico. Ciudades y puertos han de luchar conjuntamente para ganar la batalla a un cambio climático que trae enormes efectos negativos, especialmente en esta zona geográfica (inundaciones, fuertes corrientes marinas, huracanes...). Estos efectos negativos, no sólo suponen catástrofes sino que abren nuevas posibilidades, como las nuevas energías y el aprovechamiento de los centros de investigación y desarrollo, que pueden beneficiarse de los recursos de ciudades y puertos. Así, estas ciudades han puesto o comienzan a poner en marcha planes estratégicos de integración de la ciudad con el puerto, buscando una diversificación económica basada en sus propias fortalezas. Y no sólo el puerto retorna a la ciudad, sino que se les devuelve el mar a los ciudadanos, con la incidencia consiguiente sobre su calidad de vida. Como segunda etapa y dado el tamaño mayoritariamente medio de las ciudades atlánticas, se impone un trabajo en común que a través de las sinergias produzca esa masa crítica que ponga en valor el Atlántico como puerta de entrada a Europa. Siguiendo la nota técnica que la CCAA ha redactado en conjunto con la Comisión Arco Atlántico (CCAA y CAA, 2010), una Estrategia macro-regional para el Espacio Atlántico debe basarse en tres instrumentos clave:

- Un conocimiento más preciso de los retos, mediante la puesta en común de los datos y métodos existentes y la observación basada en hipótesis prospectivas.
- Una amplia consulta de las partes interesadas con el fin de precisar los retos estructurantes para los territorios atlánticos.
- Una concertación entre las diferentes escalas de gobierno, UE, Estados miembros y autoridades regionales y locales

Éstos deben ser ejes clave para planificar un desarrollo conjunto de las ciudades atlánticas; la crisis debe ser el punto de partida de la mejora colectiva. Las ciudades atlánticas ya han comenzado su movilización común a través del seminario de Mayo. Ya no se trata solamente de definir la influencia de los puertos en el desarrollo del Espacio Atlántico y de sus ciudades sino de ahondar igualmente en los vínculos con otros temas, como cambio climático o patrimonio. Desde la CCAA se desarrolla una reflexión "de terreno" que sintetice y analice las lecciones aprendidas. Este trabajo transnacional se basará igualmente en un elemento que ha resultado esencial para la reconciliación del puerto con la ciudad en el Espacio Atlántico: incluir a los diferentes actores para encontrar sinergias, establecer buenas prácticas y acciones a futuro.

through are very similar and that they share the same challenges: the economic crisis that accentuates their peripheral status, the port development that is occurring far from the city development and the threats inherent to climate change. These ports that have grown with their backs to their cities, now find themselves far from the commercial networks devoted to a limited and specialised market. Severely affected by the economic crisis, they need to find new options, whose potential must be developed through combining the synergies between the city and the port, an alliance that will make them develop competitively. However, the cities also affected economically need to seek support from other cities, with a view to obtaining innovative systems that will enable them to find solutions for developing those maritime areas. The Atlantic zone must make the most of all these cooperation synergies between the different parties so that they can develop their ports and globally recharge and revitalise this whole Area.

However, such development must not be limited to the economic aspects, it must also devote itself to ecological matters. Cities and ports have to fight together to win the battle against a climate change that is having and will have a major negative impact, especially in this geographical area (floods, strong marine currents, hurricanes, etc.). Although these negative effects cause major catastrophes, they also open up new possibilities, such as the new energies and making use of research and development centres, which can benefit from the resources provided by the cities and the ports. These cities have thus put into operation or are starting to put into operation strategic plans for port and city integration, seeking an economic diversification based upon their own strengths. And not only is the port returning to the city, but it is also giving the sea back to the general public, with the corresponding positive effects on the quality of life. As a second stage, and in view of the fact that most of the Atlantic cities are medium sized, a communal task is set that through the synergies produces the critical mass that gives the Atlantic its status as a gateway to Europe. Pursuing the technical note that the CAAC has prepared together with the Atlantic Arc Commission (CAAC and AAC, 2010), a macro-regional strategy for the Atlantic Area has to be based upon three key tools:

- A more in-depth working knowledge of the challenges, by sharing the available data and methods and observation based upon prospective hypotheses.
- An extensive consultation involving the interested parties in order to establish the challenges facing the Atlantic territories.
- An agreement between the different scales of government, EU, Member States and regional and local authorities

These must be the key factors in planning the joint development of the Atlantic cities; the crisis must be the starting point for collective improvement. The Atlantic cities have already begun their joint mobilisation through the seminar held in May. It is no longer a question of merely establishing how the ports affect the development of the Atlantic Area and its cities, it is now necessary to go more deeply into the connections with other questions, such as climate change or heritage. A detailed reflection is being developed from the CAAC that is synthesising and analysing the lessons learned. This transnational task will likewise be based upon an aspect that has proved to be essential in reconciling ports with their cities in the Atlantic Area, i.e. including the different parties in order to find synergies, establish good codes of practice and actions for the future.

Bibliografía

Libros

- Beauchard J. (dir) *Destins Atlantiques, entre mémoire et mobilité*. Editions de l'Aube/DATAR. Poitiers. 1993
- Parkinson M., "Liverpool, déclin et renaissance" en *Espaces-Projets Atlantiques-*, dirigido por Beauchard J. Editions de l'Aube/Institut Atlantique d'aménagement du territoire (IAAT). Poitiers. 1995.
- Beauchard J. (dir) *L'Europe des Mers*. Editions de l'Aube/Institut Atlantique d'aménagement du territoire (IAAT). Poitiers. 2000

Documentos de Trabajo

- Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico. *Ciudades Portuarias*. Documento de Trabajo (no publicado) 2003.
- Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico. *Carta atlántica de San Sebastián por un desarrollo urbano sostenible. Unas ciudades verdes, atractivas y solidarias*. 2008 (<http://www.atlanticcities.eu>)
- Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico. *Elementos para una cooperación urbana atlántica*. Documento de Trabajo (no publicado) 2009.
- Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico. *Les villes-ports atlantiques*. Documento de Trabajo (no publicado) 2010.
- Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico (CCAA) y Comisión Arco Atlántico (CAA). *Propuesta de orientaciones para una estrategia integrada para el Arco Atlántico*. 2010. (<http://www.arcatlantique.org>)

Seminarios

- "Restructuring coastal cities for sustainable growth". Sesión plenaria de la Jornada Marítima Europea. 20/05/2010. Gijón. España. (<https://webgate.ec.europa.eu/fpfis/iwt/node/815>)
- "Encuentro portuario intercéltico" (en preparación). 12/08/2010. Lorient. Francia (<http://www.audelor.com>)



Liverpool y el río Mersey; www.picasaweb.google.com
 Brest, el festival de barcos antiguos; www.gallery.hd.org
 Vista de Brest; www.ispbrestgym.wifeo.com
 Liverpool, vista nocturna de Albert dock;
www.news.pinkpaper.com

Liverpool and the Mersey river; www.picasaweb.google.com
 Brest, Tall Ship festival Brittany; www.gallery.hd.org
 View of Brest; www.ispbrestgym.wifeo.com
 Liverpool, Albert dock at night; www.news.pinkpaper.com