

Un Panorama sobre la Relación Ciudad-Puerto (*Síntesis*)

José Alfredo Sabatino Pizzolante
Sabatino Pizzolante Abogados Marítimos & Comerciales

Uno de los conceptos más interesantes dentro de la temática portuaria contemporánea lo constituye, sin duda alguna, el de Ciudades-Puertos. El concepto en cuestión gana terreno día a día, dando lugar a un significativo número de estudios, los cuales han servido de base a experiencias prácticas en los Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, España y, más recientemente, en Latino América.

La historia ha demostrado que en un gran número de casos la relación entre el puerto y la ciudad que le circunda, lejos de ser una armónica comunión, constituye un permanente conflicto de intereses. En verdad los objetivos perseguidos por ambos son distintos, teniendo casi siempre como elemento dominante la necesidad de tierra para emprender nuevos desarrollos. El puerto, a través de la Administración Portuaria, busca desarrollar nuevas facilidades que le permitan movilizar mayor número de mercancías, incrementando así sus ingresos; la ciudad, en la óptica de los urbanistas, busca mejoras substanciales para el conjunto urbano, tendientes a crear nuevas condiciones de vida. En uno y otro caso la necesidad por tierra se hace patente.

La relación Ciudad-Puerto, no obstante, se centra fundamentalmente en la zona costera urbana (Waterfront), que viene a ser el punto de coincidencia entre la ciudad y el puerto. Tal relación, por otra parte, está basada en vínculos de tipo funcional y espacial: el primero, producto de la relación que entre ambos existe en razón de las actividades industriales, comerciales y de transporte; el segundo, producto de la proximidad geográfica de los dos.

Diversos autores coinciden en que esta zona costera urbana es un área en transición, dentro de la cual los vínculos funcionales y espaciales evolucionan a lo largo de cinco fases muy bien definidas:

- a) La primera fase está referida a la primitiva ciudad-puerto dependiente una de otra para su crecimiento y desarrollo;
- b) La segunda, viene dada por la necesidad de expansión resultado de un desarrollo comercial e industrial, lo cual trae como consecuencia la separación inicial de las actividades portuarias del centro urbano;
- c) La tercera, caracterizada por una separación física aún mayor de la ciudad, toda vez que el desarrollo de nuevas industrias requiere de mayor espacio y vías de acceso;
- d) La cuarta, en la que tiene lugar el verdadero retiro del puerto de la zona costera urbana, resultado de la necesidad de construir nuevos terminales capaces de recibir modernos buques y satisfacer requerimientos del transporte multimodal; y,
- e) La quinta y última fase caracterizada por el re-desarrollo de la zona costera urbana, resultado de la migración de las actividades portuarias hacia nuevas áreas de desarrollo.

Consecuencia de esta re-localización de actividades portuarias es que las propiedades, ubicadas en la zona costera urbana, pueden ser objeto de re-utilización —también conocido como operaciones de cambio de uso— con múltiples beneficios para el conjunto urbano.

Un magnífico ejemplo de esta quinta fase puede encontrarse en el desarrollo de la Bahía de Cardiff, capital de Gales, cuyo puerto —que de hecho llegó a ser el más grande exportador de carbón del mundo— declinó con la aparición de nuevas fuentes energéticas. Para llevar a cabo tal proyecto se creó, en 1987, la Corporación para el Desarrollo de la Bahía de Cardiff (Cardiff Bay Development Corporation) que tiene como misión en el lapso de dos décadas, transformar 2.700 acres de tierra en 6.000 nuevas casas, 4 millones de pies cuadrados de comercio, 5 millones de pies cuadrados de industria y 30.000 nuevos empleos, todo ello con una inversión inicial de £500 millones

por parte del sector público y £2 billones por el sector privado. La etapa que corresponde al desarrollo de la bahía, y la que incluye un sistema de barra para hacer frente a las marcadas variaciones de marea se encuentra ya concluida.

Otro interesante proyecto es el que adelantó el Puerto de Miami para la construcción del Bicentennial Park, enmarcado dentro del Plan Maestro de la ciudad de Miami para el desarrollo de su área frente al mar.

Es España, destacan el desarrollo del "Port-Vell" en Barcelona, conjunto que sirve de asiento a un World Trade Center, complejo de oficinas y áreas recreativas en general; la ordenación de la zona pesquera y deportiva de Castellón; en Alicante, el Plan Especial del Puerto que comprende el desarrollo de su marina deportiva.

En Latino América, merecen particular atención el desarrollo de Puerto Madero en Buenos Aires, monumental proyecto que ha convertido el viejo sistema de diques cerrados e interconectados ideado por Eduardo Madero a finales del siglo XIX, en un conjunto recreativo y de negocios, que a pesar de encontrarse tan sólo ejecutado en un 50%, maravilla a quienes lo visitan. Este desarrollo es adelantado por la Municipalidad de Buenos Aires, y contó con el apoyo del Ayuntamiento de Barcelona (España) en la elaboración del Plan Estratégico; también se puede mencionar el proyecto Muelle Barón en Valparaíso, Chile.

En los últimos años el tema que nos ocupa viene siendo objeto de atención por asociaciones especializadas, entre las que debemos mencionar la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (Ville & Ports), la Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE), y en el ámbito latinoamericano, la Asociación Internacional de Profesionales en Puertos y Costas, con sede en Argentina, y la que incluso patrocinó recientemente (29 y 30 de marzo de 2005) el Primer Congreso Latinoamericano de Ciudades Puerto y la Gestión Ambiental Costera Urbana.

En este rápido *panorama* sobre el concepto que abordamos, no es difícil advertir entonces que el objetivo no es otro que el reencuentro de la ciudad con la zona costera urbana (Waterfront) la

cual, de más está decir, ofrece un área ideal en la que adelantar proyectos residenciales, recreacionales, turísticos y comerciales.

En el contexto Venezolano el concepto de Ciudades-Puertos cobra singular significación, toda vez que del mismo derivan una amplia gama de posibilidades que deberían ser analizadas por los entidades estatales que ahora administran los puertos de uso comercial.

Sin embargo, la adopción de estrategias en tal sentido requiere de una nueva actitud por parte de las Municipalidades que, en algunos casos, han jugado un papel por demás pasivo dentro del proceso de reformas portuarias, limitándose sólo a exigir de los puertos existentes en sus jurisdicciones, recursos monetarios cada vez más cuantiosos. Quizás el ejemplo más patente del divorcio existente entre municipalidades y puertos, es la ausencia de planeamiento alguno para la zona costera urbana, dentro de los planes de desarrollo urbano local.

Para aquellas ciudades que sólo tienen que ofrecer a sus habitantes y visitantes su mar, está claro que resulta imperativo un cambio de óptica respecto de su rol frente a los planes estratégicos de su puerto. Ello podría ser posible mediante el diseño de un Plan Maestro para el desarrollo de la zona costera urbana, que sólo podría brindar significativos frutos mediante el trabajo mancomunado de las Gobernaciones, las Administraciones Portuarias y las Municipalidades.