

**MASTER EN GESTIÓN PORTUARIA Y TRANSPORTE INTERMODAL**  
**TRABAJO DE FINAL DE MÁSTER (TFM)**

**Vicent Palací Descals**

***Y los puertos descubrieron  
las ciudades***

**El reencuentro entre puertos y ciudades  
que nunca debieron perder**

Profesor: Arturo Monfort Mulinas

Fecha: Diciembre de 2017

1.- INTRODUCCIÓN .....	Página	4
2.- LOS PUERTOS Y SUS CIUDADES. Evolución histórica de una relación .....	“	7
a) La Edad Media .....	“	10
b) Vilanova del “embarcadero” .....	“	13
c) S XV .....	“	15
d) S XVI-XVII .....	“	16
e) XVIII-XIX .....	“	20
f) Medios S XIX hasta la Actualidad .....	“	22
3.- LA RELACIÓN PUERTO CIUDAD. Una preocupación universal .....	“	25
4.- BUSCANDO MODELOS DE ÉXITO DE LA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD .	“	39
a) Código ESPO de Buenas Prácticas .....	“	41
b) Los premios ESPO .....	“	42
5.- GOBERNANZA PUERTO-CIUDAD. Dimensión legal-modelo de gestión.....	“	49
a) Estado-Autonomía .....	“	55
b) El Plan Especial .....	“	56
c) Los “viejos espacios” del puerto .....	“	57
d) El Plan Estratégico de Transportes e Infraestructuras 2005-2055 .....	“	60
6.- LOS COMITÉS ASESORES PUERTO – CIUDAD .....	“	62
a) la reunión del Comité Asesor del puerto de València .....	“	65
b) la reunión del Comité Asesor del puerto de Sagunto .....	“	70
c) la reunión del Comité Asesor del puerto de Gandia .....	“	72

7.- LOS PORT CENTER .....	“	76
a) Un Port Center en cada puerto .....	“	79
b) Port Centers en constante evolución .....	“	81
c) Port Centers representativos .....	“	84
8.- LA RSC .....	“	90
a) Principios de transparencia .....	“	93
b) APORTEM – Puerto Solidario .....	“	97
9.- LOS INFORMES DE IMPACTO .....	“	99
a) El “inicial” y el “total”: dos efectos adicionales .....	“	102
b) Comunicar los estudios de impacto .....	“	104
c) Estudio de impacto de Valènciaport .....	“	107
d) Otros estudios de impacto:		
- Algeciras .....	“	116
- Cartagena .....	“	119
- Huelva .....	“	120
- Vancouver .....	“	124
- Los Ángeles .....	“	126
10.- LA COMUNICACIÓN. De la torre de vigilancia al plan .....	“	127
a) Los Planes de Comunicación .....	“	133
11.- CONCLUSIONES .....	“	136
12.- BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS .....	“	140

## LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

AP	Autoridad Portuaria
APBA	Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras
APV	Autoridad Portuaria de València
ESPO	European Sea Port Organisation
FV	Fundación Valènciaport
OECD (OCDE)	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
PWC	Price Waterhouse Coopers
RSC	Responsabilidad Social Corporativa
TEU	Twenty Equivalent Unit (Contenedor de 20 pies, o 6'1 metros)

## **1.- INTRODUCCIÓN**

El social-márketing, las redes sociales, los port center, los informes de impacto, la RSC, la relación puerto-ciudad, los espacios de interacción puerto-ciudad, los comités asesores puerto-ciudad,...son conceptos plenamente integrados en el “discurso portuario” actual; son lugares comunes del lenguaje y de la semántica (y por supuesto, de la gestión logístico-portuaria) entorno a los cuales se construye la relación entre los muelles, dársenas y recintos portuarios, y sus sociedades más próximas: entre los puertos y las ciudades que los albergan. Pero no siempre ha sido así.

Por expresarlo de una manera libre, “en el principio de los tiempos”, “en el principio de la humanidad”, “en el principio de los puertos”, (se puede intuir) los espacios de ‘convivencia intermodal’ (por no llamarlos puertos: los sitios donde las mercancías que venían en barco bajaban a tierra, y donde las que llegaban por tierra subían al barco para continuar viaje por mar) surgieron casi de forma paralela a las ciudades que los albergaban. O viceversa: las áreas urbanas portuarias emergieron alrededor de primitivos amarres o embarcaderos.

Con el tiempo y el progreso tecnológico, los puertos fueron adentrándose en el mar, incluso levantando barreras frente a las ciudades y abandonando los terrenos “de los orígenes” para crecer aguas adentro hasta desconectar, en no pocos casos, de las sociedades que los vieron surgir.

Como veremos en este trabajo, la Revolución Industrial (y con ella, el ferrocarril) y la irrupción del contenedor (y con él, la globalización) convirtieron los puertos en burocracias intermediadoras de inversiones en materia de infraestructuras; en eslabones de la cadena logística, en espacios donde la draga y la hormigonera se imponía al urbanismo y a la ciudadanía; donde por encima de lo cultural y los “soft values” (los valores culturales, sentimentales, ambientales, paisajísticos, et. *Valores suaves* de los puertos, en contraposición a los hard/fuertes, como el comercio, el movimiento de grúas, tráfico, graneles, dinero, export-import...) lo importante era el hierro, la piedra y el cemento.

Sin embargo, con una velocidad inesperada llegó la digitalización y la revolución de las telecomunicaciones. El bit se unió para siempre al TEU. El mundo, casi de repente, comenzó a encoger. Las distancias se acortaron. Y esa aproximación – también en

tiempos - se evidenciaba en la cotidianeidad. Se hacía perceptible en las empresas – independientemente de su tamaño – y en la ciudadanía.

A partir los años 60/70 del siglo pasado los puertos ya comenzaron a preocuparse por explicar a sus ciudades más próximas de los muchos y variados beneficios económicos que derivaban de los puertos: reducen los costos del comercio, generan valor agregado y empleo; y atraen a nuevos sectores económicos, incentivan la investigación, etc.

En la actualidad, no censan los estudios que aportan datos en pro del comercio y de los puertos. En su trabajo sobre la competitividad de las ciudades portuarias (OCDE, 2014), el equipo de trabajo dirigido por Olaf Merk nos detalla que una tonelada de mercancías movidas en un puerto genera un valor añadido de 100 dólares; y por cada millón de toneladas manipuladas se crean un promedio de 300 empleos en el área de influencia del puerto (en su lectura más conservadora, como más adelante veremos). Nueve de las 10 regiones del mundo con la mayor cantidad de solicitudes de patente en el transporte marítimo son sede de uno o más puertos globales grandes, nos dice también el mismo organismo internacional.

Se trata de cuestiones que hay que explicar a los ciudadanos con el mayor detalle posible. La opinión pública de las ciudades, existe. La comunicación ha alcanzado casi de repente un valor estratégico: los puertos necesitaban explicar que están ahí al lado; que los ruidos de las noches no son más que actividad económica y que no hay que temer por la calidad ni de las aguas ni del aire, porque se están invirtiendo muchos millones en investigación para propiciar una convivencia saludable con las colectividades vecinas. Para lograr la *descarbonización* total, la autosuficiencia energética y el vertido cero.

Desde las ciudades, a partir de ese resurgir de la sociedad de la información, comenzó a reclamarse a los puertos el uso social de los “espacios dejados atrás”. Y los gobernantes, políticos y representantes ciudadanos empezaron incorporar a sus equipos, a especialistas en el seguimiento de las actuaciones portuarias. La información de proximidad se asentaba como un servicio ciudadano y empresarial; y los puertos incorporaban en sus plantillas a profesionales de la comunicación para atender una demanda de información cada vez mayor.

Hoy, en las ciudades portuarias se debate sobre la recuperación de espacios portuarios obsoletos y abandonados, sobre la mejora de las condiciones ambientales de

---

las áreas de fricción puerto-ciudad, de la modernización de terminales de pasajeros, del desarrollo de redes de infraestructuras no contaminantes de transporte para el tráfico portuario (carreteras, ferrocarriles y canales), y de nuevas maneras de institucionalizar el diálogo entre el puerto y la ciudad.

Los organismos internacionales sensibles a esta realidad compiten por mostrar al mundo experiencias exitosas de relación puerto ciudad, al tiempo que los perfiles de los mega buques y mega cruceros comienzan ya a formar parte de las ciudades, como integrantes – en algunos casos – de su nuevo skyline.

En los puertos ya se asume que las ciudades han venido para quedarse.

## **2.- LOS PUERTOS Y SUS CIUDADES. Evolución histórica de una relación**

Los puertos surgen como punto de enlace entre modos de transportes marítimos y terrestres, o fluviales. Como consecuencia, su origen podría ser incluso anterior a la invención de la rueda. No hay ningún tipo de prueba de aquella primitiva *interface* agua-tierra, pero resulta complejo argumentar contra lo que parece una evidencia: los primeros puertos fueron fluviales y se encontraban localizados en enclaves naturales.

Con el tiempo, el incremento del comercio y de la tecnología naval justificaron la construcción de instalaciones portuarias en puntos geográficos estratégicos para asentamientos militares, en puestos cercanos a las materias primas susceptibles de comercializarse o en áreas urbanas que necesitaran de las dos componentes anteriores: protección militar o productos aptos para ser vendidos, o intercambiados en otros lugares.

Centrando nuestro estudio en las vertientes marítimas del Océano Atlántico y del Mar Mediterráneo, los historiadores coinciden en que los primeros pueblos en demostrar su vocación marinera y portuaria fueron los cretenses, egipcios, fenicios, griegos y romanos. Por ese orden. Se trataba de auténticas “talasocracias”, civilizaciones que basaban su organización social y de poder en el dominio del mar.

“Son naciones que viven del mar y sus rutas comerciales están centralizadas en sus ciudades portuarias que se constituyen como los núcleos desde los que se controlan el país y sus riquezas” (Amil, 2004).

Los primeros puertos, por tanto, además de núcleos comerciales o militares fueron también nodos de comunicación. Lugares que atraían el interés de gentes ávidas de aventuras o de riquezas.

Yendo a las civilizaciones citadas encontramos que los vestigios de la actividad marinera de los cretenses (se diluyeron en la historia hacia el 1.400 a de C.) son los que pudieron heredar – mientras fueron coetáneos - los egipcios; y de éstos últimos ya podemos citar los rastros del puerto de Alejandría (3.000 a de C) y el puerto de Pharos (2.000 a de C.) en la isla que en la actualidad mantiene su nombre, y en cuyo suelo se levantaría siglos después el faro de Alejandría (280-300 a de C); un elemento al servicio de la navegación pero también un referente de comunicación del poder establecido: una exhibición de ingeniería.



En contraposición a un pueblo egipcio asentado sobre un suelo - un rico valle fluvial conectado al Mediterráneo - con unas dinastías gobernantes que necesitan comunicar su poder... surgieron los fenicios. Todo lo opuesto al pueblo de las pirámides.

Los fenicios basan su organización social en ciudades-estado interconectadas por una gran flota de navíos que aportaban prosperidad a su pueblo a través del comercio y del dominio de la navegación. Sidón y Tiro (actual Líbano) fueron sus principales puertos.

Grecia tomaría el testigo a fenicios y egipcios, favorecida por su ubicación geográfica y por las condiciones naturales de sus costas. Los puertos del Pireo y de Atenas fueron las puertas de salida de la cultura griega hacia el mundo conocido.

La cultura griega nos aporta testimonios de la importancia de las ciudades portuarias, de sus ventajas y de sus inconvenientes, en un debate – ya en la Antigua Grecia – idéntico al actual.

En su libro IV de Leyes, Platón (Azcárate,1872) aporta un diálogo entre el extranjero “Ateniense” y Clínias que por su plena vigencia e n el siglo XXI - más de 2.400 años después – reproducimos, en parte:

- *ATENIENSE. Dime, te lo suplico; ¿qué idea debemos formar de nuestra futura ciudad? No creas que te pregunto por el nombre que tiene hoy, ni por el que podrá dársele en lo sucesivo; lo tomará indudablemente ó de su fundación, ó de cualquier sitio, ó rio, ó fuente, ó en fin, de cualquiera divinidad adorada en el país. Lo que quiero saber, lo que yo exijo, es que me digas si ha de estar próxima al mar ó estar situada tierra adentro.*
- *CLINIAS. Extranjero, la ciudad de que hablamos, debe de estar distante del mar como ochenta estadios.*
- *ATENIENSE. ¿Hay cerca algún puerto ó la costa es impracticable?*
- *CLINIAS. La costa es por todos los puntos de acceso muy cómodo y fácil.*
- *ATENIENSE. ¿Por los dioses! ¿qué es lo que me dices? ¿Y su territorio produce todo lo necesario a la vida ó falta algo?*
- *CLINIAS. De casi nada carece.*

- .....
- *ATENIENSE. Siendo así, no será del todo imposible que sus habitantes sean virtuosos; porque si fuese una ciudad marítima con buen puerto, y cuyo suelo sólo produjese una pequeña parte de las cosas indispensables para la vida, necesitaría nada menos que un genio poderoso que cuidase de su conservación, y legisladores verdaderamente divinos para impedir, que, en semejante posición, dejase entrar toda clase de costumbres extravagantes y viciosas. Lo que me consuela es que está lejana del mar ochenta estadios, si bien está aún demasiado próxima por lo accesible de las costas; pero, en fin, siempre es algo. En efecto, la vecindad del mar es cosa dulce para una ciudad, si sólo se atiende á lo presente, pero á la larga se hace realmente amarga. El comercio, que este elemento facilita, el aliciente de la ganancia que ofrece, y los mercaderes, que atrae de todas partes, corrompen las costumbres de los habitantes, les hacen de un carácter doble y dispuesto al fraude, y destierran la buena fe y la cordialidad de las relaciones que tienen unos con otros y con los extranjeros. Para salvar esta inconveniente, tenemos un recurso en la bondad del suelo, que suministra á todos lo necesario para la vida; .....*

Esta percepción de los puertos señalada por el seguidor de Sócrates y maestro de Aristóteles perdurará en el tiempo, hasta nuestros días. La ciudad ideal para Platón debe estar alejada del mar (80 estadios) porque el comercio de los puertos corrompe a sus habitantes, les hace de un carácter doble y dispuestos al fraude.

Sin duda, los puertos de la época de Platón ya necesitaban de manera urgente un plan de comunicación, un establecimiento de puentes y de relaciones puerto-ciudad. Una tierra fértil, rica, de fácil acceso desde el mar y con puerto, era una combinación explosiva para las buenas costumbres de la época.

Siglos después, los romanos desarrollarían auténticas obras de ingeniería civil y militar en sus múltiples enclaves portuarios para mantener el control de su vasto imperio. El puerto dejaría de ser un lugar que debería mantenerse alejado de las ciudades.

Roma consideraba los puertos obras de ingeniería urbana. Eran elementos claves a la hora de definir el diseño de una ciudad dado que los centros de las *polis* – con el *foro* como elemento singular - debían situarse como continuación de las dársenas. Y caso de no ser posible levantar las ciudades junto a los puertos, deberían estar bien comunicadas mediante calzadas para facilitar y agilizar la comunicación y el comercio.

Los romanos fueron los primeros en acomodarse al binomio puerto/ciudad y en separar espacios portuarios y urbanos; fijando usos concretos en las dársenas y diferenciando áreas de navegación comercial y áreas para la marina de guerra.

También fueron pioneros en enfrentarse a un problema que iba a ser una constante en todos los puertos del mundo ubicados en desembocaduras naturales de los ríos: los aterramientos (la reducción de las profundidades y de los espacios navegables en las dársenas por aportaciones de tierras y sedimentos de ríos y mareas). Fue un problema que también conocieron en esta época los puertos de Sagunto (Grau Vell) y de Tarragona, pero también en el puerto más importante del imperio; el de Ostia, que tuvo que desplazar su ubicación 40 KM al norte de la capital imperial.

#### EDAD MEDIA (SIGLOS V d C - XV d C.).

La caída del Imperio Romano traerá consigo una parálisis en la construcción de nuevos enclaves portuarios. Bizancio apenas se preocupó por el mar; y el islam no contaba tampoco con una fuerza naval que pudiera considerarse como tal, para la época.

Las ciudades (*burgos*) no comenzaron a ser una realidad hasta el siglo XIII, gracias a la ocupación de los campos y al florecimiento de una cierta actividad comercial alrededor de los castillos, de los monasterios o de los puertos.

Por lo general, las ciudades de la Edad Media estaban rodeadas de murallas para protegerse de asaltantes; y sus puertas o portales de acceso – que cerraban por las noches - eran lugares de cobro de impuestos sobre las mercancías con destino a los mercados locales. Era normal en estas villas, disponer de una plaza o de un espacio abierto donde organizar ferias, tenderetes con todo tipo de productos, representaciones artísticas y ajusticiamientos públicos.

En numerosas de estas nuevas ciudades, especialmente las costeras, comenzaron a levantarse unos elementos diferenciadores respecto a los pueblos del interior. Se trataba de torres o miradores desde donde poder divisar de lejos la llegada de barcos para poder alertar e informar a la población - y a los pueblos vecinos - de cualquier suceso o amenaza.

La Edad Media apenas incorpora novedades en materia portuaria, pero es el período en el que se van “macerando” los que en poco tiempo se convertirán en los grandes adelantos de la humanidad: el descubrimiento de la esfericidad de la Tierra, la

brújula y el timón. La sustitución del remo y la orientación en alta mar, alejados de cualquier referencia costera o por la noche, fueron sin duda grandes adelantos de este tramo boscoso de la humanidad.

En esta época Europa está ocupada en las Cruzadas. La religión y el oscurantismo lo inundan todo, aunque a finales del período el Reino de Castilla inician la organización flotas navales en el Cantábrico y en el Sur peninsular, al tiempo que catalanes y aragoneses comienzan a destacar por su dominio del Mediterráneo.

En la Edad Media se configura un nuevo mapa de reinos, culturas y lenguas que marcará – y mucho – lo que pasará años después con la irrupción del Renacimiento.

El comercio y la navegación, en esta etapa, a diferencia del imperio anterior centralizado en Roma, iba a ser protagonizado por los reyes locales (Aragón, Castilla, ...). Toda la actividad de los puertos o de los amarraderos era de dominio real o cedidas por los monarcas a comerciantes.

La Edad Media es en la Península Ibérica un período de reconquista, de progresiva expulsión del imperio islámico. Y lo mismo sucedía en el conjunto de Europa y del Mediterráneo, también volcada en alejar a los infieles de sus territorios sagrados.

Algunos historiadores apuntan que durante este período de la humanidad se vivió un verdadero choque de civilizaciones entre el cristianismo y el islamismo, manifestado en la ruptura de la unidad del Mediterráneo. En la península Ibérica se vivía la Reconquista; y en el resto de la cristiandad europea, las Cruzadas.

“La Edad Media realizó una curiosa combinación entre la diversidad y la unidad. La diversidad fue el nacimiento de las incipientes naciones... La unidad, o una determinada unidad, procedía de la religión cristiana, que se impuso en todas partes... esta religión reconocía la distinción entre clérigos y laicos, de manera que se puede decir que... señaló el nacimiento de una sociedad laica ... Todo esto significa que la Edad Media fue el período en que apareció y se construyó Europa” (Anderson, 2004).

Afinando el punto de mira sobre cuanto acontecía en el Mediterráneo, durante este tiempo se constata que la expansión de la Corona aragonesa se realiza por tierra (Burriana, València, Alzira...) y por mar (Mediterráneo) sentando las bases de un pequeño imperio comercial.

El Rey Jaume I el Conqueridor inicia en el siglo XIII la ocupación de Baleares y de València. Sus sucesores ampliarían las tierras conquistadas hasta Alejandría y Bizancio; y por tanto, abrirían nuevas rutas comerciales, de gran importancia en adelante.

“Jaume I se verá obligado a yugular sus aspiraciones al mediodía francés y a constreñir sus impulsos por tierras hispanas. El tratado de Almizra supone otra barrera a los impulsos aragoneses, de la misma manera que la renuncia a Murcia disminuía los beneficios de la reconquista. Los caminos el sur de España quedaban clausurados; a la Corona de Aragón sólo le quedaba salir al mar” (Salavert i Roca, 1956).

Y continuando con València como eje central para ilustrar este período (durante los siglos XIV y XV, esta ciudad bañada por el Guadalaviar se erigiría como capital europea de referencia) cabe añadir que a partir del S.XIV “València se convertirá en un reino proyectado hacia el mar, con una organización bastante distinta a la de los otros miembros de la Corona, con una fachada marítima que comprende todo el país, la actividad comercial pronto haría notar su propio peso específico, su vocación comercial tomará gran auge desde los primeros momentos; su puerto se convertirá en el receptor de variados productos que se distribuirán a través de la Península a la vez que se hará de exportador de las múltiples mercancías que València mercantiliza”. (Ferrer, 2005).

En esta época hay puertos que pertenecen al Rey; y son los únicos de los que se conservan registros de “coses vedades” (mercancías que solamente se exportan a determinados lugares por los puertos que le pertenecen. Se trata de los “cargadores reales”; predecesores de los puertos comerciales que ya asomaban al paso de la historia. (En 1325, en el Regne de València ya había constancia de los cargadores de Castelló, Borriana, Sagunt, Grao de València, Cullera, Gandia y Dénia).

Algunos cargadores llegaron a tener tanta importancia que se permutaron por ciudades. Fue el caso del cargador real de Peníscola, intercambiado por el Rey a los caballeros del Temple, por la ciudad de Tortosa.

Por otra parte, “no estaba permitido que dueño alguno, laico o eclesiástico, de lugares marítimos, construya cargadores en ellos ni exporte nada; y si algo embarcaren les será confiscada la barca y la mercancía” (Ferrer, 2005).

Los monarcas catalano-aragoneses estaban decididos a hacer de València una ciudad mercantilista, pero zonas amplias de la costa no poseían ni un solo cargador real, por lo que los reyes comenzaron a permitir que se construyeran nuevos o que se rehabilitasen los ya existentes a través de órdenes de concesión “para aquellos lugares

que están en poder de órdenes militares”, como fueron los casos del Temple y de Montesa; pero también de particulares, de señores con dominio en lugares marítimos.

“Estas concesiones – nos explica Ramón Ferrer - ofrecen unas características comunes: en cada una de ellas se da licencia para la creación o rehabilitación de un cargador determinado; se especifica con bastante minuciosidad qué clase de productos se pueden extraer, los lugares a los que se pueden llevar y quiénes pueden utilizar los servicios del puerto”.

En la recta final de la Edad Media, València aparece como una ciudad adelantada a los procesos y a las relaciones puerto-ciudad (embarcadero-ciudad) en la que ya se ve una clara dependencia gubernamental de la actividad comercial (los permisos para la exportación y la importación, el import/export medieval ya eran una de las principales fuentes de ingresos de la monarquía marinera y comercial asentada en la capital del Regne.

### **Vilanova “del Embarcadero” de la Mar (Vilanova del Grau)**

(Grao= Grau= Gradus, en latín = Grado, Escalón, Embarcadero).

La fachada marítima de València era en aquella época la propia de una tierra de marjales; si bien, el Rey Jaume I fundó la Vila Nova del Grau de la Mar de València en 1249 en una zona situada junto a la desembocadura del río Turia.

“Probablemente, - aporta Adriana Domínguez, en sus Notas Históricas sobre Puerto de València (Domínguez, A.) - en el paraje del actual puerto hubiese un embarcadero desde antes de la conquista de València por Jaime I, ya que sus huestes recibieron ayuda por éste. Dicho embarcadero, donde se estableció el campamento del rey Jaime I, fue llamado grau (del latín gradus); el rey estimuló la edificación de casas y la construcción de un muro protector, con lo que nacería la «Vila nova maris Valentiae». Por un Privilegio real, otorgado en 1249, se concedió a sus habitantes el derecho de no pagar servicio alguno, lo que favoreció el aumento del número de vecinos”.

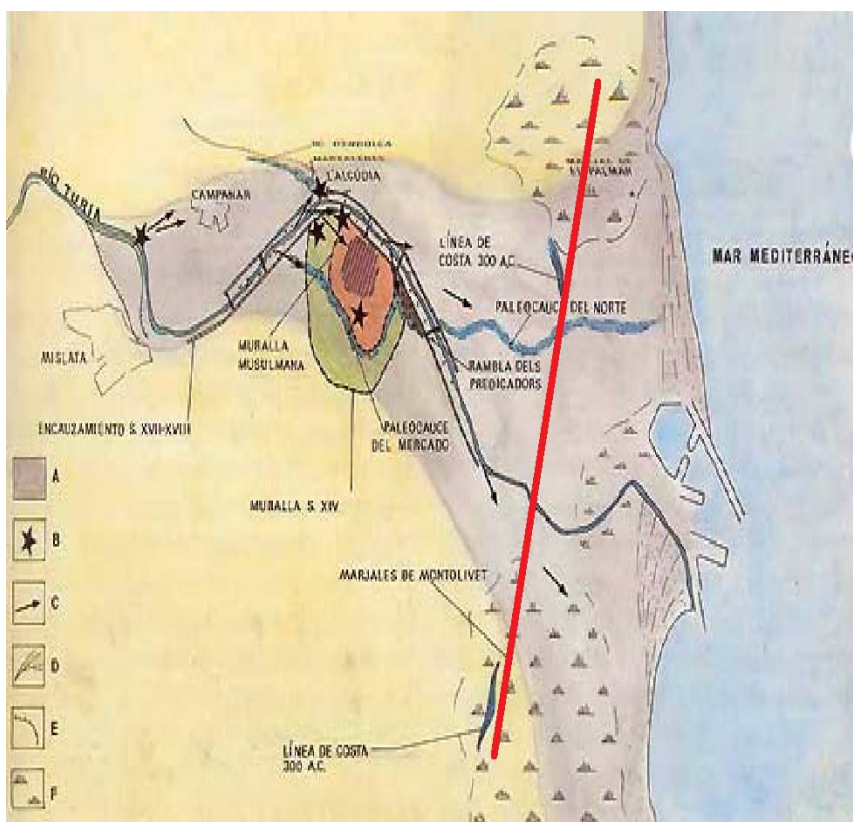
La comunicación/relación puerto-ciudad en los años de Jaume I era más que fluida. El Rei buscaba asentamientos en la Vilanova del Grau; sabedor de la importancia de un embarcadero/puerto/grau fue – sin saberlo – el impulsor de la València marítima. El impulsor de un puerto con personas, con habitantes que atendiesen las necesidades del comercio; en unos momentos de arribada a tierras y mares recién conquistados donde los marinos y comerciantes no eran profesionales.

“...pues, el comercio Valenciano de "cosas vedadas" (cosas del Rey) de finales del siglo XIV, trata un tipo de exportación al detalle realizada casi totalmente por “mercaderes” no profesionales que marchan en la mayoría de los casos hacia el interior de la Península -y que cuando toman los caminos del mar lo hacen siempre en una navegación de cabotaje--- llevando productos manufacturados por los artesanos Valencianos, artículos de alta especialización como son los bélicos e industriales.” (Ferrer, 1977).

València era por entonces una plaza marítima importante. En 1283 el Rey Pedro III le otorgó a la ciudad el privilegio «Statuimus et ordinamus quod a portu gradus Valencie removeant staca que ibi posita erat ratione lezde» que la dotaba de potestad jurídica y legal con jurisdicción marítima propia.

También las *Drassanes* de València adquirieron renombre en la época, a las órdenes de Roger de Llúria “bajo la divisa de las cuatro barras de Aragón” (Domínguez, A.).

*En la época romana la línea de costa de València estaba más de 2 km tierra adentro que hoy en día: en la que hoy sería la alineación entre la Plaça d’Hondures y la Font de Sant Lluís, - según detalla en el dibujo de la derecha al que hemos añadido la línea roja en base a la explicación de los profesores Pilar Carmona y Joan Olmos (Carmona y Olmos, 1994) extraído de los trabajos donde explican detalles sobre el tema.*



La distancia entre el núcleo urbano de València y el Grau era de unos 3 Km. en los siglos VXIII y XIV la comunicación entre ambos enclaves urbanos era a través del río Turia. Lo demuestra la orden del Palau de la Batllia de 1377 en la que se prohibía a cualquier barco que navegase hacia la ciudad cargar o descargar mercancías en los márgenes del río. Entienden los historiadores que era la fórmula del gobierno de la época para que nadie se librase del pago de unos impuestos con los que se estaba sufragando un nuevo embarcadero en el Grau.

## SIGLO XV

El siglo XV nos aporta una época de esplendor. Es el siglo de las innovaciones. La humanidad descubre el mundo. Surge la aspiración de “llegar a la India” pasando primero por Cipango (Japón) y por las islas de las especias. Un sueño que servirá de palanca impulsora del progreso y del desarrollo de la navegación; y que comprometerá a príncipes, geógrafos y expedicionarios en una de las empresas más formidables de la historia”. (Barros y Bravo, 2001)

En Europa y en media humanidad, el S XV es el de la caída de Constantinopla y su imperio. En España, es el que marca el final de la Reconquista; el de la conquista del Reino de Granada, el del Descubrimiento de América.

El Siglo XV es denominado el Siglo de Oro Valenciano. Período en cuya recta final coinciden en València los Borgia, el rey Alfonso V y los escritores Ausiàs March y Joanot Martorell. (El XV es el siglo del predicador Vicent Ferrer y de los dos papas Valencianos, Calixte III y Alexandre VI).

Valencia era entonces la ciudad más rica del Mediterráneo español, la de costumbres más alegres y libres. Juan II, padre de Fernando el Católico, vivía en incesante lucha con los catalanes, negándose Barcelona a reconocer su autoridad, y todo el movimiento marítimo había pasado a Valencia. Su puerto era desde el reinado de Alfonso V, un centro receptor y distribuidor del comercio con Italia.

Recordaba Claudio Borja lo que había leído en las Memorias de un tal Münzer, viajero alemán que visitaba dicha ciudad en el último tercio del siglo xv, admirando sus campos de limoneros, naranjos y palmeras, y aún más la elegancia de sus mujeres.

«Las valencianas—decía el alemán— visten con singular, pero excesiva, bizarría, pues van escotadas de tal modo que se les pueden ver los pezones, y, además, todas se pintan la cara y usan afeites y perfumes, cosa en verdad censurable. Los habitantes de Valencia acostumbran pasear de noche por las calles, en las que hay tal gentío que se diría estar en una feria, pero con mucho orden, porque nadie se mete con el prójimo. Las tiendas de comestibles no se cierran hasta medianoche. No hubiera creído que existiera tal espectáculo a no haberlo visto.»

El escritor Vicente Blasco Ibáñez se documentó en este apasionante momento histórico de València y buscó elementos de inspiración en narraciones de viajeros e historiadores para describir el día a día del esplendor de los Borgia en la ciudad comercial que habían surgido gracias a su puerto. Al respecto, en su relato “A los Pies de Venus” nos dibuja una València tolerante, abierta, portuaria, italiana y renacentista. Una València



con ricas tierras y puerto. Combinación de cuyos peligros ya nos advirtió Platón. He aquí a la derecha un extracto:

València es más Cap i Casal que nunca, el centro económico y cultural más relevante de la Península. Una capitalidad que se constatará con la expansión de la corona de Aragón en el Mediterráneo, con la introducción de nuevos cultivos y con la consolidación del rico negocio de la seda.

València es una sociedad interdependiente con una burguesía ascendente y con intereses comerciales en los albores del capitalismo, donde coinciden armadores y comerciantes con financieros de expediciones; constructores con ingenieros, etc.

Con los años y el import/export de la época, aquel embarcadero autorizado 35 años después de que el Rei En Jaume crease la Vilanova del Grau de la Mar se había convertido en un enclave comercial y portuario de relevancia y “en 1483, cuando ya el tráfico marítimo era importante, Antoni Joan, “caballero y sus sucesores”, obtuvo otro privilegio real, ahora de Fernando II, en este caso para construir un embarcadero de madera que, pese a la inversión inicial de 10.000 florines, debía ser reparado anualmente, hasta que en 1555 dejó de funcionar”. (Llopis, 2017).

En el S XV ya se vislumbran claramente unos modelos de relación puerto-ciudad equiparables a los actuales. València era comercial. Los Valencianos estaban orgullosos de su costa, necesitaban sus embarcaderos. Pagaban impuestos para mantenerlos. El comercio generaba plata y alentaba la actividad de los gremios, auténticos transmisores de riqueza a la ciudad. El puerto, el embarcadero, el comercio eran sinónimos de ingresos fiscales que siempre controlaba el Rey.

## SIGLOS XVI – XVII

Es el período de la implantación de las innovaciones del Renacimiento. La transición hacia la Edad Moderna. España consolida su poder económico y marítimo en Europa y en el Atlántico, en el Mediterráneo, a la vez que mantiene frentes de guerra abierta contra turcos, ingleses, holandeses y franceses.

España implanta su modelo portuario en América y dirige desde Sevilla (Casa de Contratación) la “empresa” del Nuevo Mundo.

Surgen los puertos de San Lúcar de Barrameda, Cádiz y Gibraltar; y se llevan a cabo numerosas obras de refuerzo militar de los recintos portuarios.

“Durante esta etapa en España se va a poner la semilla que dará lugar a la mayor parte de las ciudades portuarias actuales; para ello, los monarcas de la época impulsarán la creación de nuevos puertos y la consolidación de los existentes, advirtiéndose la introducción en la traza de las ciudades, de alguna vía principal que articule la vital relación ciudad puerto. Además de los antedichos puertos, podemos citar: Málaga, Gijón, Alicante, València (en esta etapa sólo existía un pequeño muelle de madera, pero se redactaron proyectos para potenciar la zona) Santander, Bilbao, Cádiz, Palma de Mallorca y otros más pequeños como Pasajes, La Coruña, Vigo o Huelva”.

En el año 1575, València compró los derechos sobre aquel pionero embarcadero (siempre “de fusta”) a los sucesores del caballero Antoni Joan y, “entre otras muchas cosas, construyó otro muelle de madera que iba a sufrir los mismos males que su antecesor. Este panorama tan inestable y cambiante continuó hasta que ciento cuarenta y cinco años después, Carlos II autorizó el inicio de las obras del nuevo proyecto redactado por Tomás Güelda: un dique de escollera y espaldón” (Llopis, 2017)

Pero las dinámicas generadoras de sedimentos de los puertos continuarían desplazando estas superestructuras de la logística a emplazamientos libres de enterramientos, (en teoría).

La construcción, en Sevilla, de la Casa de Contratación motivada por su fácil accesibilidad es un claro ejemplo de cómo un puerto y sus servicios pueden cambiar totalmente la fisionomía de una ciudad; de cómo la actividad portuaria sirve de motor para el renacimiento de una ciudad. Pero también demuestra que los vientos de bonanza que llegan de la mano de un puerto, pueden virar por las dinámicas físicas que genera el propio recinto portuario; hasta el punto de verse obligado a abandonar todo y a buscar un nuevo emplazamiento. Es lo que pasó en Ostia y en Sagunt, en tiempos de los romanos, pero lo que también sucedió en esta época renacentista en Sevilla (la baja navegabilidad del Guadalquivir obligó a desplazar el eje marítimo portuario a Cádiz) y cómo pasaría igualmente en Barcelona, donde el puerto - base de la flota naval aragonesa para el Mediterráneo - no pudo mantener su liderazgo a causa de aterramientos que obligaban a constantes reordenaciones urbanas en el entorno portuario.

El Renacimiento trajo avances tecnológicos diversos, ente ellos las tecnificaciones de las armas para un eficiente uso de la pólvora; hecho que dejará su huella en los nuevos

recintos portuarios que España comenzó a diseñar para el Nuevo Mundo. Las nuevas “fortalezas portuarias” estarán pensadas para resistir los envites de las nuevas armas.

La capacidad ofensiva de la nueva artillería modificará los planeamientos urbanos de ciudades y puertos. Con el mayor alcance y fuerza de los nuevos cañones, la ciudad es concebida ahora como *“un diseño cerrado que nace de la forma germinal del cuadrado, el pentágono, el hexágono o el octógono. La tradicional experiencia del burgo medieval surgido en torno al castillo era que, si la expansión generaba prolongaciones «extramuros», las mismas podrían siempre ser englobadas con la ampliación amurallada del recinto.*

*Pero el Renacimiento fomentará el utopismo de las «ciudades ideales», que responderían a formas perfectas y casi congeladas en el tiempo, rescatando las ideas platónicas del tamaño óptimo de las ciudades o fomentando la visión idealizada de «la ciudad de Dios» de San Agustín”.* (R. Gutitérrez, 2005)

Esta circunstancia se avalaba en el nuevo sistema de pensamiento, que era capaz de concebir la ciudad como una idea que surge en la mente de su fundador, frente a la tradición medieval de la ciudad que se organiza a partir de un núcleo generador (castillo, monasterio, templo, puerto) y luego se estructura con el paso de los años.

El puerto se asienta sobre el sentir colectivo como fortaleza. La ciudad se aparta del puerto y éste pasa a estar dominado por el espíritu de conquista y/o de protección frente al invasor o al atacante.

Los puertos, especialmente los construidos en los territorios del Nuevo Mundo o en puestos estratégicos sensibles para el dominio territorial son fortificaciones “cuya finalidad es garantizar el resguardo de la propia flota y proteger el sistema de concentración de riquezas”. Los puertos, por su simbolismo de *poderío, enormidad y fuerza* desarrollarán un papel eminentemente defensivo y disuasorio, ya que España aspiraba a mantener su statu quo y manejar sin cortapisas la producción de las nuevas tierras americanas. “Ello no implica que desde estas plazas portuarias no avancen expediciones «punitivas» de castigo u otras «disuasorias» con intentos de recuperar puntos fuertes ya perdidos en el Caribe, como sucede en la región de Honduras con los asentamientos ingleses o en Santo Domingo con los franceses instalados en Haití. De todos modos, algo hay de cierto en aquella idea de Isabel Rigol de que estamos hablando de *la arquitectura del miedo*”. (R. Gutiérrez, 2005 b).

Puertos de esta época son los de La Habana, Cartagena de Indias, Veracruz, Santiago de Cuba, San Juan de Puerto Rico, Portobello...

En el resto de Europa, el período comprendido entre los siglos XV y XVII coincide con el florecimiento del puerto de Génova y la irrupción de Ámsterdam y Rotterdam.

Los puertos pasan a ser bases de las rutas comerciales internacionales.

Una de estas rutas y quizás la más importantes fue la del Báltico. La mercancía principal eran el cereal polaco, el cobre sueco, y las salazones y el vino mediterráneo. Se trata de una ruta dominada desde la Edad Media por las *hansas* alemanas, que pasará a manos holandesas a finales del siglo XVI. Esta ruta permitió a los puertos holandeses cobrar durante décadas por los pasos de mercancías entre la Europa central y la meridional. Pero el negocio duró lo que tardó en llegar la flota inglesa, adentrado ya el S XVII.

La Ruta Atlántica norseptentrional fue otra. Se inició en el S. XIII y unía la cornisa cantábrica de la Península Ibérica con los Países Bajos, Francia e Inglaterra. El control de la ruta provocará grandes conflictos entre Holanda, Inglaterra y España. Fue la época del esplendor de la lana y del personaje más temido en Holanda (todavía en la actualidad del S XXI): el Duque de Alba.

La Ruta Mediterránea unía a venecianos, genoveses y puertos de la ya antigua Corona de Aragón con los turcos; su transporte de referencia sería el vino, pero por ella transitó también el Renacimiento; movimiento cultural y social que entró en los países de la cuenca mediterránea por sus puertos; y en concreto, a la Península, por el puerto de València; que hubiera podido consolidarse como el más importante de la época si los jurados de la ciudad no hubieran rechazado la propuesta por escrito del Rey Fernando el Católico de construir un puerto con piedra de las canteras del faro Cullera. “La misiva real fue leída en el Consejo General de la Ciudad, el 28 de marzo de 1494, pero la mayoría de los jurados se sumó al criterio de no construcción, sustentado por micer Miquel Albert” (Domínguez A. [www.Valenciaport.com](http://www.Valenciaport.com))

El puerto de València acusaba notables deficiencias, de las cuales dan cuenta todos los historiadores que han estudiado el tema. En los siglos posteriores al Renacimiento, los puertos necesitan afianzarse, especialmente en los enclaves de mayor actividad. Requieren de fuertes inversiones públicas y privadas.

Hasta bien entrado el S XVI, en València y en otras plazas, los barcos varaban sobre la arena de sus playas para su estiba y desestiba; y solamente las naves y carabelas atracaban en los embarcaderos. En este siglo València recibía casi un barco cada día; pero los poderes fácticos todavía no percibían la necesidad de invertir en un puerto de piedra y escollera.

En 1679 se concedió a la capital del Reino de València, por Real Orden, el derecho de ser puerto de tráfico de mercancías para otros reinos «haciendo aún más urgentes las obras de acondicionamiento para el logro de una fluidez en las relaciones por vía marítima» (Domínguez A. [www.Valenciaport.com](http://www.Valenciaport.com))

La historia de la relación puerto ciudad de València – como la de la mayoría de los puertos del mundo - viene descrita por la fisionomía de su recinto portuario. De la polis sin puerto a los embarcaderos; y de los cerramientos con diques de piedra a las vallas metálicas. De las modernas y alejadas terminales a la recuperación de los antiguos muelles como espacios de ocio.

### SIGLOS XVIII - XIX

El cambio de la dinastía reinante generó en la España de los siglos XVII y XIX no pocas catástrofes de consecuencias históricas para los años y siglos venideros. Pasar de la dinastía de los Austrias a los Borbones fue el origen de la Guerra de Sucesión; seguida a continuación de las guerras napoleónicas y la Guerra de la Independencia, frente al invasor francés. Inestabilidades y conflictos que tuvieron profundas repercusiones en la cultura, el comercio, en la economía; y por supuesto, en el desarrollo de los puertos.

En el siglo XVIII en España, comienza la presencia generalizada del Estado en los puertos comerciales (hasta entonces, la presencia de la Administración o de las tropas reales solamente era efectiva en los puertos militares).

En 1770 se creó el Cuerpo de Ingenieros de la Armada; un cuerpo que mantendrá su posición de dominio absoluto sobre el resto de profesionales que trabajaban en los puertos hasta entrado el siglo XXI. De hecho, en el año 1835 fue el Cuerpo de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos el que pasó a ocuparse de todas las actividades que concurren en el puerto, al ser éstos considerados como obras de tipo civil.

En los siglos XVIII y XIX se realizan numerosos proyectos tanto para la creación de nuevos puertos como para la remodelación y ampliación de los existentes “*e incluso se acometerán complejos proyectos urbano-portuarios (no sólo en España, sino también en puntos de Europa y de América), pero muchos de ellos no se llevarán a cabo o no se terminarán por falta de recursos materiales o bien económicos*”.

Estamos en pleno período de la Ilustración; época de un fuerte desarrollo de nuevas poblaciones portuarias junto a sus infraestructuras marítimas, en las que se pretenderá aproximar la vida social y la actividad urbana al entorno portuario. Se busca un entorno portuario de nueva creación, alejándose así de la trama urbana previamente existente. Comenzaría pues la separación de las realidades portuarias y urbanas.

A finales del siglo XIX hacen acto de aparición, la hormigonera, la draga y la máquina de vapor; elementos que impulsarán la progresiva presencia de navíos de dimensiones desconocidas hasta entonces y de rutas y de velocidades inimaginables.

La relación de los puertos con las ciudades que los vieron nacer (o viceversa) se complica. Por otra parte, al desaparecer el peligro de invasión pirata de siglos anteriores, las ciudades derriban sus murallas e inician su expansión en todas direcciones, en especial hacia los puertos.

Las ciudades modifican sus callejeros, aparecen ingenieros extranjeros con proyectos de construcción de grandes diques de abrigo.

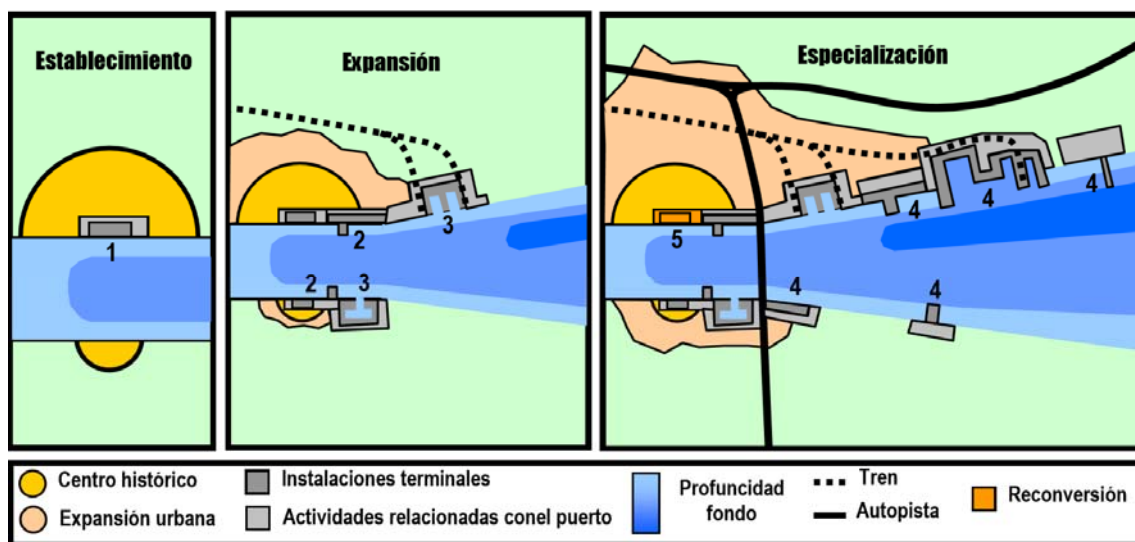
Pero cuando la ciudad salta de sus murallas en dirección a su puerto descubrirá que ya no es aquello que fue; que su acceso es difícil, que hay un recinto y que es otra realidad. La separación puerto/ciudad se ha hecho evidente a partir de este momento.

Las fortificaciones que España construyó en América sirven ahora como plazas fuertes para la independencia de las colonias; urbes que la metrópoli europea comenzará a perder, aunque en algunos casos continuarán bajo la influencia profesional de ingenieros españoles; como fue el caso (y lo sigue siendo todavía en algunos aspectos todavía en la actualidad) de los puertos de Cartagena de Indias o de Veracruz, de la Habana o de Manila.

## MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA LA ACTUALIDAD

La mitad del siglo XIX marca el principio de la especialización portuaria. La ciudad ya es otra realidad allende los puertos; otra realidad que no descubrirá su necesidad de reconciliación y de aproximación con su puerto (o al revés) hasta los últimos años del S. XX y/ o de bien entrado el S. XXI en algunos casos; como, por ejemplo, València.

En el S XX los puertos del mundo ya han ejemplificado modelos suficientes de desarrollo como para establecer modelos de evolución extrapolables. Uno de ellos es el



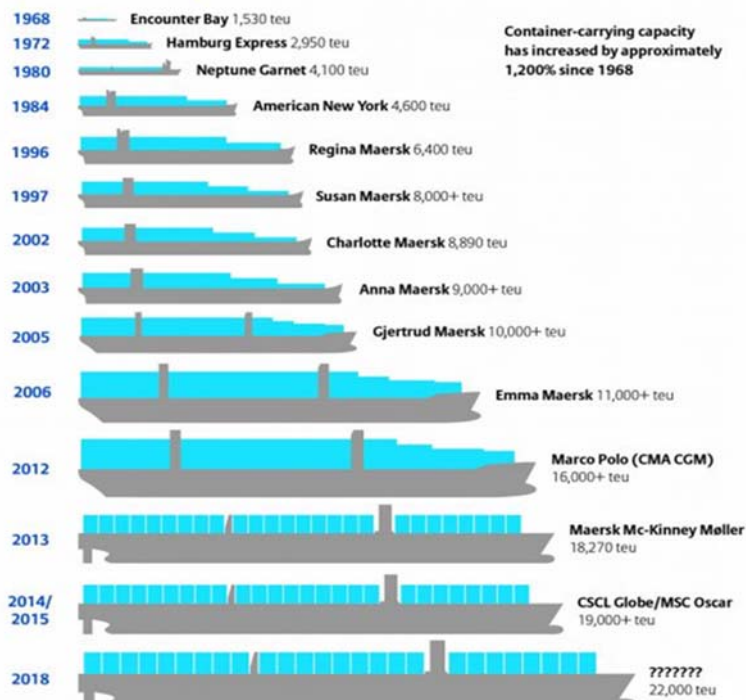
de Bird, J. (1963).

El modelo que propone Bird en 1963 es para cualquier puerto (anyport), de ahí que sea conocido como Modelo Anyport; y contempla las fases de Establecimiento, de Expansión y de Especialización. El gráfico un prisma a través del cual interpretar los recorridos históricos de los puertos. También para constatar las diferencias que hay entre los actuales formatos de puertos especializados y los originarios, alejados ahora de las ciudades junto a las que crecieron.

Este progresivo distanciamiento es el que explica la necesidad de mayor comunicación puerto-ciudad, la de “rehacer las relaciones” de otras épocas; ahora bajo condicionantes y necesidades diferentes.

## El gigantismo. Última escala

### 50 years of Container Ship Growth



**Fuente: worldshipping.org**

El gigantismo de los buques y de los puertos es, a fecha de hoy, la última escala del debate. Desde la aparición del contenedor hasta nuestros días - 50 años - la capacidad de carga de los barcos se ha incrementado en un 1.200 %. En 1968, un barco de carga tenía capacidad para 1.530 TEUs (contenedores de 20 pies). Hoy en día, en los puertos transoceánicos son habituales los de 19.000 contenedores normalizados, (barcos de 400 metros de eslora que ya exigen un calado de 18 metros), ya se encuentran en desarrollo nuevos buques con capacidad para 22.000 TEUs (450 metros de eslora) y de cara a las próximas décadas, como si de un relato de ciencia ficción se tratara, la consultora Mckinsey and Company (Mackinsey, 2017) apunta a una gran convulsión internacional del transporte, con la plena implantación de las tecnologías digitales, el Big Data y de Internet de las cosas. Una nueva revolución que en 50 años podría concretarse precisamente en un navío portacontenedores autónomo, con capacidad de 50.000 TEUs



capacitado para gestionar contenedores flotantes y de otros formatos singulares, para ser llevados a tierra mediante drones.

Esta tendencia no es única en la industria del transporte marítimo. El fenómeno conocido como “gigantismo” también es común en la industria del turismo. En 1912, el RMS Titanic contaba con capacidad para 3500 personas aproximadamente (tripulación y pasajeros). En la actualidad, el crucero más grande del mundo—el “Harmony of the Seas” de la compañía Royal Caribbean International— tiene capacidad para 6.410 pasajeros y 2.747 tripulantes, mide 361 metros de eslora (tan solo 38,2 metros menos que el barco mercante de mayor longitud) y su construcción ha costado mil millones de euros.



“Harmony of de Seas” Fuente: [www.royalcaribbean.co.uk](http://www.royalcaribbean.co.uk)

Con la digitalización y la generalización del uso de las Tecnologías de la Información (TIC) los puertos y las comunidades que los albergan han llegado al convencimiento de que la comunicación y el conocimiento mutuo se han convertido en una necesidad para ambas partes. Puertos y ciudades se aprestan en ser transparentes en su gestión y en adoptar un cambio de cultura para atender a una ciudadanía que exige atención especializada, casi personalizada; tanto por países, por idiomas y por culturas.

Lo puertos, especialmente los de mayor tamaño, piensan en global; y como cualquier otra organización del mundo digital, debe actuar en local. Ha llegado el momento de suprimir barreras. De conectar. Como decíamos al principio desde un punto de vista portuario, las ciudades han decidido quedarse al lado de los puertos.

### **3.- LA “RELACIÓN PUERTO CIUDAD”. Una preocupación universal**

“La ciudad no debe de estar de espaldas al puerto”, “el problema es que el puerto vive de espaldas a la ciudad” ...tanto monta, quien se aleje de quien... Se trata de frases y expresiones que se pueden oír y leer en cualquier parte del mundo, de València a Buenos Aires. No obstante, se trata de inquietudes que no comenzaron a percibirse hasta bien entrados los años 60 y 70 del siglo pasado. Es el período en el que surge un nuevo interés social y urbanístico por las fachadas marítimas de las ciudades; y por supuesto, el de los gobiernos locales por recuperar para sus políticas los territorios dejados atrás por los puertos en sus continuas etapas de crecimiento.

Pero este interés social (ciudadano y municipal) por la fachada portuaria coincide también con una inquietud en dirección contraria: la voluntad de los puertos por recuperar sus antiguas e infrautilizadas hectáreas para ubicar frente al mar nuevas actividades económicas susceptibles de aportar nuevos y mayores ingresos.

La salida hacia el Mar del Norte del puerto de Rotterdam y la redefinición del frente marítimo de esta ciudad holandesa (el proyecto CityPorts), la reordenación del frontport de Barcelona con motivo de la celebración de las Olimpiadas de 1992 o el rediseño del puerto de València con motivo de la Copa América de 2007 son ejemplos (unos más afortunados que otros) de soluciones para aproximar puerto y ciudad.

En estos tres casos mencionados se trató de actuaciones puntuales que marcarán el futuro de estos enclaves portuarios, pero que pusieron nombre, especialmente a partir de la remodelación del puerto de Rotterdam, a una preocupación compartida en todos los puertos comerciales del mundo: la relación Puerto/Ciudad.

Se trata de un paradigma nuevo con unos componentes que nunca anteriormente en la historia generarían la necesidad del que a partir de ahora será uno de los principales ingredientes de la gestión portuaria: la comunicación.

Estas tres palabras: “Relación-Puerto-Ciudad” son en sí mismas un concepto. Son tres sustantivos inseparables. Un “item” que está en boca de los actuales responsables del desarrollo urbano y de la gestión portuaria de la inmensa mayoría de las ciudades portuarias. Las tres palabras están centradas en una relación que preocupa, que propicia estudios, proyectos, análisis, debates políticos, reivindicaciones vecinales, etc. Se trata de un concepto que escenifica el “roce del puerto con la ciudad que lo alberga”; una fricción

que ambas partes desean suavizar pues desean obtener frutos y rentabilizar reivindicaciones, pero no siempre resulta fácil.

En la actualidad, la relación puerto-ciudad forma parte de las agendas de numerosos organismos internacionales de clave portuaria, pero existen también asociaciones creadas exprofeso para profundizar sobre el tema.

En todos los casos, la comunicación forma parte de los instrumentos, de las soluciones, de las aproximaciones, etc.

“La ciudad-puerto contemporánea es el resultado exitoso de la fusión entre una de las formas de vida más antigua de la humanidad, la ciudad, y una de las actividades más remotas de las sociedades, el comercio”. Así lo entiende Rinio Brutomeso, Director del Comité Científico de la Asociación para la Colaboración entre puerto y ciudades, RETE. (R. Brutomeso, 2017)

La relación cuasi íntima que existía en numerosas ciudades portuarias, entre sus calles y su puerto, antes de la eclosión del comercio internacional ya no se percibe en la mayor parte de las ciudades portuarias. Es más, en la actualidad se convive con el peligro de fractura y la voluntad de evitarla.

Es el nuevo reto: la reconexión puerto-ciudad, porque el alejamiento de los puertos se ha producido de forma física; por ejemplo, mediante la instalación de verjas para proteger los recintos aduaneros. (Es la más evidente, aunque tampoco hay que olvidar que los puertos, también han experimentado históricamente con modelos totalmente cerrados a la ciudadanía. ¡Y no con verjas, sino con murallas!).

En cualquier caso, el alejamiento en formato verja que hoy se combate, también lo es administrativa y jurídicamente.

Un listado de motivaciones universalmente reconocidas de este alejamiento al que nos referimos se ha producido, en mayor o menor medida por los siguientes motivos:

- Generalización del contenedor
- Gigantismo de los buques y del resto de instalaciones. Mayores barcos exigen grúas y terminales más grandes. Unas infraestructuras que no caben en los antiguos espacios.
- Competencia del avión frente al barco de pasajeros.

- Cambios en la industria y tecnología de la pesca. Desaparición de flotas locales.
- Especialización de transportes Ro-ro y autopistas del mar
- Búsqueda de mayores calados para los nuevos barcos
- Necesidad de nuevas y mayores superficies.
- Necesidad de conexiones intermodales
- Necesidad de llegada del ferrocarril a pie de barco.
- Triunfo de la globalización = predominio de la logística sobre la industria.
- Necesidad de mantener conexiones de los puertos con las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) y Zonas de Actividades Industriales (ZAI).
- Establecimiento de Data Centers y centros de comunicaciones compartidos por la Comunidad Portuaria.

Lo que se está observando, ya con fuerza desde los años 70 del siglo pasado es una necesidad de acercamiento puerto-ciudad.

También a modo de esquema, éstas son algunas de las causas que propician el acercamiento:

- Necesidad de renovación de los frentes portuarios
- Aprovechar el valor del agua frente a la ciudad.
- Aprovechar los espacios abandonados por los puertos desplazados.
- Atractivo turístico y cultural de los waterfronts
- Incremento del valor añadido que aporta el mar para actividades culturales, gastronómicas, de ocio o de sectores terciarios emergentes.
- Clarificar las diferentes áreas de competencias entre los Ayuntamientos y las Autoridades Portuarias.
- Nuevos desarrollos urbanos.
- Exigencia de transparencia a las Administraciones Públicas en su toma de decisiones.
- Acceso ciudadano a la información
- Los medios de comunicación de masas, en especial la TV
- El acceso universal al discurso informativo: las redes sociales

Son diversos los expertos los que han hecho públicas sus recetas para reconectar, para armonizar las relaciones entre el puerto y la ciudad. A tal efecto, Butromeso nos propone la suya:

- **Entablar un diálogo entre las autoridades portuarias y municipales** en el que se puedan identificar distintas zonas y/o articulaciones en el puerto donde realizar intervenciones armonizadoras. En este proceso deben participar diversos actores—instituciones públicas y privadas involucradas en la gestión portuaria, los cuerpos laborales, el marco legislativo, la seguridad y control, el medio ambiente—cuyos intereses deben tomarse en cuenta para lograr un consenso duradero.
- **Identificar oportunidades de reconciliación y acercamiento**, las cuales existen en las zonas de conexión puerto-ciudad, o en las que normalmente se encuentran los cruceros. Por ejemplo, los terminales de pasajeros pueden servir como bisagras entre la relación de las actividades portuarias (tráfico de pasajeros y cruceros) y las actividades de la ciudad. Los waterfronts o líneas costeras también ofrecen oportunidades interesantes pues no suelen ser áreas puramente comerciales, sino que abarcan también usos turísticos o deportivos.
- **Lograr un conocimiento mutuo de los retos:** Si se toman en cuenta las necesidades de ambas partes, aumenta la probabilidad de formular planes unificados para el desarrollo el puerto y la ciudad que logren minimizar externalidades negativas tales como tráfico, efectos ambientales, empleo, seguridad, entre otros. Estos programas tienen como objetivo promover la competitividad y fortalecer el branding de la ciudad, un elemento clave para atraer inversiones y capital nacional e internacional.

Otro autor, Mariano Revestido (\*) nos señala que las ciudades portuarias, por su capacidad para constituirse en nodos intermodales por los cuales transita la riqueza, el comercio y las potencialidades de generación de actividad económica y de empleo “se sitúan a la vanguardia de las nuevas transformaciones y afrontan con mayor intensidad los desafíos de nuestro tiempo; de modo que sus espacios, urbanos y portuarios, se están viendo afectados por una metamorfosis con incidencia en la práctica totalidad de las actividades que en ellos se concentran. De este modo, al calor de la mundialización, las relaciones entre puertos y ciudades, siempre singulares, han entrado en una nueva y compleja fase, en la que ambas partes, impulsadas por la necesidad de situarse y mantenerse competitivamente entre los nodos relevantes de la nueva red mundial que

integra a los espacios capaces de crear valor y ser valorados y excluye o margina los devaluados o minusvalorados, y de superar las tensiones y desequilibrios locales derivados de su inserción en los sistemas mundiales de producción, comunicación e intercambio; en definitiva, para dar respuesta a la articulación entre lo global y lo local, se encuentran a la búsqueda de pactos que, además de resolver sus problemas de convivencia diaria, faciliten una cooperación más dinámica y creativa y estimule el desarrollo de sinergias y nuevas oportunidades en los planos económico, territorial, ambiental, cultural, institucional, etc.”. (Revestido, M. 2007)

En una economía globalizada las ciudades portuarias no deben impedir el crecimiento y la mejora de las actividades de sus fachadas marítimas ni de sus áreas logísticas si se trata de urbes enclavadas en cruces intermodales de transportes. La logística es básica para su crecimiento y desarrollo y para el bienestar de sus ciudadanos. Por tanto, las decisiones de apoyo a la inversión en desarrollo y mejoras de sus infraestructuras se convertirán en fundamentales para este desarrollo y progreso compartido.

Al propiciar el crecimiento de los puertos, las ciudades ven cómo en sus plazas y calles aflora un determinado número de nuevas empresas y de actividades de mayor capacitación y de mayor complejidad profesional que de no haber sido municipios portuarios: entidades financieras especializadas en el export/import, compañías aseguradoras, servicios médicos especializados, centros educativos y de formación avanzados, etc...

Esto obliga a los puertos a ser conscientes de la necesidad de cooperación con las administraciones públicas más próximas mediante la firma de acuerdos concretos en materias de interés para ambas partes, pues todos comparten un mismo espacio económico global. Precisamente sobre este aspecto concreto, el ejemplo más innovador llevado a cabo hasta ahora por las ciudades portuarias de todo el mundo lo aporta el puerto de València, con la creación de los “Comités Asesores del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, para las relaciones Puerto-Ciudad”. Se trata de unos comités que presiden, precisamente los alcaldes de las tres ciudades con puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de València (València, Sagunto y Gandía). (Estudiaremos este tema al detalle en el capítulo dedicado a los Comités de Asesoramiento Puerto-Ciudad)

Pero mientras esta colaboración entre los gobiernos locales y los puertos se refuerza, no se nos escapa que el ciudadano, en la era global de la información, no asiste a los cambios y transformaciones de la sociedad como mero observador pasivo. No vivimos tiempos de brazos cruzados. Los individuos quieren participar, exigen información y tienen derecho a explicaciones. Están informados, votan y se manifiestan. Acceden a los medios de información y se comunican con el resto del mundo – y sin intermediarios – a través de las redes sociales.

A una ciudadanía informada y cada vez más comprometida en la lucha por valores como la actual ya no le bastan las explicaciones de las empresas y de las administraciones sobre el mayor o menor grado de cumplimiento de sus objetivos. La ciudadanía exige información; por supuesto. Pero también una gestión transparente, unos compromisos y unas acciones relacionadas con el entorno natural, unas exigencias medioambientales, unos compromisos sociales, una verificación de no discriminación ni explotación, etc. “Los puertos – explica Mariano Revestido, en su artículo referenciado de PORTUS - cada vez más, son percibidos por la población como un ser social que debe contribuir al desarrollo común, participando en distintas esferas de vida de la comunidad: respeto a la naturaleza y medio ambiente, apoyo a la cultura, a la ciencia, a la investigación, a la calidad de vida, a programas educativos y de capacitación profesional, al deporte, etc.”

Ante esta realidad, los puertos están obligados a mantener una estrategia de Responsabilidad Social Corporativa (RSC). (También entraremos en detalle en el capítulo dedicado a la RSC).

A partir de la entrada en vigor de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, en 1992, el sistema español de puertos de titularidad pública inició un proceso de adaptación a la nueva sociedad incorporando un sistema de gestión más acorde con los tiempos, profesionalizándose y potenciando la competitividad y la presencia de la iniciativa privada. Esta elación de lo público con lo privado comenzó a generar un nuevo “discurso” y un nuevo “acervo” de contenidos con los que se creó un debate y una nueva relación con la sociedad. La actividad de los puertos pasó a formar parte de la opinión pública.

Los puertos ya no eran lugares donde se descargaban sacos y cajas; sino áreas donde se optimizaba la logística intermodal, donde las compañías consignatarias estaban atentas al “Baltic Exchange Dry Index” y a otros “Freight Rates”.

Las grandes corporaciones reforzaban sus posiciones en tierra y mar, en diversos momentos de la cadena de valor. La comunicación corporativa hacía acto de presencia en los puertos. Había una Comunidad de Empresas Portuarias y miles de trabajadores que atender que exigían estar informados. Entre las empresas, unas querían saber de las otras; y las otras, tanto las españolas o las extranjeras deseaban conocer los movimientos de las demás compañías del sector, tanto si tuviesen presencia en el puerto o no. Con la sociedad de la información, cualquier novedad introducida por una naviera o consignataria independientemente del país del mundo tardaría poco en llegar a puerto. (Como los Comités de Asesoramiento Puerto – Ciudad y la RSC, la Comunicación y sus herramientas también tendrá su capítulo, en este trabajo).

La problemática puerto ciudad no atiende fronteras. Es una preocupación que los puertos comparten desde hace décadas. Tanto es así que han surgido diversos grupos de trabajo interportuarios e incluso asociaciones, como es el caso de RETE, AIVP, ESPO, IAPH, etc. Donde se abordan, desde diversos ángulos y para determinadas áreas geográficas del mundo todo cuanto puede dar de sí esa relación entre los puertos y sus ciudades.

Veamos algunos ejemplos.

#### RETE

Una de estas asociaciones es RETE; la red internacional de ciudades portuarias y puertos, que “viene contribuyendo a la comprensión de los fenómenos que se manifiestan en las ciudades portuarias a través del desarrollo de una labor científica focalizada en tres ámbitos de actuación preferente: la docencia, la investigación y la divulgación”, según autodefinición en su sitio web: <http://retedigital.com>

El acrónimo RETE responde a la expresión italiana que significa “red” en español, “rede” en portugués y “network” en inglés. Fue el término que, unido a la frase “para la colaboración entre puertos y ciudades” seleccionaron sus promotores para designar a la nueva entidad.

El germen RETE se originó en 2001 a partir de un protocolo de acuerdos suscrito entre puertos y ciudades españolas, portuguesas e italianas; y la Asociación formal nació en Venecia, en 2004.



Los estatutos de RETE – consultables en su web – plantean una misión, unos objetivos y unas actividades a desarrollar que si hiciésemos una parada en el tiempo y mirásemos hacia atrás podríamos resumir como una declaración de la voluntad de sus asociados de romper las barreras que separan a los puertos de sus ciudades y viceversa, para que ellas reconozcan las instalaciones portuarias como aliadas de su bienestar y riqueza; y ellos – los puertos – trabajen reduciendo al máximo los impactos medioambientales y las molestias que genera su actividad, dado que los dos se benefician mutuamente. “mejorar la recíproca relación y mutua colaboración, para conseguir un desarrollo equilibrado y cualificado de los ámbitos urbanos y portuarios”.

Para conseguirlo los asociados de RETE se comprometen con los siguientes objetivos y fines:

- a) La cooperación entre las Administraciones portuarias y las Administraciones locales regionales y estatales, así como con los agentes públicos y privados interesados.
- b) La mejor integración de los puertos en su entorno territorial, económico, social, cultural y medioambiental, potenciando la eficiencia de los mismos.
- c) La prosperidad y mejora de la calidad de vida de las ciudades portuarias.
- d) La promoción del conocimiento recíproco, relativo al desarrollo de las áreas portuarias y de las zonas urbanas contiguas o relacionadas con la actividad portuaria.
- e) La colaboración con toda iniciativa dirigida a la mejora de las relaciones entre puerto y ciudad y a la superación de obstáculos que dificultan su entendimiento y colaboración.
- f) La definición de iniciativas e instrumentos para soportar la actividad de los puertos y ciudades portuarias, en particular de pequeña y mediana dimensión, para la transformación de los frentes portuarios y mantenimiento y puesta en valor del patrimonio cultural.
- g) La organización de iniciativas de investigación, formación y actualización de conocimientos y divulgación entre los ámbitos propios de la Asociación, con el fin de acercar a la sociedad en general a la realidad portuaria y a su interacción con la ciudad.
- h) El desarrollo del debate teórico, intercambio de información, presentación de los resultados concretos de intervenciones ya realizadas y el análisis sobre los resultados obtenidos, a fin de proponer criterios y parámetros de actuación para diseñar intervenciones futuras.

Para la consecución de estos fines los Estatutos de RETE se plantean una serie de actuaciones que podríamos resumir en una: COMUNICACIÓN. La que debería ser una de las prioridades de las autoridades portuarias del Siglo XXI.

Para tal fin, RETE contempla, entre otros:

- a) Constituirse en plataforma de acceso al conocimiento más avanzado en los distintos campos y disciplinas vinculados al estudio de la problemática de la ciudad portuaria y su relación con el puerto.
- b) Configurarse como observatorio permanente de la dinámica de las ciudades portuarias, desde el que efectuar un seguimiento y evaluación de las iniciativas emprendidas por éstas.
- c) Definirse como un laboratorio activo desde el que, al más alto nivel, se estimule la producción, análisis y divulgación de nuevas ideas capaces de inspirar actuaciones y reformas innovadoras en el ámbito de las ciudades portuarias.
- d) Desarrollar toda aquella iniciativa encaminada a mejorar la relación puerto-ciudad, con particular referencia a los miembros de la Asociación.
- e) Organizar congresos, cursos, seminarios y jornadas por la propia Asociación, o en colaboración con otras asociaciones o instituciones, a escala internacional.
- f) Editar la revista PORTUS, instrumento de transferencia y divulgación del conocimiento especializado sobre la ciudad portuaria, las relaciones puerto-ciudad y los puertos como realidad económica, social y cultural del territorio.
- g) Promover la publicación de contribuciones de carácter científico relativas a los temas concernientes a los fines de la Asociación.
- h) Mantener una presencia activa en Internet, tanto a través del sitio web de la RETE, como mediante el uso de otras herramientas derivadas de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

Desarrollar cualquier otra actividad que, en forma directa o indirecta, se pueda relacionar con las anteriores y que contribuya a alcanzar los fines de la Asociación.

RETE publica libros y ediciones especiales que recogen conferencias y ponencias de congresos, así como la revista semestral PORTUS, una referencia para el estudio científico y la divulgación de trabajos y experiencias en el ámbito de las relaciones puerto-ciudad; y para el estudio de las transformaciones y tendencias que surgen de las ciudades portuarias más dinámicas del mundo.

La Autoridad Portuaria de València (APV), acogió en septiembre de 2017 una reunión de trabajo de RETE, la Asociación internacional para la colaboración entre puertos y ciudades en la que Valenciaport ostenta la vicepresidencia. La jornada tuvo

lugar en el Edificio del Reloj y supuso el segundo encuentro de la nueva junta de gobierno, nombrada el pasado mes de abril en Lisboa, y formada por Rinio Bruttomesso como presidente, Manuel Guerra como vicepresidente para Europa y Gonzalo Mórtoles con cargo de vicepresidente para América Latina.

Como complemento para este trabajo mantuvimos una conversación con el presidente y vicepresidente de RETE.

Sobre la forma de relación puerto-ciudad, ambos nos aportaron las siguientes reflexiones:

*“Las ciudades portuarias deben convivir con una infraestructura abierta a la economía mundial que compite con todos los países del mundo cada uno de los 365 días del año y las 24 horas de cada día; por el contrario, los puertos transoceánicos como el de València saben que conviven con una ciudad que busca la mejor calidad de vida para sus ciudadanos. Por tanto, las dos caras de la misma realidad deben ganar con su relación y su reconocimiento mutuo de necesidades”.*

*“Resulta modélico el ejemplo de la Autoridad Portuaria de València por haber creado los comités asesores de los puertos de València, Sagunto y Gandía”*

*“Los puertos deben tener en cuenta la opinión de las asociaciones de vecinos. Vivimos en la sociedad de la complejidad y para ello, un elemento fundamental es escuchar a los vecinos, como lo está haciendo el puerto de València”.*

*“Los vecinos deben conocer la complejidad de la actividad portuaria, al igual que los responsables de la administración que tienen relación con los puertos”.*

## **AIVP**

AIVP, la Association Internationale de Villes et Ports es otra foto internacional de reflexión de la problemática Puerto-Ciudad.

“La AIVP es una organización sin ánimo de lucro, regida por la ley francesa de asociaciones de 1901 y administrada por un Consejo de Administración Internacional

compuesto por personas responsables de la toma de decisiones y profesionales del desarrollo de las ciudades portuarias. Su sede social está ubicada en Le Havre (Francia), ciudad portuaria donde fue creada en 1988”, según se define en su página web: <http://www.aivp.org/es>

Al igual que RETE, sus trabajos también van enfocados a la búsqueda de un mayor conocimiento de cuanta deriva de la Relación-Puerto-Ciudad.

AIVP facilita intercambios de experiencias con una red de más de 200 afiliados presentes en los 5 continentes y en el marco de un programa regular de conferencias y seminarios,

La comunicación y la divulgación también están presente en cada una de los eventos que desarrolla esta asociación, llegando a ofrecer a sus asociados la organización de acciones de benchmarking y actos “llave en mano” (seminarios, mesas redondas).

AIVP cuenta con un centro de recursos documentales internacional en materia de proyectos ciudad-puerto, y accesible en línea en todo momento; y con el reconocimiento internacional adquirido gracias a una activa y periódica colaboración con las instancias internacionales (UNCTAD, Banco Mundial, etc.).

### **EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION (ESPO)**

Fundada en 1993, y con sede en Bruselas, la European Sea Ports Organisation (ESPO) es una entidad que representa y promueve los intereses comunes de las autoridades portuarias, asociaciones portuarias y administraciones portuarias de los puertos de los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega.

La Asociación, que también acoge miembros observadores de varios países vecinos a la UE, tiene como misión influir en las políticas públicas en la UE con el fin de lograr un sector portuario europeo seguro, eficiente y ambientalmente sostenible, que opere como elemento clave de la industria del transporte en condiciones de libre mercado.

Web site: [www.espo.be](http://www.espo.be)

---

### **INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBOURS. (IAPH)**

Creada en 1955, y con sede en Tokio, la International Association of Ports and Harbours (IAPH) es una organización sin ánimo de lucro, no gubernamental, reconocida como entidad representativa de la opinión de la industria portuaria mundial ante organismos como OMI, UNCTAD, PNUMA, ECOSOC, OIT, OMA, etc.

Convertida en una alianza global que promueve y protege los intereses del sector portuario internacional, IAPH fomenta la colaboración entre sus miembros para solventar sus problemas comunes, impulsar prácticas sostenibles y mejorar la forma en que estas infraestructuras sirven a las industrias marítimas. El conjunto de sus afiliados mueve más del 60% del comercio marítimo mundial y casi el 80% del tráfico mundial de contenedores.

Web site: [www.iaphworldports.org](http://www.iaphworldports.org)

### **ATLANTIC ARC CITIES (CCAA)**

El Arco Atlántico, principal fachada europea por extensión, está constituido por un entramado urbano continuo de ciudades medianas y numerosos puertos. Instituida en 2000, la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico (CCAA) actúa como una organización que representa, coordina, promueve y protege los intereses de estas entidades locales.

La CCAA, con sede en Rennes (Francia) actúa como foro urbano de referencia para el Arco Atlántico, territorio con identidad, especificidades y desafíos comunes; y promueve un modelo de desarrollo urbano sostenible y equilibrado, configurado por ciudades prósperas, atractivas, verdes y solidarias.

Web site: [www.atlanticcities.eu](http://www.atlanticcities.eu)

### **AMERICAN ASSOCIATION OF PORT AUTHORITIES (AAPA)**

Constituida en 1912, y con sede en Virginia (USA) la American Association of Port Authorities es una agrupación comercial que representa a las autoridades portuarias

públicas de Estados Unidos, Canadá, el Caribe y América Latina, y a la que también están vinculadas empresas y particulares con interés en los puertos del Hemisferio Occidental.

AAPA promueve los intereses comunes de esta comunidad portuaria, y proporciona liderazgo en el comercio, el transporte, el medio ambiente y otros asuntos relacionados con el desarrollo portuario y sus operaciones. También se dedica a sensibilizar al público, medios de comunicación y legisladores sobre el papel esencial que los puertos desempeñan dentro del sistema de transporte global.

Web site: [www.aapa-ports.org](http://www.aapa-ports.org)

### **UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD)**

La United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), con sede en Ginebra fue creada en 1964 con objeto de promover las oportunidades comerciales, de inversión y progreso sostenible de los países en vías de desarrollo, así como el asesoramiento técnico de éstos en sus esfuerzos de integración en la economía mundial.

La UNCTAD cuenta en su organización con un área de trabajo dedicada específicamente a “Tecnología y Logística” (DTL), cuya finalidad es potenciar el avance económico y la competitividad de los países en desarrollo a través de las oportunidades que ofrece la facilitación del comercio y la modernización del transporte y sus infraestructuras, incluidos los puertos.

Web site: [www.unctad.org](http://www.unctad.org)

### **SI LES PORTS DU MONDE**

“Si Todos los Puertos del Mundo”, es una asociación con sede en Saint-Malo (Francia) creada a finales de los años noventa, es una red que engloba ciudades y zonas portuarias de todo el mundo con el propósito de establecer y fomentar intercambios económicos, culturales y colaboraciones duraderas entre sus miembros. Estas zonas

---

portuarias incluyen ciudades cuya historia, cultura y economía giran en torno a los océanos, mares, lagos y ríos.

Es una Asociación sin ánimo de lucro cuya eficiencia se concreta a través de los intercambios y colaboraciones entre sus miembros. El enfoque cultural es un aspecto imprescindible para el conocimiento y el reconocimiento entre los agentes de los diversos sectores, dando lugar a proyectos concretos que contribuyen a impulsar la economía de un modo eficaz dentro de un contexto internacional.

Web site: [www.sitouslesportsdumonde.com](http://www.sitouslesportsdumonde.com)

#### **4.- BUSCANDO MODELOS DE ÉXITO DE RELACIÓN PUERTO CIUDAD**

Las diversas asociaciones descritas en el capítulo anterior centran buena parte de sus actividades y de sus investigaciones analizando las relaciones puerto-ciudad, buscando cómo “hacer la ciudad con el puerto”, divulgando “casos de éxito” y elaborando “guías de buenas prácticas”.

En todos los casos se comparte la necesidad de mantener la competitividad de los puertos puesto que esta es la mejor manera de beneficiar a sus ciudades. El problema es que mientras estos beneficios se producen a nivel provincial, regional/autonómico o nacional, los impactos negativos generados por el puerto – ruido, contaminación del aire, congestión del tráfico – son locales.

Para afrontar esta problemática, cada parte y cada actor aporta sus ideas y su parecer; si bien, el discurso, entendido tal como una oscilación genérica para todos los puertos, comienza a presentar – según nuestra opinión – síntomas de agotamiento. Cada puerto tiene su propia problemática.

Eric Van Hooydonk, profesor de la Universidad de Amberes, publicó en 2007 "Soft Values of Seaports" (Hooydonk, 2007) un libro en el que presentaba una nueva estrategia para restaurar el respaldo público a los puertos marítimos a través del uso de valores "blandos"; lo que para el autor son valores no socioeconómicos. El puerto, además de sus actividades comerciales también es un espacio cosmopolita, de orgullo cívico; viene a decir Hooydonk, en un trabajo que ya es un clásico de la literatura puerto-ciudad.

En el puerto se estiban y desestiban mercancías de todo tipo y formato; pero también se intercambian vivencias de profundo calado: historias, eventos, conciertos, museos, postales, paseos, noviazgos, rodajes de películas, fotografías frente al faro de toda la vida, ... sobre las escaleras de los antiguos muelles (Reales o no). Queda claro que en los puertos conviven valores “soft” y “hard”. Siendo así, surgen dos preguntas: ¿Por qué razón los puertos inspiran con total facilidad historias de corrupción, mafia, trata de personas, comercio ilegal, etc? ¿Por qué razón no inspiran más creatividad del “lado positivo”?

La respuesta es, a nuestro entender, porque ha habido desinterés por parte de los gestores de los puertos. Los puertos han sido concebidos históricamente como lugares refugio; y de ellos se ha destacado su importancia militar o económica. Poco más. Por



tanto, solo con una perspectiva histórica y con una sensibilidad que tenga en cuenta el interés social de los puertos se podrán encontrar esos valores “suaves”, en algunos casos tan importantes como los tradicionales de cargar y descargar sacos o cajas.

Para mejorar la relación puerto-ciudad, Philippe Matthis, presidente de AIVP y director general adjunto del puerto de Bruselas propone tres áreas de acción posibles y complementarias:

- 1) Reducir los daños y fomentar medios de transporte y modos de producción no contaminantes (puerto ciudadano).
- 2) Reforzar el vínculo entre las empresas y los habitantes (puerto urbano)
- 3) Lograr una mejor adecuación entre las actividades portuarias y el tejido económico local (puerto emprendedor).

Las propuestas de Matthis coinciden prácticamente con las que ya lanzó Antoine Rufenacht (creador en 1988 de la misma Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, AIVP) y con las contempladas en la Carta para el Desarrollo Sostenible de las Ciudades Portuarias, de 2006; esto es, asegurar la coherencia de los proyectos en los territorios de las ciudades y regiones portuarias, abordar las interfaces portuarias desde el punto de vista de su carácter mixto, respetar el equilibrio entre las ciudades portuarias y su medio ambiente natural; reforzar la cohesión social y dinamizar el empleo, favorecer desarrollos económicos portuarios y urbanos innovadores, y fomentar la cooperación entre las ciudades portuarias.

Siguiendo con la misma inquietud, la ESPO cuenta con un Código de Buenas Prácticas donde viene reuniendo un conjunto de experiencias prácticas en el ámbito de la integración social de los puertos, basadas en el proyecto de cooperación “People around Ports” desarrollado en los años 2009 y 2010.

En gran medida, el Código de la ESPO viene marcado por los indicadores de alerta sobre determinados temas que persisten en las encuestas como principales preocupaciones de los puertos.

**Las diez prioridades ambientales de los puertos entre 1996 y 2009 (ESPO,2009)**

	1996	2004	2009
1	Desarrollo portuario (marino)	Basura / Residuos puerto	Ruido
2	Calidad del agua	Dragado: operaciones	Calidad del aire
3	Eliminación de dragado	Eliminación de dragado	Basura / Residuos puerto
4	Dragado: operaciones	Polvo	Dragado: operaciones
5	Polvo	Ruido	Eliminación de dragado
6	Desarrollo portuario (terrestre)	Calidad del aire	Relación con la comunidad local
7	Suelo contaminado	Cargas peligrosas	Consumo de energía
8	Pérdida / degradación del hábitat	Repostaje	Polvo
9	Volumen de tráfico	Desarrollo portuario (terrestre)	Desarrollo portuario (marino)
10	Efluentes industriales	Descarga de buques (aguas del pantoque)	Desarrollo portuario (terrestre)

Fuente: ESPO

Obsérvese en el recuadro cómo la preocupación por la relación con la comunidad local no se detecta hasta 2009. En las décadas anteriores los puertos estaban centrados en su crecimiento, en la inversión, en los dragados; .... Los problemas eran los ruidos, las calidades del aire y del agua, las mercancías peligrosas.... ¡Hasta hace muy poco tiempo “la comunidad local” era invisible!

Esa preocupación por “la comunidad local” detectada de forma generalizada a partir de este siglo es la que animó a la redacción de códigos éticos, manuales ambientales y modelos de buenas prácticas portuarias en numerosos puertos y en las más diversas asociaciones portuarias.

Continuando con la ESPO, observamos que su Código de Buenas Prácticas (basado en el proyecto de cooperación “People around Ports” desarrollado en los años 2009 y 2010) está estructurado en tres temas interrelacionados y expone diez recomendaciones concretas:

**TEMA 1.- Respaldo social e imagen pública**

Recomendaciones:

- Medir la imagen del puerto

- Hacer que el puerto sea importante para diferentes colectivos objetivo
- Abrir el puerto: hacer que la gente experimente la vida del puerto
- Hacer el puerto visible en la ciudad

## **TEMA 2.- Formación y mercado laboral**

### Recomendaciones:

- Identificar las carencias y necesidades del mercado laboral del puerto
- Invertir en infraestructura social
- Adecuar los currículos de los centros de formación a las necesidades de empleo

## **TEMA 3.- Relaciones puerto-ciudad**

### Recomendaciones:

- Convertir a los vecinos en embajadores
- Limitar las externalidades negativas
- Desarrollar una integración funcional y espacial de puertos y ciudades

## **Los Premios de la ESPO**

La ESPO es, por tanto, una de las plataformas reconocidas internacionalmente y que año tras año presenta nuevas ideas y nuevos casos de éxito en la relación puerto-ciudad; pero no tanto como organización, sino por los “Premios ESPO”; unos galardones que permiten visualizar experiencias reales de integración que se están llevando a cabo en los recintos portuarios.

Los proyectos que aspiran a estos galardones permiten concretar actuaciones y observar la senda de las soluciones a las preocupaciones más candentes de los puertos; aquellas que obligan a actuar de manera inmediata.

Con la información de la ESPO y de cada uno de los puertos premiados hemos realizado un recorrido por aquellos proyectos premiados entre 2009 y 2017, entrando más al detalle – precisamente – en los trabajos presentados en la primera y última de las ediciones de estos galardones. El caso de la primera edición porque era el de un puerto español; y el último por tratarse de un puerto pequeño con gran impacto social.

### **2009.- Puerto de Gijón (España)**

El reconocimiento al puerto asturiano fue por el proyecto que llevaba por título "Gijón Port & City together". Presentaba 76 actuaciones, divididas en tres bloques: sostenibilidad, calidad e imagen.

La ESPO, en su informe sobre Buenas Prácticas (Fundación Valenciaport, 2013) reconoce que la distinción de Gijón se debió a “la forma sistemática en que se preocupaba por la integración social del puerto. Una de las características distintivas de su estrategia es el hecho de que, desde 2007, la Autoridad Portuaria mide periódicamente, a través de una encuesta independiente, la opinión de la ciudadanía relativa a la imagen del puerto, su satisfacción con respecto a la contribución del puerto a la ciudad, su desempeño ambiental y la percepción sobre los proyectos de desarrollo portuario. El barómetro busca la opinión de tres grupos específicos: la ciudadanía de la región de Asturias, la ciudadanía del municipio de Gijón y los residentes que viven cerca de la zona del puerto y de su área de expansión. Cada una de las encuestas es analizada regularmente por la Autoridad Portuaria a fin de dar una respuesta tan satisfactoria como sea posible a la ciudadanía. Al mismo tiempo permite a la Autoridad Portuaria tener un criterio sobre la imagen percibida”.

Es decir, se premió la sensibilidad por querer atender los problemas desde el principio, preguntando a las personas, incentivando la participación para adaptarse posteriormente a esas inquietudes. (Hoy en día, adentrados en el S XXI puede parecer elemental, pero en las Autoridades Portuarias todavía trabajan dirigentes de otras épocas que no consideran apropiado preguntar sobre el puerto a quienes nada entienden de puertos).

### **2017 Guadalupe Port Caraïbes /(Francia)**

El último puerto premiado por la ESPO ha sido el de Guadalupe Port Caraïbes (Francia. En 2017, la ESPO quería reconocer a aquel puerto que presentara mejor experiencia de integración social con su ciudad o comunidad a través de la implicación en el arte o la cultura. Se preseleccionaron los trabajos aportados por Amberes, Brest, Guadalupe, Oslo y Venecia.

Guadalupe Port Caraïbes (GPC) se alzó con el Award, con su proyecto Port'Art, cuyo objetivo es acercar el arte y la cultura a las comunidades locales para que puedan ayudar a construir la cohesión, promover la integración social y aumentar la reputación e influencia de Guadalupe. La iniciativa, como ya ocurrió en premios anteriores también incorporaba numerosas actuaciones. En este caso, Port'Art incluye:

- Proporcionar al público en general el acceso al patrimonio portuario local.
  - Durante los días de la herencia europea en 2014, la oficina del maestro del puerto en Pointe-à-Pitre fue abierta al público en general.
  - La valla alrededor del puerto fue utilizada para una exposición urbana de fotografías.
  - El puerto albergó la feria anual de arte (un salón internacional de arte contemporáneo) en el crucero en Pointe-à-Pitre.
- Ofrecimiento a los artistas de lugares de exposición atípicos y espacios de trabajo.
  - Pintura sobre el muro alrededor de la terminal de pasajeros de Basse Terre en el que se creó un gran fresco.
  - Política de compra de arte local y la promoción de artistas locales a través de su red. GPC.
  - Proyectos de exposición de artistas locales, en el extranjero.
- Patrocinio de iniciativas con un atractivo marítimo y patrimonial.
  - Patrocinio de una carrera tradicional de veleros. Este evento es considerado un símbolo del rico patrimonio cultural que se

desarrolló en torno a las actividades marítimas, que debe ser preservado y puesto a disposición de todos.

- Apoyo a iniciativas culturales que abordan la preservación de la biodiversidad tropical.
  - Asociación entre GPC y la ONF (Oficina Nacional Forestal de Francia) como forma clave para que el puerto asegure que el conocimiento necesario para salvaguardar este patrimonio excepcional se transmita a las generaciones futuras.
  - En el marco del Concurso de Arte Junior de Cáyoli, se realizaron sesiones de sensibilización en las escuelas. Luego, los niños crearon un trabajo artístico relacionado con la preservación de la naturaleza de Guadalupe.
  
- Sensibilización sobre la cultura portuaria local:
  - Con motivo del 40 aniversario de GPC, se produjo una película sobre la historia marítima y portuaria de Guadalupe, que se mostró libremente al público. Gracias a la combinación de imágenes de archivo y conocimientos de historiadores, los ciudadanos pueden descubrir la importancia de las actividades portuarias en el desarrollo de Guadalupe.

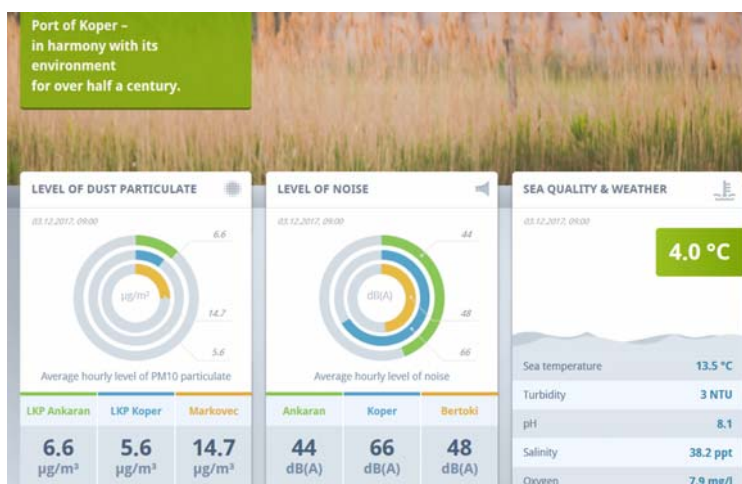
### **Los premios anteriores a 2017**

**En 2016, el Premio Espo fue para el puerto de Bremen.** Se distinguía la mejor iniciativa bajo el tema “Naturaleza en los Puertos”. Bremen presentó “Luneplate”, un proyecto para implementar una larga y variada selección de hábitats marinos detrás del dique principal, conectados con una barrera para casos de inundaciones.

**En 2015, Dublín.** El tema del premio era la integración social de los puertos. Dublín presentó su compromiso educativo con escuelas y universidades locales reflejado en su “Programa de Apoyo Educativo de Comunidades Portuarias”, que ayuda a aumentar las opciones de empleo dentro de las comunidades desfavorecidas que proporcionaron la fuerza de trabajo del puerto en el pasado. El programa incluye Iniciativas de Aprendizaje Temprano, Tecnología en las escuelas, Programa de Becas y apoyo a los equipos deportivos. El programa educativo es una respuesta en atención a las comunidades

portuarias de Dublín que se han visto empobrecidas por la gran reducción en las oportunidades de empleo causadas por la industrialización del manejo de carga a partir de la década de 1960, con el crecimiento de la carga unificada.

**En 2014, puerto de Koper (Eslovenia).** "¡No waste, just resources!" (¡Sin residuos, sólo recursos!) centró el reconocimiento del jurado de los premios ESPO por las prácticas modélicas en la gestión de los residuos portuarios. El proyecto presentado por el puerto de Koper exponía un sistema de pulverización de cargamentos de polvo con mezcla de celulosa, el uso de residuos de madera para la calefacción, el compostaje y el uso de los sedimentos marinos con fines de construcción.



Este puerto esloveno había presentado cuatro años antes otro proyecto para mantener contacto permanente con la ciudadanía a través de su web [www.zivetispristaniscem.si](http://www.zivetispristaniscem.si) ofreciendo datos tangibles y en directo de numerosos indicadores ambientales (sistemas de protección anti polvo y anti ruido, la atención a la calidad del agua de mar, la intensidad del color verde de las zonas ajardinadas y boscosas de las proximidades al puerto). Esta propuesta se puso en práctica y fue replicada con éxito por numerosas Autoridades Portuarias.

**2013, puerto de Amberes (Bélgica).** Los miembros del jurado apreciaron la utilización o la reutilización del patrimonio portuario para restaurar el vínculo entre el puerto y la ciudad, además de volver a situar al puerto en el centro de la vida cotidiana de los habitantes, con el proyecto “La Herencia, la ruta de navegación entre ciudad y puerto”. El proyecto de esta autoridad portuaria belga destacaba la figura del Mas Museum de Amberes como ejemplo de planteamiento estratégico del patrimonio; construcción de arquitectura emblemática que reutiliza el vocabulario portuario. Una herramienta de integración espacial entre el centro antiguo de la ciudad, el antiguo puerto, que estaba entonces siendo remodelado (Eilandje) y el puerto.

**2012, puerto de Génova (Italia).** Este año la ESPO quería distinguir las mejores realizaciones para acercar a los ciudadanos a los puertos. Génova fue el mejor puerto valorado por el jurado con su Centro Educativo. Unas instalaciones dirigidas a estudiantes para lograr nueva generación de ciudadanos más informados y conscientes del sector portuario. Las actividades llevadas a cabo en el Centro Educativo del puerto se diferenciaban en función de la edad de los participantes. Entre los temas propuestos destacan la geografía, la economía, la química o la arquitectura.

Los alumnos pueden conocer desde un punto de vista más cercano las actividades que se llevan a cabo en el puerto y descubren todas las profesiones involucradas en la vida cotidiana.

El proyecto permite sentir la intensa actividad del puerto a través de innovadores dispositivos y modernas tecnologías como la radio, las cámaras web, los simuladores, las pantallas táctiles, etc., que permiten reproducir actividades como navegar, vigilar un puerto o simular las actividades de un piloto. A esta edición de los premios ESPO se presentaron 23 proyectos.

**2011, puerto de Estocolmo (Suecia):** Este año, los premios ESPO querían reconocer las estrategias de comunicación, y el proyecto ganador fue “Hamnvision 2015 (Portvision 2015)” presentado por Estocolmo: una idea multiforme, multisoporte y multifacética, que apuntaba a una gran variedad de objetivos para hacer comprender y aceptar mejor las necesidades y la estrategia de desarrollo del puerto, pero también para que sus acciones en materia de integración espacial y ambiental fueran más visibles.

El proyecto incluía un renovado web, la instalación de contenedores en el centro de la ciudad donde se explicaba la procedencia sudamericana de un café que los visitantes podían degustar allí mismo, un recorrido por las terminales bajo el prisma “míralo con tus propios ojos”, aplicaciones móviles, visitas guiadas, colaboraciones con el National Maritime Museum, Sjöhistoriska para el proyecto “Shipping and Shopping”, etc.



**2010, puerto de Helsinki (Finlandia)** A través de su proyecto titulado “The Port as part of City”, Helsinki presentó un proyecto de grandes inversiones en infraestructuras para el que convocó un concurso de ideas internacional. El objetivo era la conexión de la fachada sur del

**PORT OF HELSINKI** YOUR PORT OF EXCELLENCE

**WEST HARBOUR**  
Jätkäsaari – Hernesaari - Salmisaari  
Telakkaranta – Ruoholahti

Residential area with services and offices

Land area 200 HA

Residents 30,000

Jobs 20,000

Active harbour with 6 M passengers annually

3 tram lines to the city centre

Seaside trail nearly 16 kilometres

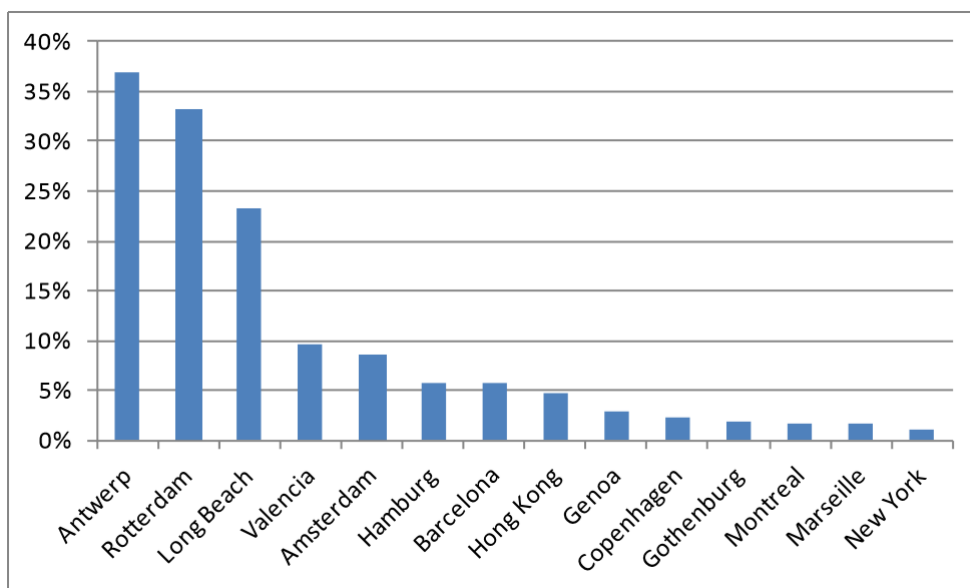
Construction 2010 - 2030



puerto con el centro de la ciudad. Un área para la que se estimaba la creación de más de 20.000 puestos de trabajo, y obras hasta el 2030.

## 5.- LA GOBERNANZA PUERTO-CIUDAD. Dimensión legal y modelo de gestión

Lo puertos actuales ocupan una porción relativamente grande de la superficie de los términos municipales. Entre las 14 capitales seleccionadas para la realización de un estudio sobre la competitividad de las ciudades portuarias (OCDE, 2014), Amberes, Rotterdam y Long Beach son las que mayor proporción de suelo urbano utilizan para las actividades portuarias (entre un 37 y un 25%). Otros puertos grandes tienden a usar una porción de la superficie de los municipios que es inferior al 5%. Es el caso de un puerto como el de Hamburgo, ubicado en el centro de la ciudad, utiliza solo un poco más del 5% de la superficie terrestre de la ciudad. València está cerca de 10%, como se aprecia en el gráfico extraído del trabajo de la OCDE.



SUPERFICIE URBANA OCUPADA POR LOS PUERTOS

Fuente: OCDE

“Evidentemente – advierte el trabajo citado informe- hay que tener cuidado con estas comparaciones ya que los límites administrativos de las ciudades varían mucho, pero tienen un gran impacto en el resultado de estos cálculos. Aun así, estas comparaciones no son sin sentido. Los impactos del uso de la tierra a menudo prevalecen en el caso de proyectos de desarrollo portuario, porque entran en competencia por la tierra con otros usos de la superficie de la ciudad, o pueden provocar la degradación del hábitat

natural y la biodiversidad si entran en áreas que no se desarrollaron previamente, como suele ser el caso”.

Pero la preocupación ambiental no es la única que está en juego en la disputa de territorios entre los puertos y sus ciudades. Está también el coste de oportunidad del uso de la superficie portuaria. Estamos por tanto en el escenario donde unas reglas y un modelo de gobernanza deben servir para fijar los términos y los límites del debate y del diálogo de la relación puerto-ciudad.

La “Relación-Puerto-Ciudad” se puede estudiar desde su dimensión ambiental, económica, urbanística, comunicativa, etc. Todas ellas son opcionales, si bien un estudio de su dimensión legal nos conduce al concepto de “gobernanza”; al conocimiento del marco legal que tiene relación con el puerto. Al armazón de leyes que delimitará los espacios y usos portuarios, a todo cuanto le afecte en base a la sostenibilidad medioambiental, económica e institucional.

El término “gobernanza” es de reciente creación y difusión y se ha acuñado con la misión de denominar a la eficacia, la calidad y la satisfactoria orientación de un estado (caso de gobernanza político-institucional), “hecho que le atribuye a éste una buena parte de su legitimidad, puesto en otras palabras, sería algo así como una "nueva forma de gobernar", que promueve un nuevo modo de gestión de los asuntos públicos, fundamentado en la participación de la sociedad civil a todos sus niveles: nacional, local, internacional y regional”, según el Diccionario ABC.

El Diccionario de la RAE nos dirá que gobernanza es “arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía”.

Habría diversas tipologías de gobernanza: gobernanza global (la que regula las relaciones interdependientes ante la ausencia de una autoridad política global; ejemplo: la relación entre los estados independientes), gobernanza corporativa (la que atiende a procesos, políticas, costumbres, instituciones y leyes que hacen al control, administración y dirección de una empresa), y la gobernanza proyectiva (la que permite la coordinación de trabajos, proyectos o equipos para la consecución de determinados fines).

### Dimensión funcional de los puertos españoles

En el caso de los puertos de interés general españoles, la relación puerto-ciudad se ordena desde la dimensión funcional, que se plasma en una delimitación de espacios y usos marítimos y terrestres.

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se realizaría a través de la regulación de la Zona de Servicio del puerto; y los usos terrestres y de las aguas, mediante los Planes Especiales.

En el caso de los puertos españoles, la génesis del concepto de zona de servicio del puerto se tiene en la Real orden de 24 de octubre de 1859, circulada a los Gobernadores, disponiendo no se permita edificar en la zona necesaria para el servicio de los muelles:

Las leyes de Puertos de 1880 y 1928 entendían el concepto de zona litoral de servicio como aquella zona terrestre a determinar por el Ministerio de Fomento en cada puerto para ejecutar las faenas de carga y descarga, depósito y transporte de mercancías y circulación de personas y vehículos, incluyendo las futuras necesidades del tráfico.

La aprobación de la LPMM en 1992 incorporó una nueva definición de zona de servicio, incluyendo también zona de aguas, y el instrumento del Plan de Utilización de Espacios y Usos Portuarios para su delimitación.

La modificación de la LPMM de 2003 en su Artículo 69 delimita los Espacios y Usos Portuarios y especifica que el Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de

buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

- a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.
- b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

La ley deja en manos de cada Autoridad Portuaria la elaboración de un expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Asimismo, se consideran también “zona de servicio” los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley.

El referido instrumento pasó a denominarse Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, DEUP.

La LPMM prohíbe taxativamente el uso residencial o de habitación en el dominio público portuario, con las excepciones que más adelante se recogen.

### Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.

En el artículo 72 antes referenciado se detalla que en el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- b) Usos pesqueros.
- c) Usos náutico-deportivos.
- d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.

En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Administración competente en materia de costas, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar o de 20 metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima, en las que se pretendan los citados usos, se ubiquen fuera de la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros, si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, el Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, podrá levantar la mencionada prohibición.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 o 20 metros respectivamente a que se ha hecho referencia.

En el punto 2 del Art 72 se explica que la ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.

Y en el punto 3 se prohíbe taxativamente la utilización del dominio público para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. No obstante, la Ley no considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.

Tan rigurosa es la Ley que para construir y levantar un hotel en un espacio de dominio público portuario será precisa la aprobación del proyecto en Consejo de Ministros: “Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle”.

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública; y a La Autoridad Portuaria le corresponderá autorizar o no la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.

#### Estado/Autonomía. La competencia prevalente

La consideración urbanística de los puertos en la LPMM En el caso español, conforme a la Constitución de 1978, las Comunidades Autónomas y, en su caso, los municipios, tienen asumidas las competencias en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.

Por otro lado, los puertos de interés general son competencia exclusiva del Estado.

Aun así, pueden surgir conflictos de competencia. Al respecto el Tribunal Constitucional se pronunció (en sentencia del TC40/1998) al objeto de integrar ambas competencias, en supuestos de concurrencia de títulos, en las fórmulas de cooperación, consulta, participación, coordinación, concertación o acuerdo son especialmente



necesarias con el objeto de la búsqueda de soluciones con las que se optimice el ejercicio de ambas competencias; pudiendo elegirse, en cada caso, las técnicas que resulten más adecuadas: esto es, el mutuo intercambio de información, la emisión de informes previos en los ámbitos de la propia competencia, la creación de órganos de composición mixta, etc.

Dado que es posible que estos cauces resulten en algún caso concreto insuficientes para resolver los conflictos que puedan surgir, el Alto Tribunal ha señalado que la decisión final corresponderá al titular de la competencia prevalente (STC 77/1984) y que el Estado no podrá verse privado del ejercicio de sus competencias exclusivas por la existencia de una competencia, aunque también sea exclusiva, de una Comunidad Autónoma (STC 56/1986).

### El Plan Especial

Junto al DEUP que hemos visto, el Plan Especial (PE) es el otro instrumento de que disponen los puertos para coordinar sus relaciones con las ciudades cuando se produzcan concurrencias urbanísticas.

Según se recoge en el Art. 56 de la LPEMM, Articulación urbanística de los Puertos, para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deben calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima. Dicho sistema general portuario se desarrolla a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumenta de la forma siguiente:

- a) La Autoridad Portuaria formula dicho plan especial, debiendo encontrarse previamente delimitada la zona de servicio mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos portuarios del puerto.

b) Su tramitación y aprobación se realiza de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo. Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, debe dar traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia. Recibido el PE por la AP, esta lo remite a Puertos del Estado.

a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes. En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no puede proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo. De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponde al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe del OPPE. El plan especial debe incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

### Los “viejos espacios del puerto”

La ampliación de los puertos a partir de los años 70, con la introducción del contenedor y la necesidad de mayores espacios para las nuevas maquinarias, empujó a los puertos, cuando no a desplazarse, a adentrarse en el mar para ganar nuevos espacios sobre los que construir gigantescas terminales. Esta expansión generó un abandono de los antiguos muelles.

Es decir, generó nuevos puntos de fricción entre los puertos y las ciudades. Los Ayuntamientos (como todavía sucede en puertos españoles, como en La Coruña o

València) aspiran a la cesión de las tierras infrautilizadas de los puertos; y éstos se muestran reticentes.

En el caso español, la aprobación de la Ley de Puertos de 1992 introdujo la posibilidad de incorporar en la delimitación de la zona de servicio a través del Plan de Utilización de Espacios Portuarios, el uso asociable a la relación puerto-ciudad. Así el Art. 3.6 recogía que los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo, podrán incluir en su ámbito espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tengan carácter complementario de la actividad esencial. o a equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y exposiciones, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

El primer boletín informativo de Puertos del Estado, de septiembre de 1993, a modo de editorial, expresaba el posicionamiento institucional en el ámbito de la relación puerto-ciudad:

Desde un concepto no patrimonialista del espacio portuario, no tiene justificación que espacios portuarios de escasa o marginal utilidad para las actividades del puerto y para su futuro desarrollo no se utilicen para prestar un servicio a la colectividad, que en definitiva debe ser su beneficiaria.

Las AAPP deben conservar la titularidad sobre los espacios que se abren al uso público ciudadano, como garantía de que el pacto en cuanto a los usos se mantiene y de que no se produce finalmente un simple avance de la fachada urbana, sino que se trata de generar interfaces entre el puerto y la ciudad que no generen nuevas servidumbres o presiones sobre los espacios portuarios comerciales. Deben, pues, excluirse de estos espacios, los usos habitacionales y residenciales.

En este sentido, es necesario significar que los espacios portuarios comerciales tienen que ser concebidos, por su propia naturaleza, como centros de actividades industriales, donde se manipulan y almacenan toda clase de mercancías, dando origen a tráficos pesados por carretera y ferrocarril y, por lo tanto, generando actividades difíciles de compatibilizar con la interpretación ciudadana habitual del borde litoral, como espacios de paseo, sosiego o contemplación. En consecuencia, no se trata de una cesión

de espacios o competencias a otras Administraciones, sino de su apertura a usos abiertos a la ciudad compatibles con el dominio público portuario.

El aludido cambio de usos debe garantizar que no se impiden o perjudican gravemente las actividades comerciales portuarias. De ahí se deducen dos consecuencias: los nuevos usos ciudadanos deben situarse en espacios de los que pueda prescindirse por la actividad portuaria comercial, y deben tenerse en cuenta los costes de desplazamiento de la actividad portuaria y los de ejecución de inversiones sustitutorias de las que se utilizan para uso portuario a la hora de evaluar económicamente el proyecto. Dicho de otra forma, los proyectos deben de ser rentables y viables, tanto económica como financieramente, en términos de rentabilidad pública.

No es políticamente posible ni equitativo que las tarifas aplicables a las operaciones estrictamente portuarias se encarezcan para financiar las actuaciones de mejora de la relación entre el puerto y la ciudad, antes, al contrario, parece razonable que los beneficios obtenidos en este sector de usos abiertos se apliquen a la mejora de las infraestructuras o el equipamiento portuario.

Para garantizar un proyecto viable económicamente, es necesario que los usos previstos respondan cualitativamente a la demanda y que los aprovechamientos que se autoricen por las Autoridades competentes en materia urbanística sean suficientes para garantizar la rentabilidad exigible. La prueba del nueve de que una operación de esta naturaleza es rentable, pasa, evidentemente, por la atracción que por ella sienta la iniciativa privada.

Tras la aprobación de la LPMM de 1992, la política portuaria nacional en materia de relación puerto-ciudad quedó plasmada, por primera vez, en uno de los objetivos recogidos en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 MOPTMA (1994):

– Mejorar la integración puerto-ciudad, actuando sobre los posibles conflictos y promoviendo la utilización para usos ciudadanos de zonas portuarias teniendo en consideración:

- o La capacidad de autofinanciación de los proyectos,
- o Su compatibilidad con los usos y actividades portuarias
- o El carácter de dominio público de las zonas portuarias; y,

o El mantenimiento de la titularidad estatal de las mismas.

### El Plan Estratégico de Transportes e Infraestructuras 2005-2020

Una de las últimas referencias de la Administración General del Estado en materia de planificación relacionadas con los puertos de interés general es la contemplada en el Plan Estratégico de Transportes e Infraestructuras 2005-2020.

En el documento se apuesta por:

- a) Mantener en la planificación y gestión del sistema portuario los criterios de rentabilidad, de manera que cada puerto genere los recursos necesarios para conseguir su equilibrio económico-financiero, incluyendo las compensaciones por la prestación de eventuales servicios de interés público.
- b) Estímulo a la progresiva especialización y cooperación interportuaria y al fortalecimiento de mecanismos de cooperación con otros puertos europeos, con el fin de asegurar un buen posicionamiento de los principales puertos españoles en los procesos de concentración y de jerarquización en marcha en Europa.
- c) Desarrollo de los puertos como elemento clave de la intermodalidad, favoreciendo la integración de los principales puertos en las grandes cadenas de transporte internacional y en las nuevas “autopistas del mar”.
- d) Desarrollo del cabotaje marítimo de corta distancia, en el ámbito nacional y europeo, mediante el desarrollo de infraestructuras y de sistemas de gestión específicos.
- e) Desarrollo adecuado de los accesos terrestres a los puertos (ferrocarril, carretera y tubería) y, en particular, del ferrocarril en aquellos puertos con mayores tráfico y vocación intermodal, mediante sistemas de gestión y de cofinanciación ad hoc, abiertos a la participación del sector privado.

f) Estímulo de la libre competencia en la prestación de servicios portuarios que cuenten con suficiente demanda, incluidos los servicios de acceso desde el lado tierra, desarrollando observatorios específicos de seguimiento y estableciendo sistemas adecuados de control del cumplimiento de la legislación vigente.

g) La implantación de usos complementarios en los espacios portuarios se condicionará a la funcionalidad de los usos portuarios, y en su caso se desarrollará en cooperación con las Administraciones autonómicas y locales desde la sintonía con las estrategias locales de planificación urbana.

h) Desarrollo de instrumentos y medidas para mejora y modernización de la flota mercante con especial atención a la seguridad y a la componente ambiental del transporte marítimo.

i) Mejora de la seguridad de la navegación mediante la implementación de nuevos sistemas de seguimiento y control del tráfico marítimo.

## **6.- LOS COMITÉS ASESORES PUERTO CIUDAD**

La forma, el “formato” que define cómo, dónde y de la mano de quién se lleva a cabo la relación entre los puertos y sus respectivas ciudades tiene una gran diversidad de modelos. Son muchas las experiencias al respecto, y la gran mayoría de ellas tienen como base la “comunicación”. La relación, el intercambio de información y pareceres entre las partes siempre son un referente de valor añadido para el puerto y para la ciudad.

En el modelo de puertos del norte de Europa, la relación del puerto (de propiedad municipal) con su ciudad aparenta ser más fácil que en los modelos portuarios del sur (puertos públicos de interés general, no municipales); pero en ambos casos la ciudadanía siempre queda en la fachada de enfrente de la gestión portuaria.

Viendo el caso español, en su regulación se observa la voluntad del legislador de acercar los puertos a la ciudadanía, pero los agentes sociales y la opinión pública piden más. Con los cambios constantes que viven estos recintos (introducción constante de nuevas tecnologías, gigantismo, etc.) y las exigencias de transparencia de la opinión pública, y de mayor participación de la ciudadanía en todo lo que sea de interés público, se aprecia cada vez más la necesidad de modelos de gestión portuaria más participativos. Y en este campo, si bien todos los puertos comparten inquietudes, no todos dan los pasos adelante que demandan las sociedades avanzadas. Un ejemplo de referencia de esta avanzadilla en pro de la mayor implicación pública es el que ha puesto en práctica la Autoridad Portuaria de València desde finales de 2015 con los “Comités Asesores Puerto Ciudad”. Unos órganos de asesoramiento creados desde la Comisión Delegada del Consejo de Administración de la APV para el Impulso de la Integración Territorial.

La iniciativa significa un avance ante la voluntariosa, pero tímida, predisposición de los gobiernos estatales a la hora de introducir verdaderos mecanismos de participación ciudadana; si no en los puertos, al menos, en las áreas de integración puerto—ciudad.

España a partir de la Constitución de 1978 demostró una convicción descentralizadora de la actividad portuaria. En el Art. 148.1 de la Carga Magna ya se señala que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

No obstante, para esta cesión de competencias se señala un límite: el Art. 149.1 “El Estado tiene competencia exclusiva sobre la Marina Mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general y control del espacio aéreo”

Hay una diferencia entre “puertos de interés general” y “puertos refugio” y “puertos que no desarrollen actividades comerciales”. Así que observando qué se entiende como PUERTO en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante” vemos que:

*“A los efectos de esta ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente”.*

Estamos pues ante unos “espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones” de gran interés público y social que están gestionados por unos representantes de diversas procedencias en cuyo listado de competencias apenas aparece la de atender a sus respectivas ciudades, exceptuando el apartado “b”, destacado en negrita.

La Ley indica que será competencia de los puertos:

*“La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.*

***b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.***

*c) planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas*

*d) gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.*



*e) optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.*

*f) fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.*

*g) coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte*

*h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.*

La buena voluntad del legislador por acercar el sentir ciudadano hasta el primer centro de poder de los puertos (el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria) también se aprecia en la pluralidad de procedencias de los miembros de estos Consejos (Presidente de la Autoridad Portuaria nombrado por el presidente del Gobierno Autónomo + Capitán Marítimo + entre 10 y 13 (16, en Canarias y Baleares) consejeros respetando los siguientes criterios de representación: 3 de la Administración del Estado (además del Capitán Marítimo); 4 de la Comunidad Autónoma (además del Presidente); 1 por cada Cabildo o Consell en las Islas Canarias y Baleares; y, respecto del resto de vocales: 33% del municipio donde se localice la **zona de servicio del puerto**; y, 66% de Cámaras de Comercio, organizaciones empresariales o sindicales.).

La procedencia – decíamos – es diversa, pero, aun así, esta pluralidad no cubre las expectativas para la mejor implicación de los puertos con sus ciudades y viceversa.

En el caso de la Autoridad Portuaria de València, por ejemplo, el porcentaje del 33% reservado para los municipios donde se localiza la zona de servicio del puerto impide a la ciudad de Gandía tener un representante de pleno derecho en el Consejo de la APV. Una barrera que se supera en parte con la invitación permanente al munícipe para que asista como observador/a pero sin los derechos que le deberían ser propios, según nuestra opinión.

Faltaba un nuevo avance en la comunicación puerto ciudad y en la asunción de compromisos por parte de los alcaldes y de los máximos responsables de los puertos para estrechar su relación.

En 2015 – a propuesta de su presidente – la Autoridad Portuaria de València dio el paso deseado para ese progresivo acercamiento de los puertos a la ciudadanía, con la creación de los Comités Asesores de los puertos de València, Sagunto y Gandía. Unos organismos presididos por los alcaldes de cada una de estas ciudades e integrados en la Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial con el objetivo de favorecer, eficazmente, la resolución de las cuestiones que cada ciudad proponga.

Es decir, la Autoridad Portuaria delega en unos comités asesores que NO presiden los puertos, sino los alcaldes, para que estudien y propongan al Consejo de Administración sobre aquellas materias que estimen de mayor urgencia o interés ciudadano para sus respectivos municipios.

La aprobación de los referidos comités se acordó en el último trimestre de 2015 y la primera reunión del Comité Asesor del Puerto de València se celebró el 13 de enero de 2016. La presidió el alcalde de la capital Valenciana, Joan Ribó; y en el orden del día aparecían temas de gran trascendencia para València:

#### ORDEN DEL DÍA DE LA PRIMERA REUNIÓN DEL COMITÉ ASESOR DEL PUERTO DE VALÈNCIA

*1.- Constitución del Comité Asesor.*

*2.- Consideraciones sobre la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP).*

*3.-Planes Especiales:*

*Plan Especial Zona Sur 1 (Nazaret)*

*Plan Especial Zona Sur 2*

*Plan Especial Zona Norte*

*Plan Especial Dársena Interior (Modificación)*

*4.- Caracterización del proceso de redacción y participación ciudadana en el planeamiento.*

5.- Consideraciones entorno a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

6.- Opciones de creación del Museo Marítimo.

7.- Propuesta de exposiciones y publicaciones sobre el Cabanyal-Canyamelar y la fachada marítima.

8.- Ruego y preguntas.



La reunión marcaría un antes y un después en las relaciones del puerto con València. Al día siguiente, la prensa local y los diarios portuarios especializados destacarían lo allí tratado con titulares como:

**“València tendrá un museo marítimo y un jardín con huertos urbanos en Nazaret”**

**“El alcalde de la ciudad, Joan Ribó, anuncia que la rotonda que une el puerto con este barrio se desplazará y que la carretera proyectada será subterránea”**

[http://www.eldiario.es/cv/València-museo-maritimo-entorno-puerto\\_0\\_473153204.html](http://www.eldiario.es/cv/València-museo-maritimo-entorno-puerto_0_473153204.html)

**“Acuerdo general para reactivar la ZAL del puerto de València”**

<http://www.puertodynnavieras.es/noticias.php/Acuerdo-general-para-reactivar-la-ZAL-del-puerto-de-València.-cl./61788>

**“València busca un lugar para el Museo Marítimo”**

<http://www.lasprovincias.es/València-ciudad/201601/13/València-busca-lugar-para-20160113143423.html>

**“El puerto trasladará la rotonda que cubre la desembocadura histórica”**

<http://www.levante-emv.com/València/2016/01/14/puerto-trasladara-rotonda-cubre-desembocadura/1365342.html>

**“Acuerdo histórico para el barrio de Nazaret”**

<http://www.economia3.com/2017/02/21/98499-acuerdo-historico-para-el-barrio-de-nazaret/>

Los acuerdos alcanzados a nivel político en el seno del Comité Asesor se estudiarían días después por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. (Tan solo faltarían las matizaciones técnicas para dejarlos listos para su firma)

Sin duda, eran merecedores de la consideración de “históricos” que rezaban algunos titulares. Expuesto de manera esquemática, lo que se acordó fue:

1. Un nuevo vial de acceso al puerto (carretera y ferrocarril).
2. Recuperación parcial de la amplitud del antiguo cauce del Túria.
3. Creación del Parque de Desembocadura del Túria. Con una extensión no inferior a 86.000 m<sup>2</sup>, con la vocación de procurar una solución formal y funcional equivalente en el Parque de Cabecera para el encuentro del Jardín del Turia con el mar.
4. Creación de un Área Terciaria con extensión aproximada de 19.500 m<sup>2</sup> y una edificabilidad de 25.000 m<sup>2</sup> frente al barrio de Natzaret. En esta área la

APV estudiará la factibilidad de una instalación dedicada a la Formación Profesional en temas logísticos. El acuerdo contempla que este centro de formación esté integrado en la trama urbana de Natzaret y junto al Parque de Desembocadura, convertido así en un importante factor de dinamización social y económica.

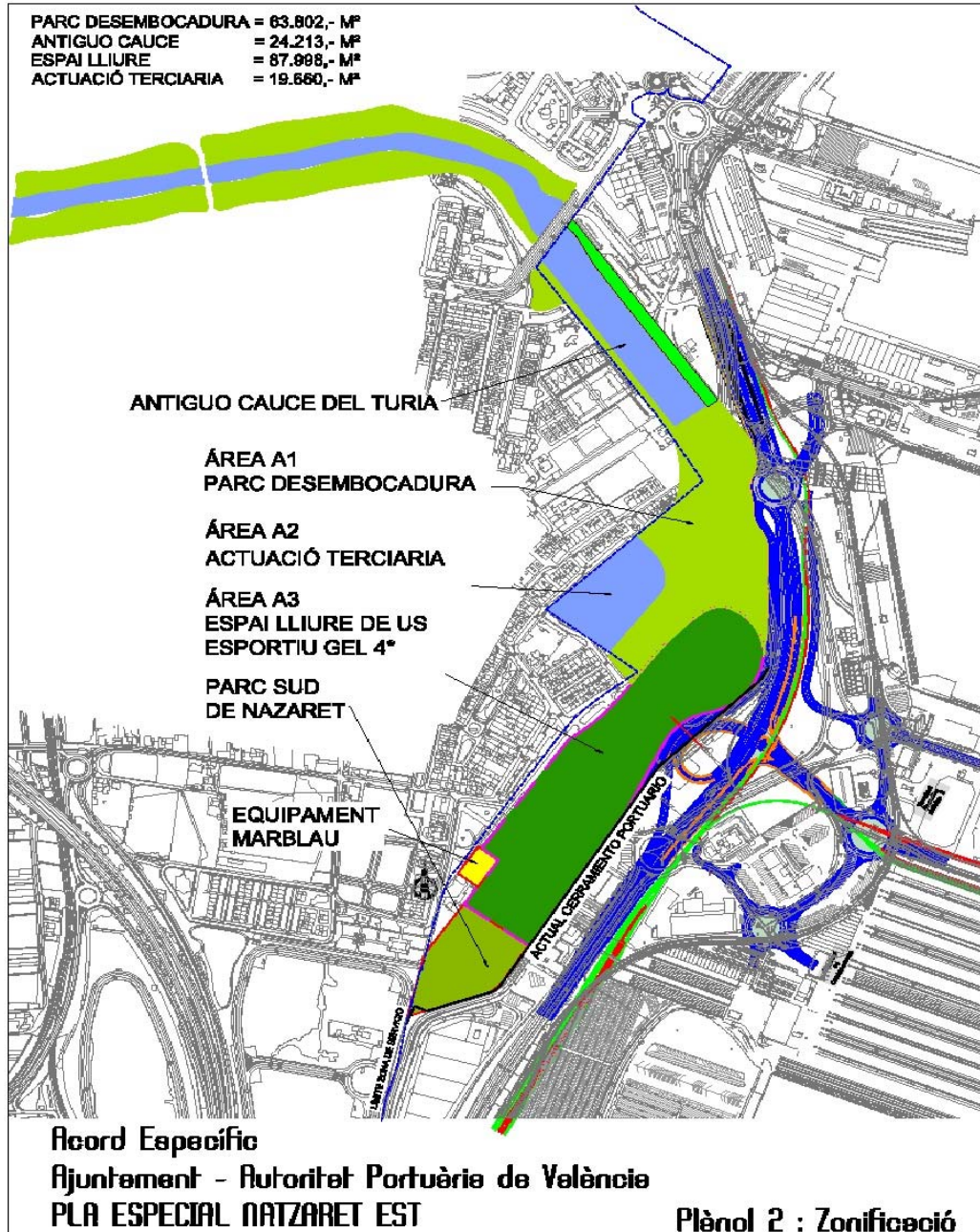
5. Creación de un Área Dotacional Deportiva con una extensión aproximada de 87.900m<sup>2</sup> y calificada como Espacio Libre de Uso deportivo.

6. Apertura de un corredor verde ciclista y peatonal que enlace el Parque de Desembocadura con el actual corredor que, discurriendo por la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) para conectar los poblados marítimos del Cabanyal y Malva-rosa con la Punta y Pinedo.

7. Firma de un compromiso para que el Plan Especial Natzaret Este lo redacte la Autoridad Portuaria de València en el plazo de tres meses a partir de la resolución por el órgano competente de la Administración. El documento incluirá catálogo de protecciones, Estudio de Integración Paisajística y Estudio de Sostenibilidad Económica. Contemplará también la protección patrimonial del edificio Benimar y la señalización como Dotacional de Uso Múltiple del edificio Mar Azul. El Ayuntamiento prestará la tramitación interna, y el seguimiento de la aprobación de las determinaciones estructurales de la manera más ágil posible.

8. Se acuerda una programación para llevar a cabo los acuerdos. Se firma que la urbanización del Parque de Desembocadura será ejecutada por el Ayuntamiento en sucesivas fases y que la APV pondrá a su disposición gratuitamente los terrenos necesarios.

9. Se dice adiós al histórico muro de Nazaret. Al respecto, se llegó a detalles tales como el de la sustitución del actual muro de fábrica por la reposición adaptada de la valla histórica de hierro de forja retirada recientemente de la dársena interior. (Este detalle - como muestra del buen clima existente entre el Ayuntamiento y el puerto – animó al alcalde Joan Ribó y al presidente de la APV, Aurelio Martínez a emplazarse con pico, pala y casco – llegado el momento – para dar los primeros golpes al muro de Natzaret y emular la caída del muro de Berlín).



Plano del acuerdo específico para el PLA ESPECIAL NATZARET EST  
 Ajuntament de València y Autoritat Portuària de València en el seno del Comité  
 Asesor Puerto-Ciudad del puerto de València.

La primera reunión del Comité Asesor del puerto de Sagunto se celebró el 8 de marzo de 2016. La presidió el alcalde de la capital de la comarca del Camp de Morvedre, Quico Fernández y también abordó temas de gran trascendencia:

#### ORDEN DEL DÍA DE LA PRIMERA REUNIÓN DEL COMITÉ ASESOR DEL PUERTO DE SAGUNTO

- 1.- Constitución del Comité Asesor.
- 2.- Análisis del Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Sagunto y la Autoridad Portuaria, en fecha 29 de diciembre de 2009.
- 3.- Apertura del puerto al público.
- 4.- Consideraciones acerca de la aplicación del “uno por cien cultural” al proyecto “PUERTO ROMANO”.
- 5.- Ruegos y preguntas.



En la reunión del Comité Asesor se trataron temas que llevaban años sobre las mesas de los despachos. La Autoridad Portuaria de València (APV) y el Ayuntamiento de Sagunto pusieron de manifiesto su voluntad de diálogo y de consenso para estudiar la apertura de las instalaciones saguntinas a la ciudadanía y trabajar para mejorar las infraestructuras y conexiones del puerto de la capital del Morvedre.

La voluntad de diálogo y de colaboración entre Ayuntamiento y puerto aceleró diversos asuntos y nuevamente los titulares de la prensa fueron agradecidos:

---

**“El puerto de Sagunto destinará el Moll Nord a uso ciudadano”**

<http://www.elperiodicodeaqui.com/noticias/El-puertoSagunto-destinaraMoll-Norduso-ciudadano/113930>

**“APV y Sagunto preparan la apertura progresiva del puerto a la ciudadanía”**

[http://www.veintepies.com/secciones/puerto\\_more.php?id=M95073\\_0\\_13\\_0\\_M](http://www.veintepies.com/secciones/puerto_more.php?id=M95073_0_13_0_M)

**“La integración del puerto en la ciudad comenzará en mayo de 2017”**

<http://www.levante-emv.com/morvedre/2016/07/27/puerto-sagunt-destinara-muelle-norte/1449632.html>



## ORDEN DEL DÍA DE LA PRIMERA REUNIÓN DEL COMITÉ ASESOR DEL PUERTO DE GANDIA

“El día 14 de abril de 2016, a las 10:00 horas, en la Sala de Reuniones de las Oficinas de la Autoridad Portuaria de València, sita en el Puerto de Gandía” se celebró la constitución del Comité Asesor del Puerto de Gandia presidido por la alcaldesa, Diana Morant. El orden del día incluía estos 4 apartados:

- 1.- *Constitución del Comité Asesor.*
- 2.- *Presentación y objetivos del Comité Asesor.*
- 3.- *Análisis de los temas de actualidad en el puerto de Gandia.*
- 4.- *Ruegos y preguntas.*



La primera reunión del Comité Asesor del Puerto de Gandía serviría para exponer las opciones para las actuaciones previstas relacionadas con la integración territorial puerto-ciudad, «siempre bajo posiciones de colaboración, dado el interés manifiesto de ambas partes de aprovechar el sector turístico y la vocación marinera del Grau y de la ciudad de Gandia para enriquecer su imagen en España y en el Mediterráneo, dada la proyección de sus instalaciones portuarias», según recogería la prensa al día siguiente.

Tal y como sucedió con Sagunto y con València, estas reuniones de trabajo de los máximos responsables de la Autoridad portuaria desplazados a Gandia y a Sagunto, a tenor de los resultados obtenidos aportaron otros intangibles de alto valor, en especial el de la traslación a la opinión pública de una imagen de voluntad de transparencia y de

“implicación del puerto grande” con el “puerto pequeño y su ciudad” no vistas nunca hasta entonces.

Los titulares de Gandía, tras la primera reunión serían de este tono:

**“Constituido el comité asesor del puerto de Gandia”**

<https://www.diariodelpuerto.com/ver/103452/constituido-el-comite-asesor-del-puerto-de-gandia.html>

**“Diana Morant preside el Comité Asesor del Puerto”**

<http://www.lasprovincias.es/safor/201604/15/diana-morant-preside-comite-20160415002204-v.html>

**“Gandia da otro paso para integrar el puerto como espacio de ocio y de investigación”**

<http://www.levante-emv.com/safor/2016/04/15/gandia-da-paso-integrar-puerto/1404408.html>

Un ejemplo para el resto de Europa

Los Comités Asesores de los puertos de València, Gandia y Sagunto han demostrado ser una iniciativa eficiente en la mejora de la relación puerto ciudad, en la comunicación entre los responsables de los puertos y los alcaldes de los municipios que los acogen. De estas reuniones han surgido soluciones y se han superado problemas “atrapados en el tiempo”. Una iniciativa innovadora que ha sido bien acogida en el resto de Europa, donde se sigue de cerca la evolución de Valenciaport.

Precisamente, en mayo de 2017 la Generalitat Valenciana presentó en Bruselas, en la jornada Regeneración de Ciudades y Áreas Portuarias, organizada por el Comité de

Regiones y la presidencia de la UE 2017 el ejemplo del Comité de Integración Puerto-Ciudad de València como mecanismo de resolución de conflictos en el límite urbano de contacto entre el puerto y los barrios de la ciudad.

La Generalitat instó al Comité de las Regiones a incorporar en su dictamen el ejemplo del Comité de Integración Puerto-Ciudad de València, que entre otros asuntos había permitido avanzar en el desbloqueo de temas como el parque de Natzaret o la ZAL; actuaciones urbanísticas enquistadas por diferentes motivos durante varias décadas.

El Dictamen del Comité de Regiones incorporó finalmente la recomendación Valenciana de crear comisiones entre autoridades locales, regionales y portuarias de instar a las autoridades competentes a garantizar una buena coordinación entre puertos de una misma región administrativa y una mayor cooperación entre puertos de una misma fachada marítimo-portuaria, independientemente de la región a la que pertenezcan.

El objetivo Valenciano de ser referente se logró, pero esta no ha sido la única mejora en la relación puerto ciudad surgida de tierras y aguas Valencianas. Con anterioridad, la Generalitat consiguió incorporar al Dictamen del Comité de las Regiones 'Regeneración de las ciudades y zonas portuarias' (COTER-VI/1018), aprobado en el 121 Pleno el 8 y 9 de febrero de 2017, tres recomendaciones que afectan a las relaciones puerto-ciudad y a la definición de los nodos urbanos en relación al Corredor Mediterráneo.

Estas incorporaciones han permitido dar a los comités de los puertos Valenciaport una proyección internacional, en un momento en el que València está reclamando ante las autoridades comunitarias que se considere a la Comunidad Valenciana como un enclave estratégico de primer orden para la planificación de inversiones logísticas y ferroviarias.

A nadie se le escapa que, de cara a las próximas décadas, las rutas comerciales sobre las que se pronostican mayores tasas de crecimiento del mundo son las que conectarán con Asia y África; y con sus enlaces con Europa y América (McKinsey, 2017). València está en el eje de estas rutas; por tanto, en una ubicación de primer orden. El puerto de València se proyecta ante las grandes navieras como la alternativa del sur a los saturados de Hamburgo y Rotterdam. Pero esa presencia en los mercados debe estar reforzada también en los despachos y en los medios de comunicación internacionales. El de València es un puerto de interlocución para las tres primeras navieras del planeta

(Maersk, MSC y COSCO). Cada una de ellas posee su propia terminal Valenciana de contenedores. València, por todo ello, debe ser también uno de los puertos más proactivos de Europa para generar ideas ... también sobre la relación puerto-ciudad.

La satisfacción por la proyección lograda la resumía el representante de la Generalitat Valenciana en todo el proceso; el secretario autonómico de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Comunitat Valenciana, Josep Vicent Boira: “hemos conseguido – explicó en una nota de prensa de su conselleria - que Europa tome nota del procedimiento de trabajo que la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València están llevando a cabo con la Comisión de Integración Puerto-Ciudad trasladando nuestro modelo al resto de Europa”.

Iniciativas como la surgida desde el puerto de València y puesta en práctica con la colaboración de las administraciones permiten elevar modelos a Bruselas en un momento en el que la ciudad de València se proyecta ante el mundo con su ubicación estratégica y su potencial económico y urbanístico en plena fase de desarrollo. Un caso de éxito que es un potente reclamo para inversiones en busca de enclaves con futuro.

## **7.- LOS PORT CENTER**

Los Port Center, centros explicativos y divulgativos de las actividades de los puertos, surgen por la voluntad de las autoridades portuarias de posibilitar una nueva apertura del puerto hacia la sociedad y de renovar enlaces, a menudo distendidos, con los habitantes de la ciudad que pueden considerar el espacio industrial y comercial portuario como una molestia.

Se trata pues de centros informativos, instituciones concebidas para la comunicación del puerto con la sociedad, impensables hasta ahora en ningún otro momento de la historia portuaria.

Los puertos que abren un Port Center tal y como lo concibe la Association International de Villes et Ports, AIVP – que a continuación pasamos a describir – lo que están es poniendo en marcha una herramienta de intermediación y de comunicación puerto-ciudad. Una institución especializada en la comunicación y en el establecimiento de relaciones como nunca hasta ahora se había conocido.

Abrir un Port Center es celebrar una victoria en pro de la comunicación. Es elevar la categoría de la comunicación y de la información al mismo nivel de necesidad y de centralidad que hasta ahora siempre han tenido otro tipo de profesionales portuarios, como puede ser el caso de los arquitectos, o de los ingenieros.

El Port Center pretende ser un elemento representativo de las dinámicas locales basadas en el conocimiento mutuo de las vertientes marítima y urbana de la ciudad portuaria; no siempre bien conocidas ni entendidas por el público en general. Al mismo tiempo el Port Center aspira a fomentar, en una fase más avanzada, las *“vocaciones entre los más jóvenes y a crear oportunidades para reuniones entre el mundo de los negocios y el mundo de la educación”*.

Las anteriores son explicaciones de consenso del concepto de Port Center que mantienen diferentes expertos en [www.portcenternetwork.org](http://www.portcenternetwork.org), la red de trabajo y reflexión abierta por la AIVP para profundizar sobre estos centros explicativos y divulgativos de los puertos; dado que en la actual percepción se trata de un concepto elaborado en el entorno de AIVP.

En este sentido, los Port Center no tienen por qué ser idénticos; pues cada uno de ellos se constituirá sobre una realidad económica, social y cultural diferente. No obstante, la Misión que permitirá identificarlos puede ser compartida.

Para unificar criterios y delimitar qué es y qué no es un Port Center, la asociación AIVP ha elaborado una “Carta de Misiones de un Port Center” a la que ya se han adherido, desde 2014, más de una docena de puertos y autoridades portuarias (Anvers, Genova, Le Havre, Livorno, Montreal, Ashod, Guadalupe, Dublín, Quebec, Vancouver, Bruselas, la Autoridad Portuaria de África del Sur, ...). Se trata de 10 objetivos o “mandamientos” que debe reunir un centro de información para la mejora de las relaciones puerto-ciudad para poderse denominar “Port Center”.

En síntesis, un Port Center deberá:

- 1) **Explicar el puerto.** El Port Center explicará el funcionamiento de un puerto, de modo que los ciudadanos puedan captar y comprender la importancia socioeconómica de la actividad portuaria en su territorio. Esta explicación deberá tener un enfoque multitemático, y abordar las cuestiones de la ciudad portuaria, el contexto de la globalización y la complejidad de las relaciones entre las diversas actividades portuarias.
- 2) **Promocionar las actividades portuarias.** Hasta bien recientemente, algunas operaciones portuarias sufrían una dudosa consideración social. Para mitigar esa falsa imagen un Port Center presentará como positivas las ocupaciones relacionadas con la actividad portuaria industrial y las perspectivas en términos de empleo, a fin de generar vocaciones particulares entre los jóvenes. También deberá presentar la operativa portuaria de modo que se valoren, sobre todo, las mujeres; todavía insuficientemente representados en el mundo puerto. En definitiva, deberán enviar un mensaje en positivo de las actividades y oficios portuarios a las asociaciones relacionadas con el mundo de la educación, la formación profesional y la Universidad.
- 3) **Ser un centro de animación.** Un Port Center debe ser un centro de entretenimiento que cuente con al menos una exposición permanente y un programa de actividades. Renovación e innovación serán las palabras clave con el objetivo de unir iniciativas existentes. Un equipo se encargará de coordinar las actividades, excursiones y proyectos educativos y culturales. Se reunirán los recursos humanos y técnicos con el fin de crear un enlace desde un valor compartido. El Port Center será una base regular y recurrente para el inicio de actividades; por ejemplo, un punto de partida para hacer turismo.

- 4) **Vivir el puerto desde dentro.** El puerto merece ser más accesible. Debe abrirse a los ciudadanos con todo su potencial económico. Las visitas de ciudadanos deben considerarse como un valor añadido a la actividad portuaria. El Port Center debe facilitar la apertura del puerto a los ciudadanos. Por tanto, la organización de visitas será indispensable; como también la visita a determinadas dependencias y empresas, facilitando rutas turísticas en autobús, a pie, en bicicleta, en barco ... y habilitando puntos elevados de observación para descubrir las instalaciones en toda su magnitud. El Port Center fomentará el uso de vías públicas de transporte, a pie o en bicicleta que crucen o discurran a lo largo del puerto permitiendo su observación de forma segura.
- 5) **Aplicar el concepto de *Edutainment*.** El Port Center deberá concebirse como una herramienta para la educación y la información, usando para ello el método llamado "experiencia y puesta en escena". Las animaciones, ya sean talleres educativos interactivos o no, mantendrán vínculos con las problemáticas, aspiraciones y realidad local. Buscarán despertar los sentidos y desarrollar un interés en torno al puerto, desarrollando la sensibilidad portuaria para identificar sonidos u olores, reconocer materias primas y productos transportados, etc. El objetivo, resaltar las características modernas de la actividad portuaria, como trabajar las 24 horas del día, los 7 días de la semana, el gigantismo de los barcos y los desafíos de la globalización, etc.
- 6) **Adaptarse al público.** Los Port Center deben contestar a las preguntas "¿Cómo y qué es mi puerto y por qué es importante para mi territorio? Y la respuesta debe resolverse desde un enfoque sencillo pero útil para una amplia gama de visitantes; para un público generalista, infantil o profesional. El mensaje prestará especial atención a los escolares y estudiantes para quienes el puerto representa oportunidades de futuro. Con ellos se mantendrá un diálogo y una relación interactiva en cualquier soporte. La adaptación al público también se reflejará en las acciones de divulgación que se lleven a cabo en escuelas, asociaciones cívicas, etc. La construcción de una presencia digital, incluso en redes sociales, buscará captar la atención de una nueva audiencia.
- 7) **Involucrar a la comunidad portuaria.** El compromiso de los profesionales de la comunidad portuaria es crucial. Para que el Port Center cumpla con el objetivo de rentabilidad social para el que fue creado deberán construirse unas bases de relaciones en las que participen de manera activa las compañías privadas. Por tanto, deberá ser posible ofrecer proyectos educativos originales para una conexión concreta entre las actividades marítimas y visitantes jóvenes, tales como: el patrocinio de un barco de contenedores, visitas de campo, programas de inmersión profesional corta. La asociación con las empresas se llevará a cabo de acuerdo con

un procedimiento predefinido teniendo en cuenta las medidas de seguridad y las expectativas de cada uno.

- 8) **Se sensible a la cultural y al patrimonio.** Los Port Center propiciarán la colaboración con los actores, asociaciones o entidades locales y/o de proximidad relacionadas con la cultura y el patrimonio: museos, centro de cultura científica y técnica, etc.). Se trata de animadores culturales que le darán al Port Center el beneficio de su experiencia en mediación para una amplia audiencia. La colaboración con estas estructuras permitirá situar al puerto en ámbitos generadores de perspectivas históricas.
- 9) **Mantener espíritu de neutralidad.** El Port Center deberá mantener puntos de vista neutrales en sus planteamientos para ofrecerse como un auténtico Foro de la Cultura Portuaria. Esta posición le permitirá aportar luz sobre los debates relacionados con el impacto socioeconómico y/o medioambiental del puerto y reforzarse como agente comercial al servicio de la colectividad local. Además, la neutralidad permitirá a los ciudadanos aproximarse al recinto portuario independientemente de cual sea su posicionamiento ideológico. Lo debates serán plurales facilitando el intercambio de ideas para conseguir solvencia en los planteamientos de futuro que puedan surgir.
- 10) **Facilitar intercambios de experiencias.** Los Port Center colaborarán entre ellos compartiendo experiencias para una mejor difusión de la cultura portuaria.

### **Un Port Center en cada puerto**

La acción de AIVP no se queda en la ‘Carta de Misiones’ o lista de los ‘Diez Mandamientos’ que acabamos de enumerar. Esta red internacional de puertos y ciudades, con más de 25 años de experiencia que se presenta como un “punto de encuentro para todos los actores urbanos y portuarios” anima a todos los puertos del mundo a crear su propio Port Center. Para ello ha elaborado una guía con los pasos a seguir, a la vez que ofrece la colaboración de sus técnicos para que los nuevos Port Center tengan diversos aspectos de homogeneidad y sean casos de éxito.

AIVP ofrece:

- **Apoyo inicial en su Ciudad Portuaria.** El equipo de la AIVP estará en terreno para presentar el Concepto de Port Center en su ciudad portuaria. Tras recibir un panorama general de las potencialidades, el equipo de la AIVP ayudará a coordinar las conversaciones de las mesas redondas con las partes interesadas de manera de facilitar la



sincronía de los puntos de vista de la misión. La guía de la metodología de la AIVP, que contempla la explicación del concepto, las pautas para la estructuración del Port Center, los diferentes ejemplos de benchmarking, etc., se utiliza como herramienta y favorece la visualización del marco básico de su Port Center.

- **Desde una primera guía hasta un modelo de negocios para su Port Center.** El análisis contextual relacionado con las entrevistas a las partes interesadas realizadas por la ciudad portuaria permite que nuestro equipo preste ayuda valiosa para lograr su meta. La AIVP desempeña una misión de acompañamiento que lo ayuda a implementar su Port Center. Con sus conocimientos especializados y la experiencia adquirida durante más de 25 años, el equipo de la AIVP podrá guiarlo de manera adecuada y apta para la misión de su Port Center.

- **Acciones de benchmarking.** Diversas ciudades portuarias abren la posibilidad para que, en el marco de acciones de benchmarking, aprendan y descubran su Port Center y/o su agenda de *Soft-Values*, y comprendan mejor las posibilidades de aplicación del Concepto de Port Center en su ciudad portuaria. En este punto nuestra red mundial de puertos y ciudades ofrece grandes ventajas.

Paralelamente a estas acciones de apoyo por parte de AIVP para abrir Port Centers en todo el mundo, los recintos portuarios pioneros en la puesta en marcha de esta nueva “herramienta de comunicación portuaria”, en el año 2011 decidieron crear el Port Center Network (PCN). Según explican, “un grupo de trabajo que se concentra en compartir las mejores prácticas relativas al tema de la integración del puerto, la ciudad y el ciudadano, y en promover el concepto”.

Desde entonces, varias ciudades portuarias han adoptado la Carta de Misiones, elaborada en 2013, y han contribuido a su desarrollo.

La red de Port Centers cuenta con el respaldo de la ESPO, AAPA, Contship, ASSOPORTI de Italia, IAPH y Puertos del Estado de España.

La Port Center Network organiza reuniones anuales donde se conversa de las innovaciones desarrolladas por sus socios. Hasta ahora, se han celebrado tres Reuniones, en Ashdod en 2014 en Dunkirk en 2015 y en Amberes en 2016.

Port Center Network dispone de una base de datos con los proyectos que existen, para difundir las ideas desarrolladas e inspirar nuevos planteamientos. Se trata de un recurso valioso para los puertos y las ciudades interesados en mejorar la relación ciudad-puerto-ciudadano. En esta base de datos, se pueden encontrar proyectos e iniciativas de las ciudades portuarias de todo el mundo. Se trata de <http://www.aivp.org/portcenternetwork/>

### **Port Centers en constante evolución**

La primera generación de Port Centers surgida en el mundo al amparo y bajo la concepción de los expertos de AIVP está representada por los puertos de Amberes (Bélgica) y Rotterdam (Países Bajos).

El Port Center de Amberes, fundado en 1988, se sitúa en una ubicación central dentro del territorio del puerto.

El segundo Port Center de esta generación es el Centro de Educación e Información (EIC Mainport) de Rotterdam. Esta estructura, creada a principios de 1994 y desarrollada con el apoyo de la Autoridad Portuaria, la asociación de empresas portuarias Deltalinqs y la Escuela Naviera y de Transporte (STC), está ubicada también en centro del área portuaria.

Ambos Port Center se centran en la explicación del puerto, principalmente a las generaciones más jóvenes. El proyecto educativo es una de las principales tareas destinadas a que los jóvenes se vuelvan a sentir atraídos por el puerto. En un principio, estaba pensado exclusivamente para estudiantes y visitas ocasionales preparadas con la Autoridad Portuaria, pero en los últimos años han diversificado sus visitantes, incluidas empresas y grupos privados. Además de su ubicación central en los puertos y los grupos objetivos, podemos observar también que ambas instituciones ofrecen recorridos guiados en buses y barcos.

Durante sus años de actividad, han alcanzado un éxito socialmente reconocido. El de Amberes recibió el pasado año la visita de 50.000 estudiantes y el de Rotterdam de 20.000.

Tras los años de andadura de estos dos centros, los técnicos de AIVP reconocen que algo se ha aprendido: “algo que podemos aprender sobre la primera generación es que no es necesario que la Autoridad Portuaria sea el socio principal. En el primer caso, la Provincia de Amberes desempeñó ese papel. En el segundo caso, el sindicato de profesionales y entidades educativas públicas colaboraron con la Autoridad Portuaria para desarrollar el proyecto. Ambas estructuras fueron creadas como organizaciones sin fines de lucro, lo que puede considerarse una ventaja en cuanto a la independencia de la institución”.

Los centros de esta generación lograron establecerse como importantes herramientas económicas y educativas con un planteamiento pedagógico sólido gracias a una estrecha colaboración con otras entidades educativas.

Sobre la ubicación de ambas instituciones en territorio del puerto, considera AIVP que “esta opción presenta ventajas en algunas situaciones, pero también podría tener algunas desventajas. Estos centros han establecido una relación con la Comunidad Portuaria al dar empleo principalmente a trabajadores portuarios jubilados como guías para las visitas. Nos parece una buena opción, pero solo con la capacitación adecuada”.

En los Port Center de Amberes y de Rotterdam se cobra por la entrada. “El valor de esta entrada se adapta a las condiciones sociales de la región. En estos centros, también fue posible aplicar esta opción de pago porque las visitas y recorridos se organizan directamente con grupos escolares. No están abiertos al público general y no tuvieron que “convencer” al visitante privado para que pagara por una visita”.

Para hablar de los Port Center de segunda generación nos detendremos en los casos de Ashdod, Le Havre, Livorno, Melbourne y Vancouver.

En este grupo de Port Centers encontramos diversas ubicaciones, algunas de las cuales ya no están en el propio puerto sino en la ciudad, en enclaves urbanos a los que se puede acceder fácilmente a pie o en transporte público. Esto se relaciona también con el hecho de que, en general, las instituciones nuevas están abiertas al público y muchas de ellas permiten visitas individuales.

En esta generación, también vemos la posibilidad de combinar las funciones del Port Center con instituciones existentes relacionadas con el tema. En el caso de Dunkirk, el Museo del Puerto aceptó el desafío de asumir las misiones del Port Center con una

innovadora estructura legal, y la creación de una exposición complementaria en el interior del Museo actual.

En estos Port Center de segunda generación también podemos observar una evolución relativa a la tecnología empleada en las áreas de exhibición. Hoy en día, encontramos tecnologías de realidad virtual y de realidad aumentada o cinética, ofreciendo una forma diferente de interacción y, al mismo tiempo, modelos educativos más flexibles.

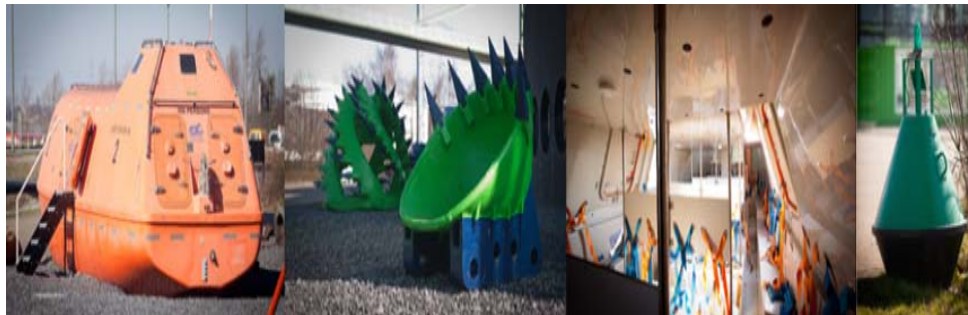
La segunda generación, más tecnológica que la primera, ha traído consigo nuevas maneras de lograr el mismo objetivo, concentrándose en el proyecto educativo. Además del tema de la ubicación mencionado anteriormente, podemos encontrar otros modelos de cooperación, en donde la Autoridad Portuaria colabora con las instituciones municipales y regionales o bien, con entidades culturales que actúan como puente con las partes interesadas en materia de relación entre ciudad y puerto. Dado que una de las principales metas del Port Center consiste en la relación entre el puerto y los ciudadanos, es mejor que el proyecto cuente con la participación de las partes interesadas pertinentes de la ciudad. Este tipo de relación se ha traducido también en instalaciones compartidas, lo que brinda un mejor modelo financiero.

También resulta destacable el hecho de que algunos de estos Port Centers nuevos pueden ser visitados por ciudadanos individuales, sin tener que formar parte de un grupo. Aunque la voluntad educativa sigue siendo la esencia del proyecto, este planteamiento nuevo amplía el grupo objetivo, extendiéndolo también a los turistas; pero eso sí, la atención al público y los materiales editados se han planificado para atender al público más joven.

Las nuevas herramientas también permiten mejores experiencias, pero los principales instrumentos para el Port Center siguen siendo las visitas al puerto y el contacto directo con los profesionales.

## Port Centers representativos:

### 1) Port Center del Puerto de Amberes: Lillo Port Center



Lillo Port Center es un centro educativo para visitantes con información sobre el puerto de Amberes. Desde aquí hay extensas visitas guiadas al puerto para escuelas y grupos.

Lillo Port Center tiene como objetivo ofrecer una vista entre bastidores del puerto de Amberes para escuelas y grupos de empresas y otras organizaciones o asociaciones. Durante los recorridos en autobús, un guía explica la importancia de la industria portuaria y la logística para nuestra vida cotidiana.

En el mismo centro hay una exposición interactiva de gran alcance en la que los visitantes pueden descubrir muchos aspectos interesantes y a veces sorprendentes del puerto.

Alrededor del Port Center se encuentra el "jardín marítimo": una exposición al aire libre de 1000 m<sup>2</sup> con grandes partes de barcos y objetos portuarios típicos como boyas, bolardos y un cubo de dragado. También hay dos contenedores con objetos especiales, incluido el motor de un barco.

## 2) Port Center del Puerto de Rotterdam: EIC – Education and Information Centre Mainport Rotterdam



El EIC de Rotterdam ofrece programas educativos que constan de los siguientes elementos:

- Una visita guiada en autobús a través del puerto de Rotterdam y el área industrial. (Los guías de viaje de EIC son antiguos trabajadores portuarios que trabajan como voluntarios).
- Una visita a una o dos compañías en el puerto. Se puede elegir entre más de 50 empresas asociadas en diversos sectores, como:
- Manipulación: Contenedores, Frutas, Roll-on / Roll-off, Centros de distribución, Granel seco y líquido
- Industria: Refinerías (Shell, ExxonMobil, BP, Q8), industria química y petroquímica,
- Servicios de soporte: reparación de barcos, reparación de contenedores, centro de servicios ferroviarios, servicios ambientales y de seguridad.

El programa se establece en estrecha cooperación con la parte solicitante (la escuela, la universidad y las empresas portuarias). Los grupos consisten en un máximo de 30 personas durante una visita a la empresa. Si hay más de 30 personas, el grupo se dividirá.

El EIC está situado en el corazón del área industrial y portuaria de Rotterdam: en la península de Rozenburg. El centro es una gran sala de exposiciones y lugar de encuentro. La exposición contiene una visión general de lo que el puerto tiene para ofrecer.

Además de esta sala de exposiciones (900 m<sup>2</sup>), el EIC consta de una sala de cine (capacidad para 110 personas) y 3 aulas / salas de conferencias (capacidad de unas

25 personas cada una) utilizables para todos los visitantes, no solo para los estudiantes.

El edificio también contiene una cantina con una terraza, llamada 'The Kombuis', donde los visitantes pueden tomar café, té, refrescos y aperitivos por cuenta propia.

Durante todo el día, los grupos están acompañados por guías de EIC que son responsables del curso del programa. Se solicita a la parte solicitante que proporcione uno o dos miembros del personal por grupo. Los miembros del personal son responsables de la seguridad y el orden en el grupo durante el día.

Se espera que los participantes reciban información sobre el contenido del programa, ya que la excursión se considera un viaje educativo (no recreativo).

Antes de la excursión, se debe completar un formulario de responsabilidad. El instituto solicitante debe cerrar un seguro de responsabilidad civil para los participantes, incluido el personal acompañante, antes del inicio de la excursión.

La contribución por alumno es de € 8,75 incl. 19% de IVA. Esto incluye el traslado en autobuses hacia y desde la oficina central.

### 3) The Ashdod Port Company Visitor and Conference Center



El Centro de Visitantes abre sus puertas al fascinante mundo de los puertos marítimos. Los visitantes realizarán un viaje único que les permitirá experimentar y observar todas las facetas de las operaciones del puerto.

La gira en sí incluye numerosas películas, experiencias interactivas y otras sorpresas; todo lo cual introduce a los visitantes a la historia y tecnología del puerto. Después del recorrido, los visitantes saldrán al puerto para conocer de cerca cómo funciona.

El Centro de conferencias incluye un teatro con capacidad para 135 personas, adyacente a una sala de conferencias con capacidad para 35 personas y un vestíbulo de recepción.

El centro está equipado con el último equipo de audio y video. Se pueden pedir refrigerios ligeros y el almuerzo está disponible en el restaurante adyacente. El sitio ofrece mucho espacio de estacionamiento y es accesible para discapacitados.

Las visitas son solo para grupos y deben programarse con anticipación.

Las visitas son gratuitas.

Los visitantes deben tener al menos 9 años de edad.



#### 4) Le Port Center de Le Havre



Port Centre le ofrece una visión global de las actividades portuarias en Le Havre, a través de una escenografía diseñada como plataforma de interpretación:

El piso de la sala panorámica del primer piso está completamente cubierto con una fotografía aérea del área del puerto industrial (escala 1/2500), una de las más grandes de Europa. Esta fotografía te permitirá visualizar:

27 km de largo y 5 km de ancho

10 municipios

La reserva natural del estuario del Sena, que abarca 8.528 hectáreas.

Las principales actividades del puerto se presentan en 7 paneles, organizados según el tríptico portuario de André Vigarié, geógrafo francés, fundador de la geografía marítima en Francia. Para el geógrafo, un puerto es un área de contacto que garantiza la transición entre el mar y el espacio terrestre para bienes y pasajeros. Por lo tanto, se pueden distinguir tres espacios que agrupan cada una de las actividades propias y corresponden a etapas precisas en la circulación del flujo.

El Port Center de La Havre es toda una institución cultural/educativa, con exposiciones permanentes y temporales, programas de visitas, actividades, etc. De hecho, es el primer Port Center de estas características que se abrió en Europe; si bien presenta una singularidad que queremos destacar: presenta opciones de cesión de espacios a la iniciativa privada.

En su página web presenta estas posibilidades de manera sucinta y directa:

---

*“La sala panorámica, ubicada en el primer piso, la sala panorámica puede acomodar hasta 120 personas de cóctel en pie, o 70 sentadas, permite preparar, conservar, preparar y calentar platos o aperitivos. Habitación equipada con micrófono, sistema de sonido, pantallas táctiles, mesas y sillas. Precio: 125 €/hora”*

*“La sala de conferencias, ubicada en la planta baja, tiene capacidad para acomodar hasta 69 personas sentadas. Está equipado con micrófonos, sistema de sonido, pantalla y retroproyector y también tiene una sala de control. Precio: 125 €/hora”.*

*“Para una libertad de organización y una capacidad de recepción de hasta 300 personas, también puede reservar todos los espacios. Precio: 185 €/hora”.*

## **8.- LA RSC**

En su afán de mejorar la comunicación con sus respectivas ciudades, con sus *stakeholders* y con sus empleados, los puertos y las empresas portuarias, desde hace algunos años, vienen elaborando planes directores de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), planes de Buen Gobierno, planes y normas de Transparencia. Con ello lo que se pretende, especialmente desde las Autoridades Portuarias es dar respuesta a las expectativas de los grupos de Interés, y estandarizar la relación con ellos, al tiempo que se establecen metas que permitan evaluar su impacto económico, social y medioambiental. A mayor implicación con esta serie de objetivos, mayor exigencia de transparencia y de comunicación.

Estamos pues, ante otra de las facetas de la relación puerto-ciudad en la que tienen especial relevancia la asunción de compromisos de RSC y su comunicación al conjunto de la ciudadanía. La solidaridad con las personas necesitadas de urgencias asistenciales, la exigencia de transparencia que se reclama desde la opinión pública, los compromisos ambientales, etc. son elementos que definen la responsabilidad social de las empresas con su entorno más inmediato. Los puertos quieren implicarse cada vez más en la asunción de estos valores; y todos llevan a cabo proyectos solidarios.

Gran parte de las Memorias de RSC o de Sostenibilidad de los puertos se han basado hasta 2015 en los principios de la guía Global Reporting Initiative G3, modelo estandarizado que cuantifica la RSC (Responsabilidad Social Corporativa). Entre estos principios se han priorizado los de la sostenibilidad económica y ambiental, y el de información y transparencia al ciudadano de las decisiones ambientales y sociales tomadas en las AP.

No obstante, la creatividad de los puertos y su compromiso social va más allá de los corsés estandarizadores. Unos ejemplos de lo vasto que puede ser el concepto RSC

### **Algunos ejemplos de RSC**

- **Port of Rotterdam** pretende alcanzar en 2050 su objetivo de convertirse en un puerto con cero emisiones de residuos fósiles. Ha hecho de la política medioambiental su gran bandera de la RSC. Actualmente, solo el 6 por ciento de las operaciones del puerto funcionan con energía renovable. Rotterdam ya dispone de vehículos de trabajo diario que funcionan con hidrógeno y energía

solar. Las grandes corporaciones como Unilever y Heineken están estableciendo requisitos cada vez más estrictos para sus proveedores y socios de transporte en el campo de las medidas de reducción de CO2.

Remco Neumann, gerente del programa de Responsabilidad Social Corporativa de la Autoridad del Puerto de Rotterdam explicó en la publicación especializada Portal Portuario ([www.portalportuario.cl](http://www.portalportuario.cl)) que “la sostenibilidad es un criterio de selección importante para estas empresas. Se ve cada vez más como un factor que le da una ventaja competitiva. Ese tipo de principio económico no puede ser ignorado. Esta sociedad sostenible va a suceder de todos modos, por lo que puede convertirse en una parte activa de la transición. Qué es exactamente lo que estamos haciendo como el Puerto de Rotterdam. En el puerto, ya puede encontrar terminales de contenedores completamente eléctricos y embarcaciones híbridas, la reutilización de calor residual y CO2 y un rápido aumento en el uso de la energía solar. El área del puerto ya tiene capacidad para 1.6 MW de capacidad de generación. Se espera que esto se multiplique por diez antes de finales de 2020”.

**Port Castelló.** El puerto de Castelló creó en 2010 el Comité de Responsabilidad Social Corporativa para identificar, coordinar, supervisar y difundir todas las actividades realizadas por la Autoridad Portuaria, no sólo internamente sino también, y de forma transparente, a todos los grupos de interés.

El objetivo primordial del comité es el de transmitir a toda la organización la importancia de una gestión responsable y de una filosofía de trabajo comprometida con el entorno. Es por ello, que se ha considerado vital la implicación de todas las áreas, tanto por sus aportaciones, como por la función divulgativa que deben aportar a la estructura empresarial. El puerto castellonense considera RSC:

- La implantación de Wi-Fi gratuito en la zona lúdica del puerto.
- Los estudios para la reducción del consumo energético en edificios y alumbrado público.
- La guía de eco eficiencia en oficinas.
- La divulgación de buenas prácticas medioambientales.

- Las acciones para minimizar el impacto de la pulverulencia en la operativa del granel sólido: Instalación de pantallas cortavientos y seguimiento de operativa.
- Las medidas de lucha contra la contaminación marina accidental: instalación de equipos de lucha contra la contaminación marina.

**Valenciaport.** En la APV, la política de RSC se centra en los mismos valores que sustentan su Misión general: el servicio público, la eficiencia económica, la calidad del servicio, la transparencia y el respeto ambiental.

En definitiva, mediante la Responsabilidad Social Corporativa la APV se compromete a promover las mejores condiciones en beneficio del área de influencia del puerto, su propio personal, su entorno logístico-portuario y la ciudadanía, en especial su comunidad más próxima.

En coherencia con el conjunto de esta política, en 2011 la APV formalizó su adhesión al Pacto Mundial de las Naciones Unidas con la intención de promover su impulso y difusión; se trata de una iniciativa internacional de carácter voluntario que persigue potenciar el compromiso de las entidades firmantes con el respecto y la promoción del siguiente decálogo de principios considerados básicos y de carácter universal:

- 1) Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos fundamentales reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia.
- 2) Las empresas deben asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los derechos humanos.
- 3) Las empresas deben apoyar la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva.
- 4) Las empresas deben apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción.
- 5) Las empresas deben apoyar la erradicación del trabajo infantil.

- 6) Las empresas deben apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación.
- 7) Las empresas deben mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.
- 8) Las empresas deben fomentar las iniciativas que promueven una mayor responsabilidad ambiental.
- 9) Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.
- 10) Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno.

### **Principios de transparencia**

Las políticas de transparencia y de gestión abierta a cualquier petición de información están, por todo lo anterior, presentes en el día a día de la gestión de la Autoridad Portuaria. Si bien, este compromiso se ha reforzado en gran medida en los últimos años, en cumplimiento de la Ley 19/2013 de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno. Un texto en el que se establecen las obligaciones de publicación de cuanto afecte a las entidades públicas para garantizar la transparencia en su actividad y donde se regula el derecho de acceso de los ciudadanos a la información pública.

Lo que en este sentido hace la APV es poner a disposición de los ciudadanos la información relevante para garantizar la transparencia de su actividad. Y lo hace en los diferentes apartados de su sitio web [www.Valenciaport.com](http://www.Valenciaport.com) donde se ofrece al detalle toda la información relacionada con los aspectos recogidos en la Ley de Transparencia:

- Información institucional, información organizativa y de planificación:
- Información institucional
- Información organizativa
- Información de planificación

En su web, como escaparate de consulta por cualquier ciudadano, sin intermediarios, la APV declara su “intención de ir incorporando voluntaria y progresivamente iniciativas que refuercen la demostración de un comportamiento ético en el ejercicio de las funciones

encomendadas. Entre estas iniciativas se encuentra la publicación de un Registro Regalos 05-05-17 elaborado de acuerdo con las Directrices APV regalos V1016”.

[www.Valenciaport.com](http://www.Valenciaport.com) ofrece información sobre :

- Servicios portuarios y comerciales
- Economía, presupuestos y estadística
- Información relativa a los contratos suscritos por la APV
- Listado de los convenios suscritos por la APV.
- Curriculum y retribuciones del Presidente de la Autoridad Portuaria de València.
- Curriculum y retribuciones del Director General de la Autoridad Portuaria de València.
- Relación de bienes inmuebles propiedad de la APV.

### **Normas sobre aceptación de regalos e invitaciones**

En el caso de la Autoridad Portuaria de València llaman singularmente la atención las “Directrices de la APV para la aceptación de regalos e invitaciones”. Una serie de normas que obligan a “toda persona que reciba un regalo a informar por correo electrónico de la recepción del mismo” y a proceder (devolviendo el regalo o aceptándolo) según se indica en las “Directrices”.

El reglamento de regalos de la APV se basa en las siguientes leyes:

• **Ley 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.** Artículo 26.2b). 6º; las personas comprendidas en su ámbito de aplicación “... no aceptarán para sí regalos que superen los usos habituales, sociales o de cortesía, ni favores o servicios en condiciones ventajosas que puedan condicionar el desarrollo de sus funciones. En el caso de obsequios de una mayor relevancia institucional se procederá a su incorporación al patrimonio de la Administración Pública correspondiente”.

• **Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público.** Artículo 54.6. “Se rechazará cualquier regalo, favor o servicio en condiciones ventajosas que vaya más allá de los usos habituales, sociales y de cortesía, sin perjuicio de lo establecido en el Código Penal 4”.

Con estas directrices la APV declara su voluntad de “intensificar su compromiso con la transparencia, la rendición de cuentas y la vocación de servicio público; por ello,

---

es su intención ir incorporando voluntaria y progresivamente recomendaciones que lo hagan posible, y que refuercen la demostración de un comportamiento ético en el ejercicio de las funciones encomendadas”.

La normativa de regalos de Valènciaport es de obligatorio cumplimiento de “toda la plantilla de la APV, incluido el personal eventual y los altos cargos” y para su implantación la APV se comprometió – y así lo hizo – a comunicar a sus principales proveedores, clientes y a todos aquellos colaboradores que considere las siguientes “directrices para que sean conocedores de las mismas”.



La muestra del cumplimiento de este reglamento está accesible desde la web de la APV.

**Pautas de actuación en APV ante regalos e invitaciones**

- De acuerdo con la normativa vigente y aplicable a los miembros del Gobierno y Altos Cargos y asimilados de la Administración del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, no se aceptarán para sí regalos que superen los usos habituales, sociales o de cortesía, ni favores o servicios en condiciones ventajosas que puedan condicionar el desarrollo de sus funciones.

- En esta misma línea, ninguna persona de la plantilla de la APV podrá aceptar, recibir, solicitar, ni ofrecer directamente o a través de terceros, cualquier regalo, favor o servicio que vaya más allá de los usos habituales, sociales de cortesía y protocolo que pueda condicionar el desempeño de las funciones o poner en cuestión la independencia/neutralidad/profesionalidad de la organización. Los obsequios de la APV están destinados a promover su imagen de marca y atender los compromisos de protocolo e institucionales.

- Se consideran atenciones enmarcadas en los usos habituales y costumbres sociales de cortesía y protocolo:

- Aquellos cuyo valor estimado no supere un importe aproximado a 50 €, siempre que sean entregados o recibidos de forma transparente y con carácter ocasional.

- Los obsequios institucionales o de carácter protocolario que se puedan intercambiar o recibir en el ejercicio de funciones públicas o de misiones institucionales, así como las atenciones enmarcadas en actos públicos o promocionales.

- Las invitaciones a actos de contenido cultural o espectáculos públicos y las atenciones derivadas de la participación en un acto público o visita oficial por razón del cargo o función que se ostente, así como de la participación o presencia en ponencias, congresos, seminarios y actos similares.

En el supuesto de que se reciba cualquier regalo que no reúna las características mencionadas,

Aquí un ejemplo del detalle con el que se hace pública la información sobre regalos, en el que se hace público el día de entrega del regalo, quien lo entrega, a quién va dirigido, cargo, dónde se entrega el regalo y en qué consiste el regalo (en este caso una agenda del año 2017).

A

23/12/2016	Noatum Container Terminal Valencia	Emmanuel Segura Tarín	Departamento de Presidencia	Despacho	Agenda 2017
23/12/2016	Noatum Container Terminal Valencia	Gabriel Sánchez Martínez	Departamento de Presidencia	Despacho	Agenda 2017
23/12/2016	Noatum Container Terminal Valencia	Vicent Palacé Descals	Jefe de Relaciones Externas y Comunicación	Despacho	Agenda 2017
23/12/2016	Noatum Container Terminal Valencia	Natalia Alcañiz Fillol	Jefa de Apoyo a Gabinete de Presidencia	Reparto personal APV	Agenda 2017

### **APORTEM-Puerto Solidario València**

El compromiso de apoyo de la Autoridad Portuaria y de las empresas de la Comunidad Portuaria a los sectores y población en peligro de exclusión de los distritos marítimos es otra de las facetas de la RSC de Valenciaport. Para estos fines sociales la Autoridad Portuaria y una veintena de empresas privadas acordó coordinar las acciones de RSC entorno al grupo “APORTEM-Puerto Solidario València”.

En el seno de este proyecto se han definido dos líneas de trabajo simultáneas: una línea de orientación en la gestión, aprendizaje y foro de debate, y una segunda línea de colaboración para la acción social compartida en beneficio del entorno.

Entre las actuaciones llevadas a cabo cabe destacar:

- Donación de mobiliario de oficina y promoción del voluntariado – Asociación Arca de Noé de Nazaret.
- Punto solidario para la recogida de alimentos durante el Concurso Mundial de Paellas del Sector Marítimo – Fundación Alana.

- Campañas de recogida de prendas de vestir, alimentos, productos de higiene, material escolar y juguetes por Navidad – Colegio Santiago Apóstol.
- Campañas de recogida de alimentos, juguetes y bienes de primera necesidad – Casa de la Caridad.
- Campañas de recogida de productos de higiene infantil y alimentos infantiles – Casa Cuna Santa Isabel.
- Campañas de recogida de prendas de vestir, menaje para el hogar, productos de alimentación y productos de higiene personal y del hogar para la atención de necesidades básicas de inmigrantes subsaharianos – Casa de Acogida Peter Maurin.
- Campañas de recogida de prendas de vestir, menaje para el hogar, productos de alimentación y productos de higiene personal y del hogar para la atención de necesidades básicas de mujeres inmigrantes – Casa de Acogida Dorothy Day.
- Campañas de recogida de prendas de vestir, alimentos y juguetes para familias en situación de extrema precariedad atendidas en el entorno del puerto – Fundación Alanna.
- Campañas de donación de sangre en la Comunidad Portuaria – Centro de Transfusión de Sangre CV.

## **9.- LOS INFORMES DE IMPACTO**

Los estudios, análisis o informes de impacto (medioambiental, económico, etc.) surgen a partir de la necesidad de los gobiernos, empresas e instituciones de prever las consecuencias que se derivarán a partir de la realización de grandes proyectos de inversión; y “sirven para medir la repercusión y los beneficios de inversiones en infraestructuras, organización de eventos, así como de cualquier otra actividad susceptible de generar un impacto socioeconómico, incluyendo cambios legislativos y regulatorios” (PWC, 2012). Constituyen un instrumento útil para la toma de decisiones en las planificaciones de inversión y “permiten cuantificar la importancia de una infraestructura, concretamente de un puerto, dentro de un área en la que manifiesta su influencia, y en relación con el resto de sectores económicos.” (María Luísa Martí Selva y otros, 2009).

Con estos trabajos se trata de anotar los pros y los contras, las aportaciones positivas y los inconvenientes de una determinada actuación sobre una economía, sociedad o territorio determinado. En este sentido, Bravo y Murillo (1997) apunta,

### Como ventajas de estos trabajos:

- Permiten obtener una medida de los “impactos totales” (efectos directos, indirectos e inducidos) de la actuación pública.
- Reducen el grado de incertidumbre sobre la magnitud de los impactos.
- Dotan de argumentos y de legitimización a las acciones públicas, pues permiten medir su impacto.
- Generan efectos formativos sobre los directivos públicos que han de tomar decisiones.
- Producen efectos comunicativos e informativos en general, pues generan mayor conocimiento sobre la actividad entre la sociedad.

### Como inconvenientes para poder realizar estos estudios:

- Es difícil diseñar y desarrollar modelos concretos.
- Es difícil acceder a la información necesaria.
- Es difícil la implementación de un modelo.

Se trata de estudios que posteriormente serán utilizados por economistas y por informadores: por técnicos, para la toma de decisiones; por políticos, dirigentes, grupos de presión y periodistas para crear determinados mensajes o defender/cuestionar unos u otros intereses.

En función de cual haya sido la motivación que generó la realización del informe, el modelo seleccionado para su elaboración puede tener un cariz determinado. Así podremos encontrar informes de impacto económico en los que se estudia con especial cuidado la demanda portuaria, el sector exportador, los efectos multiplicadores de la inversión, o modelos econométricos.

Los estudios de impacto han sido más habituales a medida que ha aumentado la sensibilización por el medioambiente y por la optimización de los recursos económicos, especialmente en épocas de crisis. Los gobiernos y/o las empresas necesitan ajustar presupuestos y estimar los costes y los retornos de sus actuaciones; pero sobre todo necesitan explicar a los ciudadanos, a los clientes, a los accionistas y socios cómo han invertido unos recursos determinados y qué se ha obtenido a cambio.

Los primeros estudios de impacto que se realizaron fueron para evaluar efectos medioambientales de determinadas inversiones sobre municipios o territorios concretos. Y de la misma manera, los primeros trabajos de este tipo centrados en los puertos fueron para conocer los impactos de determinados puertos sobre sus respectivas regiones.

El primer estudio centrado en el impacto de la actividad portuaria lo llevó a cabo J. Hill, profesor de la Universidad de Maryland (Hill, 1975) para evaluar el impacto de los puertos de Baltimore y Maryland en el estado de Maryland. Posteriormente, la U.S. Marine Administración (1979) desarrolló una base teórica para tratar que la utilizaran otros puertos y poder realizar así informes comparables.

Esta metodología, conocida como de “impacto económico”, ha sido aplicada en diferentes puertos europeos y canadienses, además de los norteamericanos. A esta línea de investigación se unió K.A. Opoku (1990) para estudiar el impacto de la industria portuaria sobre la región metropolitana de Nueva York y New Jersey. Gardner Pinfold (1991) seguiría con este tipo de investigaciones para los puertos de Halifax, Nueva Escocia, etc; trabajos que le permitirían crear su propia compañía de consulting (<http://www.gardnerpinfold.ca>); una empresa con la que asegura haber realizado más de 700 informes de este tipo para numerosos países del mundo.

En los estudios de Desalvo y Fuller (1988, 1994 y 1995) se comenzó a utilizar la combinación de encuestas a las empresas del puerto de Tampa con las tablas input-output, para un estudio sobre el impacto de este puerto de Florida.

El estudio de referencia vino de la mano de Beham (1988) con su trabajo sobre el puerto de Dublín. Se había generado ya un modelo para estudiar el impacto que ejercía la economía portuaria sobre una región con magnitudes como el análisis de las ventas totales, los excedentes empresariales de las empresas portuarias, los impuestos recaudados, los sueldos y salarios pagados por estas empresas y el empleo generado.

En España, los antecedentes son los trabajos realizados por Fraga y Seijas (1992) para el puerto de El Ferrol y por De Rús, Román y Trujillo (1994) para el puerto de Las Palmas. En ambos estudios se estima la actividad económica directa. Buscaban los impactos a partir de la estructura de costes.

Puertos del Estado, en España, adoptaría la metodología utilizada en los puertos de Nueva York y New Jersey. A partir de ahí se han realizado numerosos trabajos en los puertos españoles basados en las tablas de Leontief para cuantificar el impacto directo, indirecto y los efectos inducidos de la industria portuaria.

En 1998 un estudio de los puertos de Barcelona y Tarragona (CEEFT, 1998) permitió investigar el efecto de los puertos catalanes y el resto de España.

Los trabajos de impacto se han sucedido en la práctica totalidad de los puertos de interés general de España, verificando lo que parecía evidente: los puertos son importantes para las economías regionales.

E la actualidad, la metodología que las universidades y empresas de consultoría aplican para realizar estos trabajos está bastante estandarizada; pues lo que se busca es conocer los detalles de la actividad objeto del estudio y sus impactos o efectos directos, indirectos e inducidos.

Cada uno de los “efectos” investigados tiene su propia definición y elementos de diferenciación respecto a los otros:

- El **efecto directo** se referirá a la producción (valor añadido bruto) y al empleo generados en aquellos sectores que son receptores directos de las inversiones que estudiamos. Las demandas sectoriales necesarias para cubrir los gastos de los agentes de la Comunidad Portuaria. También se refiere al gasto que atrae la nueva inversión o empresa, así como los que se ven afectados por la reforma normativa o regulatoria.

- El **efecto indirecto** se corresponderá con la producción y el empleo generados en los sectores que se benefician indirectamente de las inversiones y del gasto, es decir, aquellos que suministran a los sectores directamente afectados los bienes y servicios necesarios para su actividad (PWC 2012). Es decir, la resultante de las actividades económicas necesarias para atender los requerimientos de los agentes mencionados en el efecto directo y sus sucesivas interacciones (UPV, 2017).

- El **efecto inducido** será el de la producción y el empleo que se genera gracias al consumo de bienes y servicios que realizan los agentes económicos (empresas y empleados) de los sectores que se benefician, directa o indirectamente, de las inversiones y gastos.

### **El “inicial” y el “total”: dos efectos adicionales**

Para el estudio de los impactos económicos de los puertos, la metodología adopta en algunos casos la variación importante (María Luísa Martí, 2009b). Tomando como base el estudio sobre la influencia de los puertos catalanes y el resto de España (CEEFT, 1998) se consideró importante añadir a la lista de “efectos”, los denominados INICIAL Y TOTAL.

En este sentido, el Efecto Inicial – como más adelante veremos en el caso del estudio de la Autoridad Portuaria de València - sería el vinculado a la actividad realizada en el propio puerto por las empresas integrantes de la industria portuaria, así como por aquellas empresas totalmente dependientes de las relaciones comerciales con la Comunidad Portuaria.

Por ejemplo, en el caso del puerto de València, la empresa SEVASA estará enmarcada en Efecto Inicial, pero no así los salarios de los estibadores, dado que son dependientes de una bolsa a la que recurre SEVASA para atender las necesidades de mano de obra.

Para determinar el Efecto Inicial es imprescindible el recurso de la encuesta como instrumento que permite obtener la información contable precisa de Autoridad Portuaria, transitarios, consignatarios, sociedad de estiba, prácticos, remolcadores, amarradores, agentes de aduanas y demás proveedores de servicios portuarios.

El segundo de estos dos nuevos efectos, el Total sería el resultante de sumar los efectos inicial, directo, indirecto e inducido.

Conocer cuál es el efecto inicial es importante para saber cuál será el multiplicador de la inversión en un puerto; y a partir de ahí otros efectos de las nuevas inversiones sobre los hinterlands de cada instalación portuaria.

Por ejemplo, en el siguiente recuadro vemos los denominados multiplicadores de Leontieff que miden el impacto directo e indirecto del puerto en determinados indicadores, por ejemplo, el empleo o el VAB, tienen un rango de variación muy elevado. Si el país es pequeño y el puerto muy grande, el impacto se diluye en el entorno y su multiplicador es bajo (Rotterdam 1,13, Amberes 1,18) y viceversa.

En el caso de Sagunto, el multiplicador del VAB es de 1,74, esto es, por cada millón de euros de VAB inicial, el efecto directo e indirecto en el resto de la economía es de 1,74 adicional.

En el caso de València, del 2,25; y en el caso de Gandia del 0,97. En el cuadro siguiente se detallan los multiplicadores de diversos puertos europeos.

Table 9. Overview of port multipliers (backward linkages)

	Leontieff multiplier
Le Havre/Rouen	2.47
Marseille	2.01
Mersin	1.79
Hamburg	1.71
Antwerp	1.18
Rotterdam	1.13

Fte.: OCDE (2014), The  
Competitiveness of  
Global Port-Cities:  
Synthesis Report

Source: OECD Port-City case studies

Las variables económicas que se buscan para cada uno de estos efectos son, los salarios, los excedentes brutos de explotación los ingresos fiscales, el valor añadido bruto generado, la producción total y el empleo generado.

Para la obtención de datos se recurre a datos procedentes de las Tablas Input-Output (TIO) de la Contabilidad Nacional/Regional pues en ellas describe el flujo de bienes o servicios entre los distintos sectores de la economía nacional/regional durante un periodo de tiempo.



Pero no siempre están los datos que se buscan para el estudio que se pretende. Es este el momento de la encuesta. Los patrocinadores y autores de los trabajos – en especial, de las encuestas – se comprometen a no hacer uso individualizado de ningún resultado, comprometiéndose a trabajar siempre con cifras agregadas.

Las motivaciones para encargar estudios de impacto, como hemos visto, son diversas. En algunos casos pueden deberse a una actitud reactiva de las empresas y organismos para generar “discurso y argumentos” por cuestiones de reputación, por contrastes con la competencia o para la obtención de mejores condiciones de financiación o de negociación con los competidores.

### **Comunicar los estudios de impacto**

En el caso de los puertos, los estudios de impacto contienen una motivación, además de técnica: la motivación comunicativa. Los puertos quieren explicar a sus sociedades qué hacen y qué repercusiones tiene aquello que hacen, porque tienen previsto continuar haciéndolo.

La voluntad de desarrollar buenas prácticas en la relación puerto-ciudad suele estar presente en la contratación de estos trabajos.

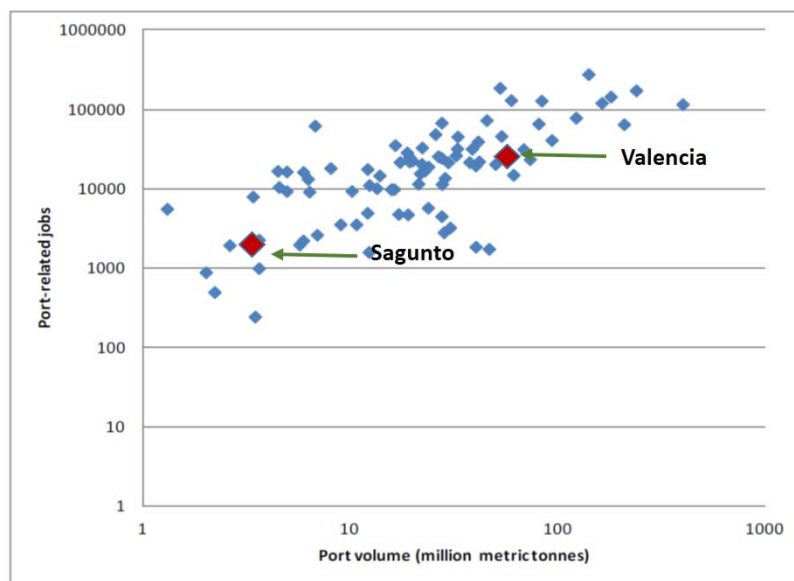
Los puertos necesitan datos, argumentos, cifras, evoluciones estadísticas en las que se observe con claridad que la actividad portuaria está plenamente justificada: genera empleo, riqueza y bienestar para el conjunto del municipio, de la comarca, del hinterland o del país. Y esa explicación debe surgir de estudios encargados a empresas o instituciones independientes para dar así mayor rigor y fidelidad de los resultados ante un público que no tiene previsto leer de manera pasiva las conclusiones que surjan.

Las grúas son ruidosas, los barcos emiten humos, las terminales ocupan superficie de las fachadas marítimas de las ciudades, propician tráfico de trenes y camiones que impiden el desarrollo pausado de calles y plazas, etc. Pero los puertos también generan empleo, actividad económica, crecimiento y desarrollo; y muchos otros valores (culturales, sociales, relacionales,) que resultarían impensables para las ciudades si sus frentes portuarios no hubieran vivido un desarrollo constatable.

Los puertos también “emiten” datos estadísticos sobre su importancia para cuestiones tan sensibles para la opinión pública como la generación de empleo; ¡pero hay que explicarlas!

Diversas investigaciones coinciden en que cuanto más grande es el puerto, más empleos relacionados con el puerto tiene su *hinterland*. En este sentido, un meta estudio de aproximadamente 150 informes de impacto portuario, realizado por la OCDE, (OCDE, 2014) indica que, en promedio, un millón de toneladas de rendimiento portuario están asociadas con 800 empleos directos e indirectos. La variación de los resultados es bastante grande, pero dos tercios de los puertos en la muestra tienen entre 200 y 1500 empleos por millón de toneladas de carga portuaria. El margen es tan amplio a causa de las diferentes metodologías empleadas y de otros elementos que distorsionan la relación; pero el vínculo carga/empleo se puede apreciar en el siguiente gráfico:

Figure 9. Relation between employment and port volume



Fte.: OCDE (2014), The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report

Con respecto a los puertos de cruceros, el número promedio de empleos directos e indirectos es de 3,5 por cada mil pasajeros de cruceros, nos indica el mismo informe mencionado.

Las explicaciones que se den a la opinión pública sobre el resultado de los estudios de impacto, además de estar basadas en datos y estudios rigurosos deben ser sencillas, porque el contenido de estos trabajos no siempre se desmenuza ante la sociedad como ésta exige. Veamos si no, cómo se detallan los objetivos del “Estudio de Evaluación del

Impacto Económico del Puerto de Algeciras de 2014”, como ejemplo de lo que no debe ser:

*“El objetivo de este estudio es la evaluación de la actividad económica del PBA (Puerto de la Bahía de Algeciras) en el ejercicio 2014. La meta global es similar a la expresada en trabajos anteriores, calculándose con precisión los efectos en el nivel de actividad económica que las empresas e instituciones que dependen en mayor o menor grado del Puerto generan en su entorno. Es decir, se han identificado las empresas que dependen del PBA, se las ha encuestado de forma exhaustiva para conocer su actividad y grado de dependencia del puerto, y se han calculado los efectos directos, indirectos e inducidos sobre las principales variables de interés. Al objeto de evitar en futuras evaluaciones la distorsión que podría ocasionar la inclusión de las inversiones, el Informe Extendido contiene los resultados generados por el gasto corriente y los impactos que producen los gastos de inversión”.*

Evidentemente, el párrafo anterior no lo ha redactado un comunicador. Y ese es otro factor a tener en cuenta cuando se prepara la difusión de un estudio de impacto económico: será necesario preparar textos y materiales, en todo tipo de soportes, para que los contenidos del mismo lleguen con claridad a la comunidad portuaria y a la opinión pública en general.

En España han elaborado estudios de impacto económico los puertos de la APV (València, Sagunto, Gandia), Santander, Barcelona-Tarragona, Huelva, Tarifa, Cartagena, Algeciras, Almería... En todos ellos se han utilizado las TIO; y aunque hay variaciones sobre el alcance de los trabajos, todos coinciden en destacar la importancia de los puertos por el número de puestos de trabajo que generan y el valor añadido bruto o producción generada.

Con algunas excepciones, el empleo y producción adicional generada serían dos elementos con los que se podría comparar (en cifras absolutas) la importancia económica de diferentes puertos del mundo, dejando asentado que este hipotético pódium que se construiría con esta comparación no serviría para establecer la importancia relativa de cada puerto con su hinterland.

## **Estudio de Impacto de VALÈNCIAPORT (Puertos de la Autoridad Portuaria de València: València, Sagunto y Gandia)**

Uno de los últimos estudios de impacto que se han realizado es el de los puertos de la Autoridad Portuaria de València. Lo llevó a cabo el Departamento de Economía y Ciencias Sociales a través del Grupo de Investigación de Economía Internacional y Desarrollo de la Universitat Politècnica de València. El trabajo está desarrollado sobre datos del ejercicio 2015. Lleva la firma de María Luísa Martí Selva, de Rosa Puertas Medina y de Ismael Fernández Guerrero (UPV, 2017).

Este informe – quizás por ser de los últimos llevados a cabo – coincide, en tratamiento de contenidos e incluso de imagen - con el último disponible del puerto de Vancouver. Es arriesgado presuponer que se detecta una tendencia en los modelos de comunicación. Posteriormente comprobaremos con algunos ejemplos que no todos los trabajos están desarrollados con la misma voluntad explicativa que los dos señalados; por lo que dado que ya comienza a asentarse un estándar de “estudio de impacto” también podrían comenzar a descartarse algunos “acabados”, por lo difícil que resulta explicarlos.

El informe de los tres puertos de la APV tiene por objetivo cuantificar el impacto económico asociado a la actividad comercial de Valenciaport (marca comercial de los tres puertos de la APV) en 2015, en términos de producción, renta y empleo en la economía Valenciana utilizando la metodología input-output. (No incluye el sector cruceros).

La presentación del informe sobre el “Impacto Económico de los Puertos de la Autoridad Portuaria de València” se llevó a cabo el 24 de julio de 2017. Fue un gran acontecimiento social organizado en el emblemático Edificio del Reloj del puerto de València al que asistieron representantes de todas las asociaciones empresariales, empresas de la comunidad portuaria, el presidente de Puertos del Estado e incluso el President de la Generalitat.

El estudio, en sus primeros párrafos, aparte de mostrar la metodología empleada lanza un mensaje de desagravio y una velada declaración de intenciones:

*“El sistema portuario español, se rige por el principio de autofinanciación para el desarrollo y ejecución de sus infraestructuras. En 2017 la partida de inversiones del Estado asciende a 864 millones de € de los cuales 55*

*millones están previstos para los puertos pertenecientes a la APV (esta cifra supone la tercera parte de lo destinado al Puerto de Barcelona). Una de las actuaciones más relevantes en la CV relacionada con el transporte será la mejora de la obsoleta línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, mejorando así el transporte intermodal ferrocarril/ marítimo.*

*Todo ello ha despertado el interés por conocer el impacto económico conjunto de dichas instalaciones portuarias. La metodología input-output, descrita en el Entregable E4, permite cuantificar el impacto con objeto de determinar la actividad generada en la CV en relación a la gestión y el funcionamiento de esta industria portuaria. Los resultados serán de gran utilidad a las autoridades, tanto para justificar las continuas inversiones necesarias en la mejora de su competitividad internacional, como para contrarrestar las posibles perturbaciones que el desarrollo de este tipo de actividad pudiera ocasionar en el entorno geográfico, compartido con las necesidades ciudadanas tanto productivas y comerciales como paisajísticas y de uso ciudadano, deportiva y de ocio.”*

Es decir, se presenta el informe demostrando un agravio comparativo consentido, permitido y aprobado por el Gobierno de España, entre el puerto de València y el puerto de Barcelona; y se presentan sus resultados para que las autoridades justifiquen sus inversiones (en el caso Valenciano fuera incluso de la Comunidad Autónoma).

El trabajo ha contado para su desarrollo con diversas fuentes de información, como se detalla en el siguiente gráfico. Los datos del Instituto Valenciano de Estadística (IVE) y del Instituto Nacional de Estadística (INE) se han utilizado, como fuentes de la economía Valenciana, para desplegar las tablas input-output y las referencias de la contabilidad regional, respectivamente. Las encuestas y el registro mercantil, para obtener la información empresarial portuaria.



Con estos datos se han evaluado los efectos desglosados del informe:



El estudio de Valènciaport, añade algunas novedades; entre ellas el desglose de la importancia relativa de cada uno de los tres puertos dependientes de la APV en gastos corrientes, sueldos, PIB y empleo generado, según se detalla en el siguiente recuadro:

**Importancia relativa de cada puerto**

Variables	Puerto Valencia	Puerto Sagunto	Puerto Gandía	Conjunto de los puertos
Gasto corrientes	85,5%	14,1%	0,34%	100%
Sueldos	91,8%	7,4%	0,7%	100%
PIB	90,8%	8,4%	0,6%	100%
Empleo	90,7%	8,2%	1%	100%

Las cifras son concluyentes. Para el resultado global, estas que siguen a continuación son los resultados más relevantes del Estudio de Impacto Económico de los Puertos de la Autoridad Portuaria de València.



- **Efectos VAB.** Los puertos de Valenciaport generan un VAB de 2.352 millones de euros, el 2,49% del total de la Comunitat. Esta cifra surge de los 723,45 millones de euros generados por la actividad inicial de Valenciaport y por el impacto económico que su actividad propicia en las empresas de la comunidad portuaria, una actividad que implica una suma de valor de 1.629 millones de euros,

entre directo, indirecto e inducido. Por sectores económicos, cabe destacar el impacto en sectores como transporte y comunicaciones, que representa el 19,11% del total; construcción, que alcanza el 14,96%; inmobiliaria y servicios a empresas, con el 14,91%; y comercio y reparación, con el 13,40%. Todos ellos son sectores sobre los que la industria portuaria tiene una gran influencia, debido a su fuerte dependencia para asegurarse un correcto funcionamiento.

**DISTRIBUCIÓN POR SECTORES DEL IMPACTO ECONÓMICO DE LOS PUERTOS DE LA APV**

Sectores	Efecto Directo	Efecto Indirecto	Efecto Inducido	Efecto Total
Agricultura	0,09%	0,58%	1,32%	0,58%
Energía	7,63%	6,63%	7,25%	7,44%
Alimentación	0,53%	1,06%	4,07%	1,89%
Textil y Calzado	0,32%	1,12%	1,24%	0,71%
Industria química	0,77%	1,91%	1,48%	1,09%
Otros productos no metálicos	3,86%	6,40%	5,14%	4,47%
Metalurgia	1,99%	4,58%	1,85%	2,07%
Maquinaria y equipo eléctrico	2,54%	3,54%	2,75%	2,87%
Madera y papel	3,75%	6,46%	4,50%	4,17%
Material de transporte	0,94%	0,95%	0,70%	0,85%
Manufacturas diversas	0,15%	0,44%	0,81%	0,42%
Construcción	6,18%	25,74%	26,70%	14,96%
Comercio y reparación	16,19%	9,86%	9,69%	13,40%
Hostelería	6,23%	1,07%	0,84%	3,92%
Transporte y comunicaciones	28,24%	9,27%	6,73%	19,11%
Intermediación financiera	5,41%	6,33%	5,27%	5,41%
Inmobiliarias y servicios a empresas	14,76%	13,75%	15,28%	14,91%
Otros servicios de mercado	0,35%	0,21%	1,14%	0,64%
Otros servicios públicos	0,06%	0,10%	3,26%	1,27%

- **Efecto en empleo.** - Las empresas relacionadas con Valènciaport han generado 36.978 empleos, cifra que representa el 2,04% sobre el total de puestos de trabajo de la Comunitat Valènciana y que muestra la importancia que tiene Valènciaport como factor generador de puestos de trabajo en la comunidad. En concreto, en la actualidad, trabajan en Valènciaport 7.667 trabajadores, entre



operarios y prestadores de servicio. Los tres puertos generan, además, otros 29.311 puestos de empleo entre directos, indirectos e inducidos. Por sectores, el principal efecto se produce en el de transportes y comunicaciones que, con 13.564 empleos, supone el 11,79% del total de trabajadores de este sector en la Comunidad Valènciana.

**COMPARATIVA EMPLEO  
 COMUNITAT VALENCIANA / PUERTOS APV**

Sector Económico	Empleo CV [personas]	Efecto Total. Empleo [personas]	% sobre la CV
Agricultura	56.669	149	0,26%
Energía	24.922	268	1,08%
Alimentación	38.711	120	0,31%
Textil y Calzado	47.991	62	0,13%
Industria química	11.904	38	0,32%
Otros productos no metálicos	41.430	229	0,55%
Metalurgia	22.590	145	0,64%
Maquinaria y equipo eléctrico	18.465	185	1,00%
Madera y papel	23.339	186	0,80%
Material de transporte	15.091	48	0,32%
Manufacturas diversas	24.839	76	0,31%
Construcción	97.310	941	0,97%
Comercio y reparación	364.697	3849	1,06%
Hostelería	143.636	1571	1,09%
Transporte y comunicaciones	115.029	13564	11,79%
Intermediación financiera	32.885	412	1,25%
Inmobiliarias y servicios a empresas	203.203	2259	1,11%
Otros servicios de mercado	162.666	2175	1,34%
Otros servicios públicos	358.423	3033	0,85%

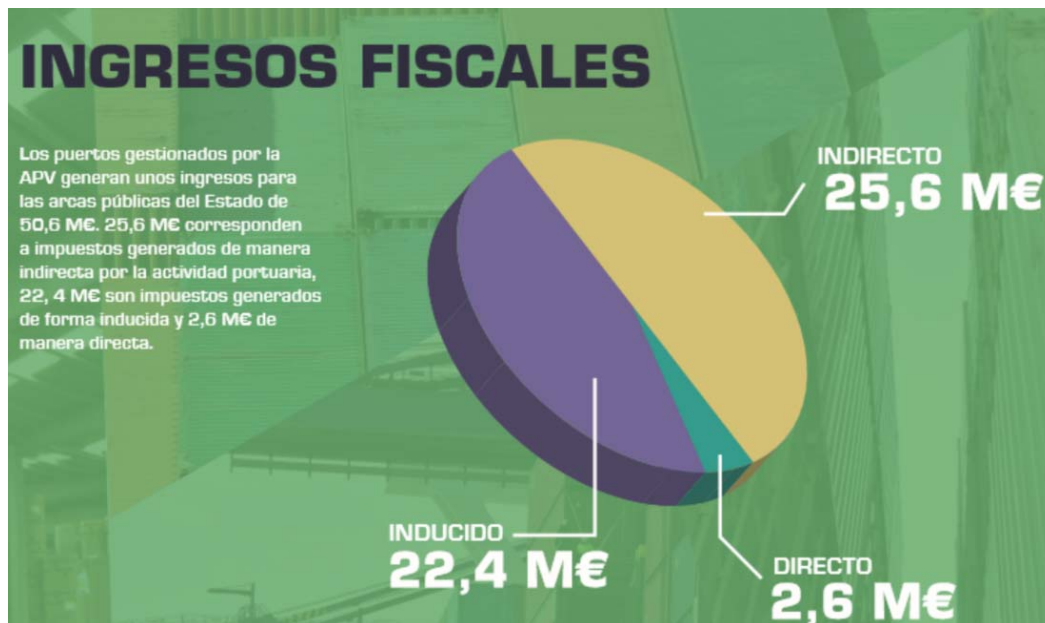




empresariales de 780 millones de euros, de los cuales 544 millones de euros fueron impactos directos, 28 millones de euros se correspondieron al impacto indirecto y 208 millones de euros fueron generados de manera inducida.

- **Efecto salarial.** - Las rentas salariales brutas generadas por la actividad de Valenciaport asciende a 1.194 millones de euros, un 2,25% de las rentas salariales de la Comunitat Valènciana.
- **Beneficios empresariales.** Las empresas relacionadas con la actividad portuaria desarrollada por Valenciaport obtuvieron unos beneficios empresariales de 780 millones de euros, de los cuales 544 millones de euros fueron impactos directos, 28 millones de euros se correspondieron al impacto indirecto y 208 millones de euros fueron generados de manera inducida.

- **Efecto fiscal.** En cuanto a los ingresos fiscales, el estudio concluye que los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de València generan unos ingresos para las arcas públicas del Estado de 50,6 millones de euros, de las cuales 22,4 millones de euros son generados de manera inducida, 25,6 millones de euros son de efecto indirecto y 2,6 millones son impuestos de efecto directo.



### Los puertos de Gandia y Sagunto

La APV, en el estudio de impacto de sus puertos, también analizó la incidencia de los puertos de Sagunto y de Gandia; y se presentaron como tales ante la sociedad saguntina y gandiense en sendos actos públicos.

De la conclusión de los estudios, destacamos a continuación los datos más importantes:

PRINCIPALES INDICADORES MACROECONÓMICOS DEL PUERTO DE SAGUNTO						
	Inicial	Directo	Indirecto	Inducido	Totales	REPERCUSIÓN TOTAL
Nº Empleos	426	953	57	571	1.582	2.009
Producción*	74,60	94,02	7,45	55,37	156,84	231,44
VABpm*	50,76	55,09	3,46	29,50	88,06	130,82
Sueldos y Salarios*	21,33	24,55	1,72	17,28	43,30	64,63
Beneficio bruto*	34,14	29,14	1,58	11,26	41,98	76,12

\*Cifras en millones de euros.

**PRINCIPALES INDICADORES  
MACROECONÓMICOS DEL PUERTO DE GANDIA**

	Inicial	Directo	Indirecto	Inducido	Totales	REPERCUSIÓN TOTAL
Nº Empleos	71	54	3	31	<b>88</b>	<b>159</b>
Producción*	7,28	5,08	0,42	3,03	<b>8,53</b>	<b>15,81</b>
VAB*	4,94	3,00	0,19	1,61	<b>4,80</b>	<b>9,74</b>
Sueldos y Salarios*	3,10	1,39	0,09	0,93	<b>2,41</b>	<b>5,51</b>
Beneficio bruto*	2,38	1,54	0,08	0,62	<b>2,24</b>	<b>4,62</b>

\*Cifras en millones de euros.

En ambos recuadros se muestran los valores iniciales de la actividad portuaria de empleo, producción, Valor Añadido Bruto a precios de mercado, los sueldos y salarios; y los beneficios de las empresas en su actividad relacionada con cada uno de los puertos de Sagunto y de Gandia.

Vemos y podemos comparar cómo el puerto saguntino es fuente generadora de 2.009 empleos, frente a los 159 de Gandia (casi 37.000, el conjunto de Valènciaport). Una comparativa que podemos extender a cada uno de los indicadores; siempre teniendo en cuenta que cada uno de estos dos puertos tiene singularidades propias en su hinterland:

- **El puerto de Sagunto** sigue de cerca la evolución de sus tráficoes. Es una instalación marcada por la APV como la continuidad de futuro del puerto de València. De ahí que el informe destaque como importante para este enclave haber alcanzado los 6,5 millones de toneladas a cierre del 2016; que la carga y descarga de contenedores se haya disparado un 86% y que el número de vehículos que se comercializaron a través del puerto de Sagunto se acercase a los 200.000. Es un puerto que sigue una estela de crecimiento imparable.
- **En el puerto de Gandia**, una instalación de menores dimensiones, pero no por ello menos importante, se destacan precisamente las aportaciones que las instalaciones portuarias llevan a cabo en la ciudad.
  - Un convenio de colaboración firmado entre el Ayuntamiento y la APV contempla el desarrollo de usos de proyección ciudadana en la zona norte; así como el acondicionamiento del dique exterior, la

construcción de un paseo elevado sobre el mismo y la posibilidad de usos ciudadanos y culturales en varios de los tinglados fruteros del Puerto.

- Que el puerto de Gandia recibirá en 2017 inversiones por un importe de 1,9 millones de euros que serán destinadas a mejorar los accesos ciudadanos a sus instalaciones.
- Que el Plan de Empresa de la APV prevé invertir en Gandia 11 millones de euros en nuevos accesos por carretera y en obras contempladas en el Plan Director de Gandia, como las previstas en el recinto y atraque del Muelle Serpis (atraque para consolidar la presencia de Ferrys).

## Otros modelos de estudios de impacto de la actividad portuaria

### ALGECIRAS (Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, APBA)

El estudio “Evaluación del Impacto Económico del Puerto de la Bahía de Algeciras” ha sido realizado por la Universidad de Cádiz en colaboración con la consultora PWC. Es un exhaustivo trabajo presentado en 2017 (APBA, 2017), en el que además de explicar que el puerto generó en 2014 un total de 28.170 empleos y un VAB de 2.010 millones de euros, se entra al detalle de las características físicas de las instalaciones portuarias y de las magnitudes económicas más importantes; y se destaca la posición del puerto respecto al sistema portuario español y europeo. Se analiza su impacto sobre la industria portuaria, de manera directa, indirecta e inducida; y lo mismo sobre la industria dependiente, los organismos oficiales y la actividad pesquera.

En un tríptico divulgativo editado para la divulgación de los resultados, no obstante, los datos que se presentan son básicamente: empleo y VAB.

En el grueso del estudio se entra con detalle a cada uno de los aspectos analizados, presentando incluso el EBITDA y las VENTAS (aunque no presenta los impuestos generados como sí lo hace València).

	<b>Empleos</b>	<b>Sueldos y S.</b>	<b>EBITDA</b>	<b>VAB</b>	<b>Ventas</b>
Directo	9.726	448.143	563.252	1.135.790	2.709.968
Indirecto	10.975	209.055	266.395	534.133	1.252.404
Inducido	7.469	109.855	199.422	340.558	605.951
<b>TOTAL</b>	<b>28.170</b>	<b>767.053</b>	<b>1.029.070</b>	<b>2.010.481</b>	<b>4.568.323</b>

(\*) A excepción de los “Empleos” que vienen expresados en número de ocupados.  
Sueldos y S: Sueldos y salarios (excluyendo cotizaciones a la seguridad social).  
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos (la diferencia de la suma de sueldos y salarios y EBITDA con el VAB a precios básicos corresponde a “otros impuestos netos ligados a la producción”).  
FUENTE: Elaboración propia

Este es el tercer análisis de impacto que el puerto realiza; y en su presentación se admite la dificultad de comparar resultados con el estudio de 2007 por la diferencia de metodologías utilizadas. En este último ya se entra en los efectos directos, indirectos e indirectos que el puerto genera en cada uno de los indicadores, aunque todavía no hace la

diferenciación entre efecto inicial y directo (como ya comienzan a presentar los trabajos de los puertos catalanes y de la APV).

**IMPACTO ECONÓMICO TOTAL DEL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS**

AÑO 2014	EMPLEO	VAB (miles de euros)
Directo	9.726	1.135.790
Indirecto	10.975	534.133
Inducido	7.469	340.558
<b>TOTAL</b>	<b>28.170</b>	<b>2.010.481</b>

La APBA expone su informe que el trabajo realizado tiene dos objetivos generales:

- Estimar la actividad económica generada por el Puerto para que esta información pueda ser utilizada, junto con otros instrumentos, como elemento de juicio para la toma de decisiones estratégicas.
- Evaluar la contribución del Puerto al desarrollo de la Provincia de Cádiz y de Andalucía. La relativización de las variables de impacto, expresadas en relación con las diferentes macro magnitudes provinciales o regionales (valor añadido bruto y empleo), nos proporcionan una imagen sintética y global de la trascendencia económica del Puerto en su entorno.

Como balance final, el trabajo concluye destacando las cifras clave:

- Las actividades vinculadas a la APBA generan el 7,72% del empleo de la provincia de Cádiz y el 1,06% de Andalucía.
- En relación al VAB el impacto de la APBA sobre la provincia asciende al 11,15% y sobre la región al 1,59%.

- En términos de empleo el 34,5% es impacto directo, el 39,0% indirecto y el 26,5% inducido. Si atendemos al VAB, las cifras cambian ligeramente: el 56,5% es impacto directo, el 26,6% indirecto y el 16,9% inducido. Unos resultados que “son coincidentes con todos los informes de impacto que utilizan esta misma metodología, las cifras confirman que las actividades portuarias son altamente generadoras de valor añadido”.

## CARTAGENA (Autoridad Portuaria de Cartagena)

El “Estudio de Impacto en la Economía Regional del Puerto de Cartagena, 2014” ha sido elaborado por la Universidad Politécnica de Cartagena. Se trata de un trabajo de 319 páginas en el que se analizan múltiples series estadísticas de procedencias diversas y de años diferentes en el que se compara la importancia del recinto cartaginés con numerosos indicadores de la economía regional (hay numerosas series de datos del período 2000-2011) para concluir que en el año 2011 (ver recuadro) el puerto de Cartagena generaba un VAB de 985 millones de euros y 11.726 empleos.

El trabajo, como los otros analizados de otros puertos, hace la distinción entre efectos directos, indirectos e inducidos; y diferencia entre industria portuaria (la demandante y la oferente de servicios) y los cruceros.

A diferencia de otros puertos el trabajo no ha inspirado a los responsables de la Autoridad Portuaria de Cartagena para realizar trípticos, gráficos y animaciones de fácil lectura para el público en general.

**Cuadro 6.2. Resumen de efectos económicos 2011 sin deducciones**

		PRODUCCIÓN	VAB	EMPLEO	SALARIOS	EBE
		TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
<b>INDUSTRIA PORTUARIA</b>	Efecto directo	105.382.072,75	57.509.180,75	633,11	26.323.638,70	31.121.297,30
	Efecto indirecto	22.356.624,44	9.957.465,91	179,41	4.552.775,79	5.358.594,48
	Efecto inducido	14.198.749,94	7.804.150,23	155,72	3.526.398,87	4.214.858,04
	<b>EFFECTO TOTAL</b>	<b>141.937.447,14</b>	<b>75.270.796,89</b>	<b>968,24</b>	<b>34.402.813,37</b>	<b>40.694.749,82</b>
<b>% MURCIA</b>			<b>0,2943%</b>	<b>0,1773%</b>	<b>0,2585%</b>	<b>0,3367%</b>
<b>INDUSTRIA DEMANDANTE</b>	Efecto directo	496.583.507,16	382.205.240,85	1.173,42	86.751.291,53	288.041.323,98
	Efecto indirecto	1.011.223.604,86	413.160.894,83	7.294,02	205.790.615,85	203.623.081,37
	Efecto inducido	138.018.900,89	75.714.048,48	1.510,36	34.300.961,13	40.805.633,44
	<b>EFFECTO TOTAL</b>	<b>1.645.826.012,92</b>	<b>871.080.184,16</b>	<b>9.977,79</b>	<b>326.842.868,51</b>	<b>532.470.038,80</b>
<b>% MURCIA</b>			<b>3,4056%</b>	<b>1,8271%</b>	<b>2,4558%</b>	<b>4,4058%</b>
<b>INDUSTRIA OFERENTE</b>	Efecto directo	63.830.329,41	24.830.481,66	503,22	20.572.433,78	4.223.182,49
	Efecto indirecto	13.398.156,30	5.570.462,15	99,88	2.676.861,38	2.857.378,84
	Efecto inducido	10.677.908,21	5.869.638,20	117,12	2.651.859,50	3.170.463,04
	<b>EFFECTO TOTAL</b>	<b>87.906.393,92</b>	<b>36.270.582,01</b>	<b>720,22</b>	<b>25.901.154,65</b>	<b>10.251.024,38</b>
<b>% MURCIA</b>			<b>0,1418%</b>	<b>0,1319%</b>	<b>0,1946%</b>	<b>0,0848%</b>
<b>TOTAL INDUSTRIA</b>	Efecto directo	665.795.909,32	464.544.903,25	2.309,75	133.647.364,01	323.385.803,77
	Efecto indirecto	1.046.978.385,61	428.688.822,89	7.573,31	213.020.253,03	211.839.054,69
	Efecto inducido	162.895.559,04	89.387.836,92	1.783,19	40.479.219,50	48.190.954,53
	<b>EFFECTO TOTAL</b>	<b>1.875.669.853,98</b>	<b>982.621.563,06</b>	<b>11.666,25</b>	<b>387.146.836,53</b>	<b>583.415.812,99</b>
<b>% MURCIA</b>			<b>3,8417%</b>	<b>2,1363%</b>	<b>2,9089%</b>	<b>4,8274%</b>
<b>CRUCEROS</b>	Efecto directo	1.056.998,43	840.913,60	7,97	502.483,10	336.967,00
	Efecto indirecto	3.284.885,49	1.919.972,15	44,59	902.570,08	1.011.306,87
	Efecto inducido	650.761,74	357.073,94	7,12	161.717,19	192.490,44
	<b>EFFECTO TOTAL</b>	<b>4.992.645,67</b>	<b>3.117.959,70</b>	<b>59,68</b>	<b>1.566.770,37</b>	<b>1.540.764,30</b>
<b>% MURCIA</b>			<b>0,0122%</b>	<b>0,0109%</b>	<b>0,0118%</b>	<b>0,0127%</b>
<b>TOTAL INDUSTRIA + CRUCEROS</b>	Efecto directo	666.852.907,75	465.385.816,85	2.317,72	134.149.847,11	323.722.770,77
	Efecto indirecto	1.050.263.271,11	430.608.795,04	7.617,90	213.922.823,10	212.850.361,56
	Efecto inducido	163.546.320,79	89.744.910,86	1.790,31	40.640.936,69	48.383.444,97
	<b>EFFECTO TOTAL</b>	<b>1.880.662.499,64</b>	<b>985.739.522,76</b>	<b>11.725,93</b>	<b>388.713.606,90</b>	<b>584.956.577,29</b>
<b>% MURCIA</b>			<b>3,8539%</b>	<b>2,1472%</b>	<b>2,9206%</b>	<b>4,8401%</b>

*Este es el aspecto que presenta el recuadro resumen del trabajo:*

Fuente: APC, 2014



## **PUERTO DE HUELVA**

El Estudio de Impacto Económico del Puerto de Huelva 2016, es el último trabajo de este tipo realizado en España. Lo ha llevado a cabo el equipo de investigadores de Soluciones de Inteligencia Territorial (SINTERING), una spin-off de la Universidad de Huelva y fue presentado ante la Comunidad Portuaria onubense el 15 de noviembre de 2017, de ahí el interés por incorporarlo al presente trabajo.

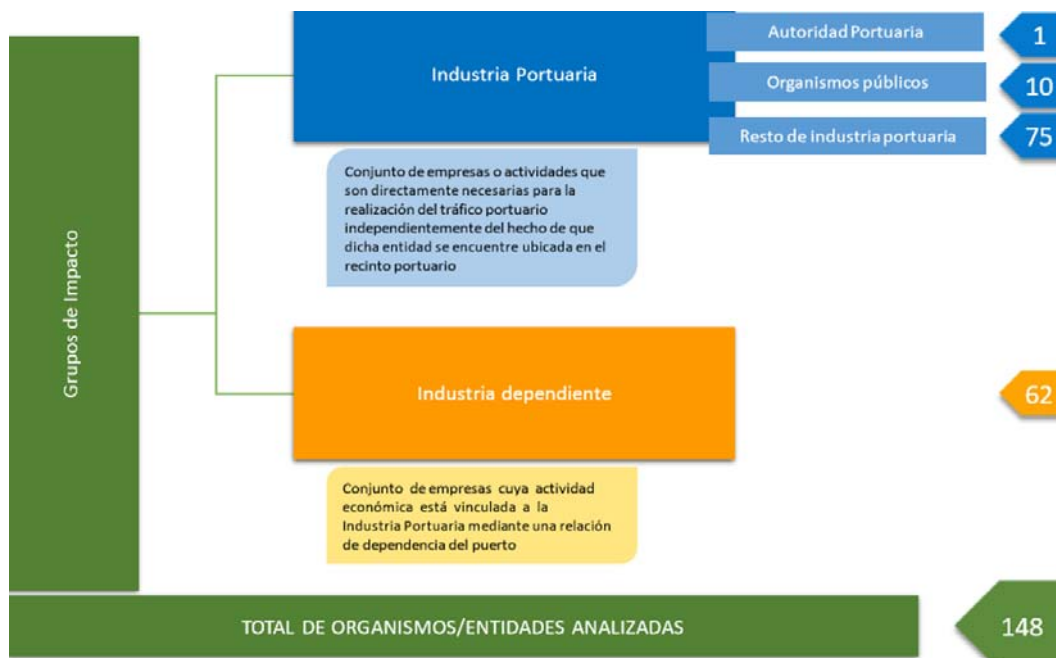
Los investigadores que han llevado a cabo el estudio explican que la estimación del impacto directo, en términos de Valor Añadido Bruto (VAB) y empleo, se ha realizado “a partir de información financiera y de negocio, recogida mediante encuestas de los organismos y empresas identificados como pertenecientes a alguno de los dos grupos de impacto considerados: industria portuaria e industria dependiente del Puerto.

Para el cálculo de los efectos indirectos e inducidos se ha utilizado un modelo input-output basado en los últimos datos disponibles del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía”.

Estamos pues ante un modelo metodológico que se asienta en este tipo de trabajos; pero que en este caso de Huelva sigue la “tradición andaluza” (si así se puede llamar) de diferenciar entre “industria portuaria” e “industria dependiente” (y organismos oficiales), como ya vimos en el caso del Puerto de Algeciras.

Esta metodología no se aplica en los trabajos de los puertos de València, de Sagunto, de Gandia, Tarragona, Barcelona, ... De aplicarse, las cifras serían muy diferentes. En el caso de València, por citar un ejemplo, con los criterios aplicados en Huelva, la Ford se consideraría “industria dependiente” dado que exporta por las terminales Valencianas (¡en València, terminal propia!) más del 90% de su producción. De ser así, de esta “industria dependiente” que sería la planta de Almussafes habría que extraer sus efectos directos, indirectos e inducidos tanto en materia de empleo como de VAB.

Al respecto Huelva aporta este interesante recuadro aclaratorio, sobre conceptos y sobre el universo sobre el cual se han realizado los trabajos:



Los redactores del estudio de impacto del puerto de Huelva denominan *industria portuaria* al “conjunto de empresas o actividades que son directamente necesarias para la realización del tráfico portuario (movimiento de buques, transporte de mercancías o viajeros, etc., así como su carga o descarga del puerto)”.

En este *conjunto* - véase recuadro anterior – se incluye a la Autoridad portuaria y a otros organismos necesarios para el correcto funcionamiento de las actividades del puerto. Estos organismos y empresas los subdividen en tres grupos:

- 1) Autoridad Portuaria.
- 2) Organismos Públicos:
  - a. Servicio de Protección Civil y Emergencias 112
  - b. Comandancia Naval
  - c. Capitanía Marítima
  - d. Sanidad Exterior
  - e. Sanidad Animal
  - f. Servicio de Inspección SOIVRE
  - g. Guardia Civil
  - h. Agencia Estatal de Administración Tributaria
  - i. Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (SASEMAR)

- 3) Resto de industria portuaria (armadores, transitarios, agentes de aduanas, estibadores, navieras, recogida de residuos, amarradores, remolcadores, prácticos, almacenistas, reparaciones, servicios al buque, suministros y provisionistas, transporte, etc.).

Por *Industria Dependiente* del Puerto de Huelva se denomina al conjunto de empresas, organizaciones e instituciones cuya actividad económica está vinculada a la industria portuaria mediante una relación de dependencia del puerto. Estamos pues ante un caso, el del puerto de Huelva, que por sus dimensiones y con la colaboración de su Autoridad Portuaria puede llegar a elaborar su propio listado de industrias dependientes; que estaría formado por:

- 1) Un importante grupo de empresas (19) definidas como puramente industriales (pertenecientes o no a Asociación de Industrias de Química Básica y de Energía de Huelva, (AIQBE) e identificadas con el Polo Químico de Huelva y que operan en los sectores de la fabricación de grasas y aceites, fabricación de productos químicos básicos, pesticidas y otros productos agroquímicos, metalurgia, fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones, la industria del papel, coquerías y refino de petróleo y la producción, transporte y distribución de energía eléctrica.
- 2) Un total de 29 empresas que operan bajo el epígrafe de comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas y cuya actividad principal es la importación y exportación de pescados y marisco congelados.
- 3) 14 empresas no pertenecientes a los grupos anteriores cuya actividad principal está relacionada bien con otras industrias manufactureras (no relacionadas con el Polo, por ejemplo, la industria textil) o con el sector servicios. En este grupo destaca, no por su peso relativo en efectos directos, sino por su valor estratégico, la empresa que ha puesto en marcha la línea regular Huelva-Canarias.

En sus conclusiones el último de los estudios de impacto realizados en España sigue la estela de la concreción de los resultados en EMPLEO, VAB Y REPERCUSION LOCAL/REGIONAL.

En el caso que nos ocupa del puerto de Huelva en 2016:

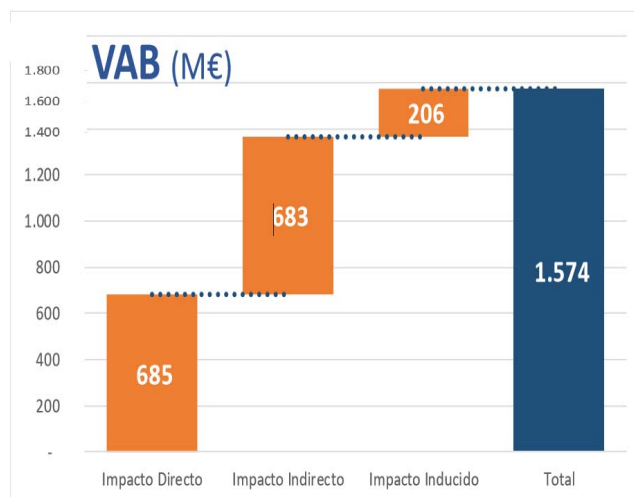
- Un total de 19.673 empleos dependieron, directa o indirectamente, de la actividad generada por el Puerto de Huelva. (El 10,1% del empleo provincial y el 0,7% del empleo regional).
- El VAB generado por el puerto de Huelva fue de 1.574 millones de euros. (El 18,6% VAB provincial y el 1,1 del regional).

INDUSTRIA PORTUARIA	Empleo (personas)	VAB (miles €)
DIRECTO	982	81.666
INDIRECTO	2.233	108.212
INDUCIDO	726	41.709
<b>TOTAL IP</b>	<b>3.941</b>	<b>231.587</b>

INDUSTRIA DEPENDIENTE	Empleo (personas)	VAB (miles €)
DIRECTO	2.035	603.524
INDIRECTO	10.843	575.067
INDUCIDO	2.854	163.899
<b>TOTAL ID</b>	<b>15.732</b>	<b>1.342.490</b>

IMPACTO TOTAL	Empleo (personas)	VAB (miles €)
DIRECTO	3.017	685.190
INDIRECTO	13.076	683.279
INDUCIDO	3.580	205.608
<b>IMPACTO TOTAL</b>	<b>19.673</b>	<b>1.574.077</b>

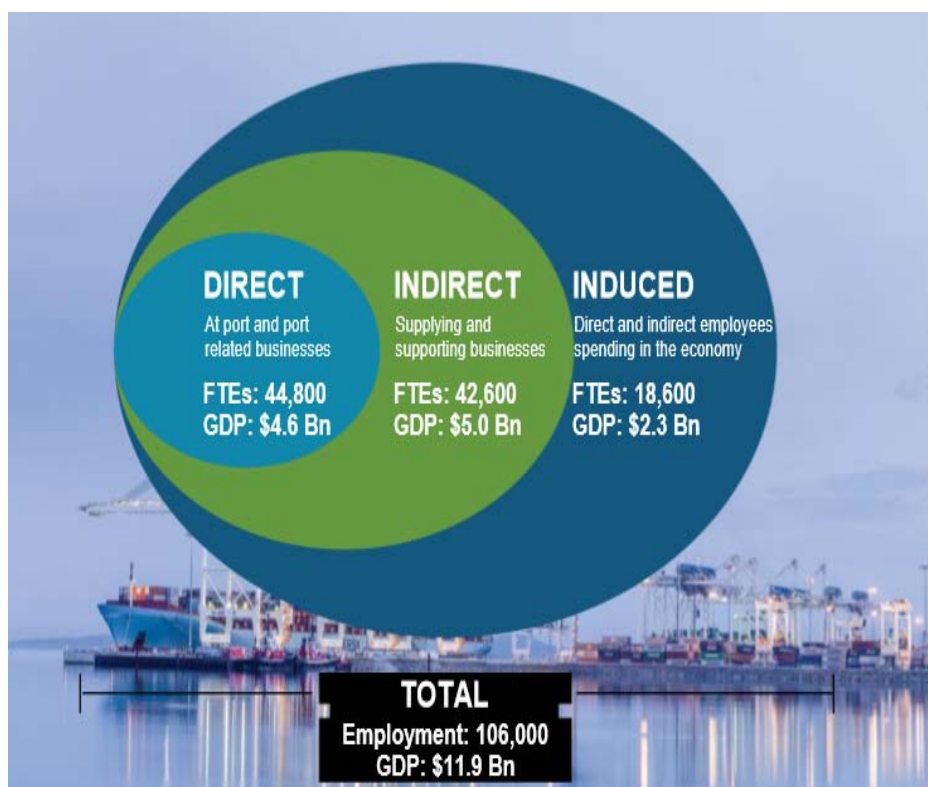
	Empleo (%)	VAB (%)
<b>Impacto provincial</b>	<b>10,1%</b>	<b>18,6%</b>
<b>Impacto regional</b>	<b>0,7%</b>	<b>1,1%</b>



## PORT OF VANCOUVER



En otros países se siguen metodologías paralelas a las utilizadas por los puertos españoles para explicar ante sus sociedades qué impacto tienen sus actividades en materia de empleo, generación de VAB, de generación de salarios o de impuestos para las arcas públicas.

El puerto de Vancouver (Vancouver, 2017) es un destacado centro dinamizador del desarrollo económico de Canadá. Su importancia económica se refleja en los 44.800 puestos de trabajo directos a tiempo completo que genera al año y en los 4.600 millones de dólares con los que contribuye al producto interior bruto (PIB) de



Canadá. Se trata de unas cifras iniciales/directas que, al sumarles los empleos y aportaciones indirectas e inducidas, convierten al puerto en una institución económica de primer orden que añade 11.900 millones al PIB y 106.000 puestos de trabajo a la economía canadiense.

Es uno de los datos más destacados que aporta el estudio de impacto económico de este puerto canadiense presentado el mayo de 2017 (obsérvense las similitudes de los conceptos y de la presentación con el informe de impacto de Valènciaport, comentadas más arriba).

Rank	Industry Sector			
		Jobs	FTEs	Wages (\$ Millions)
1	Maritime Cargo	35,900	33,600	\$2,380
2	Cruise	6,900	5,200	\$300
3	Construction, Vehicle, Building & Repair	3,600	3,500	\$230
4	Non-Marine Related Services	2,000	2,000	\$90
5	Other Marine Related Services	600	500	\$40
<b>Total</b>		<b>49,000</b>	<b>44,800</b>	<b>\$3,040</b>

Impact					
	Employment (Jobs / FTEs)		Wages (\$ Millions)	GDP (\$ Millions)	Output (\$ Millions)
Direct	44,400	40,200	\$2,660	\$3,880	\$10,130
Indirect	33,200	30,500	\$2,070	\$3,250	\$5,520
Induced	18,600	17,000	\$880	\$2,080	\$3,170
<b>Total</b>	<b>96,200</b>	<b>87,700</b>	<b>\$5,610</b>	<b>\$9,210</b>	<b>\$18,820</b>

## PORT OF LOS ANGELES

El puerto de Los Ángeles es la principal puerta de entrada para el comercio internacional de Estados Unidos. Se encuentra en la Bahía de San Pedro, a 30 Km al sur del centro de Los Ángeles. Este puerto marítimo no solo mantiene su ventaja competitiva con operaciones de carga récord, sino que también es conocido por sus iniciativas medioambientales, medidas de seguridad, diversas instalaciones recreativas y educativas, y por su Waterfront. El Puerto de Los Ángeles abarca 3.200 Hectáreas de tierra y agua a lo largo de 60 Km de costa.

Actualmente está embarcado en un programa de inversión en infraestructura a 10 años por valor de 2.000 millones de euros. El Puerto mantiene una calificación para sus bonos AA (se financia con emisiones de deuda propias), la calificación más alta posible para puertos autofinanciados.

### ECONOMIC IMPACTS

EI

**Employment (Direct):**  
Budgeted, FY 2017

999 authorized positions at the City of Los Angeles Harbor Department

**Employment (Related):**  
*Port of Los Angeles*

- 144,000 jobs in Los Angeles (1 in 13)
- 517,000 jobs in five-county region (1 in 17)
- 1.6 million jobs throughout the U.S.

*San Pedro Bay Port Complex*

- 186,000 jobs in Los Angeles/Long Beach (1 in 12)
- 976,000 jobs in five-county region (1 in 9)
- 2.8 million jobs throughout the U.S.

**San Pedro Bay Ports Market Share:**  
Total Loaded TEUs, CY 2016

72% West Coast (41% Port of Los Angeles)  
32% Nationwide (18% Port of Los Angeles)

♻️ Printed on recycled paper

2017-0131

complejo portuario de la Bahía de San Pedro genera empleo para casi 3 millones de estadounidenses en todo el país. Solo en California, casi 1 millón de empleos están relacionados con las actividades comerciales que gestionadas a través del Puerto de Los Ángeles.

Este puerto actualiza anualmente sus indicadores económicos y cifras de impacto; y las presenta en su web en varias opciones de accesibilidad.

## **10.- LA COMUNICACIÓN. De la torre de vigilancia al Plan**

Históricamente, la llegada a puerto de un barco ha despertado interés entre las gentes. El remero, el velero, el vapor o el crucero siempre han sido portadores de novedades, de narraciones increíbles, de productos, incluso de miedos y de amenazas.

La conexión emocional entre los barcos, los puertos y las personas ha generado mucha literatura a lo largo de la historia. Narraciones de Luciano de Samosata, en el S. II a. C. (Viajes, 2016) al dibujarnos una escena de agitada ilusión entre la población ateniense, discurriendo en multitud hasta el Pireo, allí donde el propio autor griego interrogó al carpintero de la Isis acerca de sus medidas, y se hizo señalar al piloto, un anciano escuálido... o Séneca, hacia el 65 d. C. describiendo la carrera apresurada de los vecinos de Pozzuoli hacia la ribera, pues se habían avistado los navíos mensajeros que anunciaban la inminente llegada de la flota de alejandrinas ....”

Pero la conexión con los puertos no siempre ha sido por contacto físico y directo puerto-ciudad. Desde muy antiguo la humanidad ha recurrido a “medios de comunicación” para estar atenta a lo que sucedía en las proximidades de los embarcaderos.

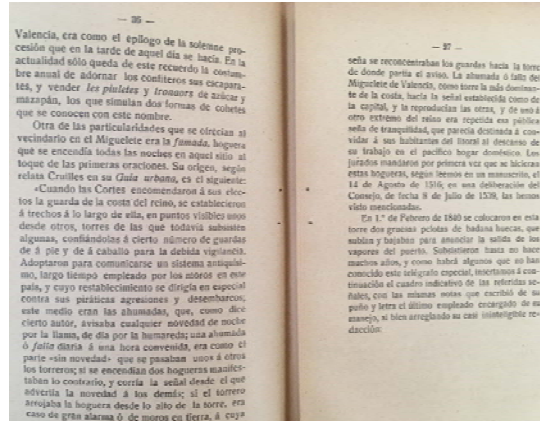
Los publicistas (Checa, 2015) quizás para dotar de recorrido histórico a su profesión sitúan las hogueras que los fenicios encendían en los altos de sus tierras para avisar del regreso a casa de sus naves, como el principio de la publicidad: una llama de fuego indicando la llega de un barco sería el primer anuncio de la historia.

La idea de las torres de vigilancia – otros soportes de comunicación - cuajó en la España del S XVI, especialmente en la costa mediterránea para alertar de la presencia de los piratas berberiscos en la costa. Se construyeron principalmente en las provincias de Alicante y Murcia y se extendieron progresivamente por todo el litoral. También en las Islas Baleares. La mayoría de estas torres – y las réplicas que de ellas se levantaron en pueblos del interior como reemisoras de los mensajes de la costa – estuvo operativa hasta el siglo XIX.

En València, el marqués de Cruïlles nos relata en su “Guia urbana de València” (Cruïlles, 1876) cómo funcionaba este “medio de comunicación”, operativo entre el 14 de agosto de 1516 y hasta superada la mitad del siglo XIX:



*“Cuando las Cortes encomendaron á sus electos la guarda de la costa del reino, se establecieron á trechos á lo largo de ella en puntos visibles unos de otros, torres de las que todavia subsisten algunas, confiándolas a cierto número de guardas de á pie y de á caballo para la debida vigilancia. Adoptaron para comunicarse un sistema antiquisimo, largo tiempo empleado por los moros en este pais, y cuyo restablecimiento se dirigía en especial contra sus piráticas agresiones y desembarcos; este medio eran las ‘ahumadas’, que , como dice cierto autor, avisaban de cualquier novedad, de noche por la llama, de día por la humareda; una ‘ahumada’ ó ‘falla’ diaria á una hora convenida era como el parte “sin novedad” que se pasaban unos a otros los torreros; si se encendían dos hogueras manifestaban lo contrario, y corría la señal desde el que advertía la novedad a los demás; si el torrero arrojaba la hoguera desde lo alto de la torre, era caso de gran alarma ó de moros en tierra, a cuya seña se concentraban los guardas hacia la torre de donde partía el aviso. La ‘ahumada’ o ‘falla’ del Miguelete de València, como torre más dominante de la costa, hacía la señal establecida como de la capital, y la reproducían las otras, y de uno al otro extremo del reino era repetida esa pública seña de tranquilidad, que parecía destinada a convidar a sus habitantes del litoral al descanso de su trabajo en el pacífico hogar doméstico”.*



La narración nos la aporta también Lázaro Floro en “El Miguelete y sus campanas” un curioso ejemplar (Floro, 1909) dedicado a las prestaciones del *Micalet* en el que detalla que los jurados de València “mandaron por primera vez que se hicieran estas hogueras, .... el 14 de agosto de 1516, en una deliberación del Consejo, de fecha de 8 de julio de 1539, las hemos visto mencionadas”.

Estamos por tanto ante un Micalet que es un “emisor de la red troncal” de la información relacionada con el puerto. Pero es más que una torre de comunicaciones; es un medio de comunicación de masas levantado a base de piedra, cal y argamasa, del gótico Valenciano, de 50 metros de altura, concebido en un principio como campanario exento de la catedral, que a lo largo de su historia - además de dar las horas con la campana que acabaría dándole su nombre - serviría también para alertar mediante hogueras, de la llegada de berberiscos a la costa. Y fue así hasta que a principios del S XIX se instaló, en la terraza - sobre su sala de campanas - un adelantado mecanismo para informar al detalle sobre la llegada o presencia de barcos en el puerto de València, con sus respectivas procedencias, destinos y características. Ese “medio de comunicación” no solamente informaba ya sobre la fugacidad del tiempo y sobre la presencia o no de “moros en la costa”. Había mejorado su oferta de contenidos.

La nueva parrilla de programación (horas, medias horas y cuartos; alarmas propias del lenguaje de las campanas y detalles sobre características, origen y destino de los barcos que maniobraban en el puerto o en sus proximidades) se sustentaba en un sistema basado en el uso de unas bolas negras, que sujetas a unos cables que se unían en el vértice más alto del Micalet, comunicaban a la audiencia si llegada o zarpaba un determinado barco, si era vapor o no, si provenía de Catalunya o no, si era o no de guerra o si se dirigía hacia el sur.

Por su valor documental nos parece oportuna la reproducción íntegra de la página del libro de Lázaro Floro mencionado anteriormente – cortesía de la colección privada de Arturo Monfort Mulinas – pues aporta el valor añadido documental: la descripción de las nueve posiciones o combinaciones de las bolas negras y sus respectivos mensajes y dato importante: las instrucciones para arriar e izar las bolas en función de si el buque del que se hable ha tocado fondo, o si simplemente ha sido divisado desde la costa.

1	2	3	4	5
Vapor por el Este ó parte de Cataluña.	Vapor por el Oeste ó parte de Cádiz.	Un vapor por el Este y otro por el Oeste.	Doce vapores por el Este y uno por el Oeste.	Doce vapores por el Oeste y uno por el Este.
6	7	8	9	
Doce vapores por el Este y dos por el Oeste.	El vapor que se divide es de guerra.	El vapor que se señala no viene al fondeadero.	Esta noche ha dado fondo un vapor.	

a) Arriar cualquiera de las señales de los números 1, 2 y 7, significa que el buque indicado ha dado fondo.

b) Arriar cualquiera señal que exprese más de un buque á la vista, y sustituirla por otra que indique un buque menos, quiere decir que el que se señalaba ha dado fondo.

c) Arriar una señal é izar otra de un nuevo buque, significa que acaba de divisarse éste, y si se pone por ello la del número 8, se arriará al cabo de un cuarto de hora.

d) Cuando estén á la vista dos ó más buques, y alguno de ellos no venga al fondeadero, se harán las señales al quedar navegando éste sólo.

El caso que acabamos de ver sobre la multifuncionalidad comunicativa del Micalet de València, el del interés de los publicistas por buscar el origen de su oficio en las hogueras fenicias, y el de las torres de vigilancia de la costa mediterránea no se han citado para iniciar un recorrido por la historia de la comunicación portuaria, sino como ejemplos de la importancia del medio como mensaje.

El medio utilizado para comunicar sobre cuanto acontecía en el puerto era un mensaje en sí mismo. “El medio es el mensaje”, como nos descubrió Marshall McLuhan. Por supuesto, pero – al menos en la relación puerto ciudad - ya lo era desde antes del inicio de los *mass media*.

El mensaje de la hoguera fenicia no solamente indicaba que se acercaba un barco o dos (que también), sino que, además, nos dice que “los fenicios están pendientes de su puerto”, que los fenicios viven de cerca el puerto, que el puerto es muy importante para los fenicios, que los fenicios de la ciudad han elaborado y comparten un código de comunicación relacionado con su puerto, etc.

El mensaje que aporta el medio de las torres de vigilancia costera y el del Micalet es el de la convivencia de unos pueblos con su mar, el de la existencia de unas ciudades siguen atentas a lo que sucede en su puerto y en su costa. Es el mensaje de la importancia que tiene el puerto para la ciudad y sus gentes, pues nos explica que los Valencianos de aquellas épocas, además de estar atentos a las horas de la campana Miquel, seguían con atención el “discurso” de las llamas y los humos de lo alto.

El Micalet, entendido como medio, es decir, como torre pétreo, serviría durante años como soporte de la comunicación del sistema de bolas negras y sus avisos; pero entendido como mensaje, - como elemento constructivo de mayor importancia en el centro de València – nos estaba diciendo que la actividad y el comercio marítimo, que la llegada o no de pasajeros.... que el puerto de València estaba en el centro de prioridades y de atenciones de la vida de los Valencianos durante muchos años; y hasta hace muy poco.

¡Mirar al puerto desde el espejo del Micalet servía para que los habitantes de una ciudad como València pudieran dormir tranquilos!

Ese Whatsapp o ese muro de Facebook accesible a todos los que sabían descifrar los mensajes sería algo aparatoso para los tiempos actuales. Aquel soporte de piedra y

fuego lo hemos sustituido por la multimedia digital. Es decir, hemos abierto el Was (Whatsapp), el FB (Facebook), el Twitter, el Instagram, etc. para que cualquier usuario pueda encender o apagar llamas, y subir y bajar bolas, sin ningún tipo de restricción.

Lo hemos complicado todo, todo, todo.

Aparentemente, comunicar sobre el puerto debería ser más fácil con el abanico de opciones tecnológicas que tenemos a nuestro alcance, pero resulta que es todo lo contrario. En los tiempos de la sociedad de la información, la comunicación se ha convertido es una ciencia social, en una actividad que reclama expertos capaces de navegar en el mar de la información y de la saturación informativa.

Con la irrupción de los medios de masas, la comunicación dejó de ser una herramienta única del poder. Pasamos de un solo emisor de realidades a varios; y con el mundo digital, la bidireccionalidad que se reclamaba para los grandes medios pasó a ser práctica habitual.

Comunicar el puerto a la sociedad es de gran interés; como en los siglos precedentes. La única diferencia es que ahora resulta más complejo hacer llegar el mensaje a los que deseamos que sean nuestros destinatarios.

Hoy hacen falta estrategias, planes de comunicación, uso de herramientas comunicativas ... y como antes, como siempre: tener algo que comunicar.

Todos los grandes puertos disponen de su departamento o área de comunicación; de profesionales dedicados exclusivamente a “informar de lo que hace el puerto y de algunas cosas de las que pasan en los puertos”. Los departamentos de prensa de las Autoridades Portuarias (AP) generan informaciones sobre decisiones, concesiones, inversiones, etc. decididas por los Consejos de Administración de las AP y por sus órganos de gestión.

Para la elaboración de esas comunicaciones disponen de medios técnicos y humanos; aunque rara vez de los necesarios. Algunos responsables de los puertos son capaces de comprometer los presupuestos necesarios para que una infraestructura no se la lleve el mar; pero no son sensibles a la posibilidad de que una mala comunicación haga innecesaria, superflua, desorbitada, innecesaria o en “abuso contra la ciudadanía” la inversión en esa determinada infraestructura.

Para que tales informaciones lleguen a sus destinatarios finales (el público, la opinión pública, la comunidad portuaria.) los profesionales de la comunicación están obligados – de oficio – a conocer y a mantener relaciones profesionales con TODOS los medios de comunicación y con TODOS los profesionales que demuestran interés por cuanto derive de los puertos. Al fin y al cabo, serán sus interlocutores; los elementos de intermediación con el “cliente” de las novedades portuarias. Los medios serán los generadores de la opinión publicada o emitida; paso previo para crear la parte gruesa de la opinión pública. Por tanto, una buena estrategia de comunicación será aquella que busque trabajar con los medios como colaboradores de la comunicación portuaria.

En esa base deberá asentarse la utilización de cualquier soporte (TV, radio, agencias, prensa escrita, medios on-line, redes sociales, publicaciones informativas,).

Internamente, las AP deberán habilitar los medios para que la organización esté bien documentada sobre aquello que sea de interés general, pues en la era de la comunicación instantánea y multidireccional en la que estamos adentrados, cualquier trabajador de una AP es una fuente generadora de información. Mantener bien informada a la plantilla evitará que la información externa sea la única fuente de la información interna.

Para atender esta necesidad las AP preparan Planes de Comunicación interna y externa, Planes de Comunicación de Crisis, etc. en los que se detalla cómo actuar y cómo organizar los eslabones intervinientes en la cadena de la comunicación.

No es objeto de este trabajo entrar en detalles sobre cómo debería organizarse un departamento de comunicación; y tampoco lo es realizar comparaciones entre puertos sobre esta materia y sobre los medios que cada cual dispone para ejecutar su comunicación. Se trata, en sí mismas, de tareas suficientes para preparar otro TFM. Lo que sí que encontramos relevante es esbozar unas reflexiones sobre cómo entendemos deberían prepararse los planes de comunicación de las AP para atender la cada vez más importante relación puerto-ciudad; dado que se trata de una relación de comunicación.

### **Los planes de comunicación**

Los planes para que los puertos mejoren sus relaciones con las ciudades que los acogen deberían servir para implementar positivamente las percepciones que en las ciudades se tienen sobre sus respectivos puertos.

Y esa mejora de imagen hay que buscarla en los propios concesionarios de las AP, en los clientes y proveedores, en la comunidad portuaria, en las agencias de comunicación, en los media, en los representantes de la Administración (local, autonómica y estatal), entre la plantilla y en todos cuantos interactúen con la AP.

El puerto busca el reconocimiento de su importancia en la ciudad porque es un foco de atracción y degeneración de riqueza, de bienestar, de empleo y de progreso, pero si queremos que la ciudad esté atenta a nuestras preocupaciones y anhelos, los puertos deberán hacer lo propio con las sensibilidades de las ciudades y de los ciudadanos; de sus organizaciones, etc.

Las AP, por tanto, en un entorno internacional cada vez más sensible a la degradación del entorno natural, al cambio climático, a la contaminación, etc... los puertos deben ser verdes y sensibles. Sin la más mínima duda. Adoptar actitudes, reservas, etc. ante una problemática mundialmente compartida es distanciarse de la ciudadanía.

Es por ello que ante la demanda de información las AP deben ser proactivas en la generación de contenidos. No deben esperar a generar la información que se demanda, sino que deben anticiparse. Deben ser más proactivos que reactivos.

De la misma manera, los puertos deben buscar una relación de comunicación con sus stakeholders basada en la honestidad y en la concreción. La información que generen las AP debe ser útil para la ciudadanía, por tanto, debe ser precisa.

La falta de comprensión es fuente de falsas percepciones y de mala imagen; asunto muy importante en la era en la que estamos.

Un plan de comunicación para los puertos debería ser útil para

- Incrementar el interés y la comprensión de las operaciones del Puerto.
- Reafirmar su compromiso con el medio ambiente.
- Para mejorar las relaciones con clientes/proveedores, comunidad portuaria y opinión pública en general.
- Para informar a la comunidad portuaria y al público en general sobre la utilidad de los puertos en materia de empleo, riqueza y bienestar.
- Para formar a las generaciones más jóvenes en las posibilidades que se reúnen en los puertos para su futuro.
- Para generar espíritu de pertenencia entre la Comunidad Portuaria.

- 
- Como motivo de orgullo e identificación de la sociedad y de las comunidades más próximas.
  - Para destacar la importancia del comercio internacional y sus beneficios para la actividad económica local o de su hinterland
  - Para garantizar la transparencia de las decisiones de la AP
  - Para facilitar el acceso de los medios y del público en general a la información que generen las AP.
  - Para activar todos los medios de comunicación posibles y sus respectivos soportes para que ningún ciudadano quede excluido de su derecho de acceso a la sociedad de la información portuaria.
  - Para trabajar con los medios como auténticos colaboradores en las obligaciones de transparencia y de información de las AP.
  - Para generar contenidos útiles a las áreas de negocio de las AP
  - Para activar soportes y contenidos de comunicación interna.



## **11.- CONCLUSIONES**

El debate sobre la problemática de las relaciones Puerto-Ciudad sigue vigente en todos los puertos, independientemente de su tamaño. Son numerosos los estudios que han abordado esta cuestión; y lo han hecho desde los más variados puntos de vista.

Se ha indagado en la historia de los puertos y de las ciudades para contrastar modelos de la relación puerto – ciudad en civilizaciones antiguas y en todas las épocas de la historia: desde los fenicios hasta el renacimiento; desde la Edad Media hasta la actualidad.

El aspecto en el que coinciden los trabajos sobre la materia es en la necesidad de “adoptar iniciativas, tomar decisiones, aprobar proyectos” (es decir, en “hacer algo”), porque las ciudades necesitan de sus puertos; y porque los puertos han descubierto a sus ciudades.

Pero no siempre ha sido así. A lo largo de la historia de la Humanidad la relación de los puertos con sus ciudades ha atravesado momentos de perfecta imbricación y etapas de distanciamiento. En función del “uso” que los pueblos han hecho de sus puertos, estos han adoptado un perfil de distanciamiento o de proximidad. Han estado cerrados al acceso ciudadano “manu militari” o abiertos, como una prolongación más de la vida cotidiana.

A partir de la década de los 70 del siglo pasado, la globalización que trajo consigo la irrupción del contenedor modificó radicalmente la concepción de las instalaciones portuarias y los usos que de sus zonas de servicios quedaban para la ciudadanía.

Con el TEU vinieron las grúas, cuyas dimensiones todavía siguen en constante crecimiento, la ampliación de las terminales y la obsolescencia de los “antiguos espacios portuarios”.

Años después, cuando los puertos se ensancharon a lo largo de sus costas adyacentes o se adentraron en los mares para poder crecer, la ciudadanía descubriría los “antiguos puertos” como si de algo nuevo se tratara. Y era realmente así. Un descubrimiento. Los viejos puertos eran algo nuevo. Se trataba de unos espacios que antiguamente estaban saturados de actividad; pero que ahora, con los trabajos de carga y descarga apartados de la ciudad, reclamaban nuevos usos.

Las leyes delimitarían qué se podría hacer y qué no en estos nuevos espacios y a quién competiría la toma de decisiones, pero los terrenos ya estaban ahí.

En determinadas ciudades, los Ayuntamientos descubrían frente a sus líneas de costa nuevos terrenos para conquistar e incluso que arrebatara a sus puertos. En otras latitudes, dado que las ciudades y los puertos estaban regidos por el mismo gobierno, el debate resultaba más fácil, pero no por ello ausente.

En la actual sociedad de la información, del ocio y del consumo, disponer de nuevos espacios frente al mar era una gran oportunidad para nuevas actividades económicas comerciales y culturales. Lo alcaldes lo saben, pero los puertos también. Y ahí sigue encallado el debate, con la pregunta que hemos documentado en este trabajo y que en estas conclusiones trataremos de contestar; o al menos intentaremos dar nuestro parecer:

- ¿Qué hacer para mejorar la relación puerto-ciudad?

Nuestra opinión es que la respuesta saldrá de **la comunicación** entre el puerto y la ciudad. Es decir, de la mejora de la comunicación y de la relación entre ambas partes surgirán las iniciativas que romperán las actitudes de distanciamiento entre las necesarias instalaciones portuarias y las imprescindibles áreas de uso público.

Y para sentar la honestidad de esa comunicación deberá atenderse a un marco legal, que en el caso español deja bien claro que la autoridad competente en los espacios de dominio público portuario es la portuaria. (Al respecto, consideramos una buena posición de salida la que ya en 1993 señalaba el Organismo Público de Puertos del Estado en uno de sus boletines, que posteriormente se convertiría en Ley, en el sentido de que las Autoridades Portuarias deben conservar la titularidad sobre los espacios que se abren al uso público ciudadano, como garantía de que el pacto en cuanto a los usos se mantiene y de que no se produce finalmente un simple avance de la fachada urbana, sino que se trata de generar zonas de relación entre el puerto y la ciudad que no generen nuevas servidumbres o presiones sobre los espacios portuarios comerciales, excluyendo por tanto, los usos habitacionales y residenciales. Esto es, los hoteles y las viviendas.

Con estas premisas de punto de partida entendemos que la mejora de la relación puerto ciudad pasa por:

- 1) La mejora de la comunicación, entendida esta como la realización de proyectos, estudios, inversiones, acciones formativas y culturales, etc., financiadas con el beneficio de la actividad portuaria que permitan emitir mensajes reales de voluntad de acercamiento de los puertos a sus ciudades.
- 2) Los puertos y las ciudades deben compartir que comunicar no es emitir comunicados, sino adoptar actitudes de transparencia de gestión, de apertura de instalaciones de conocimiento mutuo que permita el recíproco conocimiento de sus respectivas problemáticas, beneficios y aspiraciones.
- 3) Los puertos deben abrir la toma de decisiones a la participación ciudadana, especialmente en aquellos aspectos que afecten a los colectivos de proximidad, por tanto, deben habilitar mecanismos de consulta y participación. (Los puertos de la APV han demostrado que creando los Comités Asesores puerto ciudad, y dejando la dirección de estos en manos de los alcaldes de sus respectivas ciudades se avanza más rápidamente, se dialoga con mayor eficiencia y se logra sin apenas esfuerzo que el puerto conozca “su ciudad”; y viceversa).
- 4) Los puertos deben saber qué hacen; a qué se dedican, cómo desarrollan su actividad y qué impacto generan en su ciudad y en sus clientes y proveedores. Los trabajos de impacto económico son importantes, pero también se podrían realizar estudios de impacto ambiental sobre aire, sobre ruido, del estado del agua, en la cultura; así como estudios de imagen que proyecta la actividad portuaria sobre la ciudadanía para observar materias o actitudes que enmendar o perfeccionar.
- 5) El puerto debe ser importante: para los trabajadores del propio puerto, para los de las empresas de la comunidad portuaria y para la ciudadanía y todo su hinterland. Es por tanto relevante mantener actitudes proactivas generadoras de mensajes positivos en los responsables de las AP y de las empresas portuarias. Solamente así lograremos visibilidad aceptada por los ciudadanos.
- 6) Los puertos generan empleo y bienestar. ¿Alguien está en contra de la creación de puestos de trabajo? No basta con explicar que se crean miles de ocupaciones; hay que incentivar la formación laboral y los asesoramientos

para la incorporación profesional de jóvenes a las actividades portuarias. No hay que quedarse satisfechos anunciando que se generan puestos de trabajo (eso también ocurre con las empresas expendedoras de tabaco, con las casas de apuestas o con las loterías).

- 7) Los puertos deben dotarse de medios de comunicación propios necesarios – técnicos y humanos - para comunicar; y deben “entrenar” a sus directivos a comunicar con eficacia. Cuando los puertos lleguen a la convicción de que la buena comunicación es tan importante como la eficiente ejecución de una obra de dragado o de refeuerzo de una línea de ataque habrán descubierto la necesidad de dotarse de profesionales competentes para la tarea de comunicar. Es decir, de expertos en los medios de comunicación, especialmente en el uso de las redes sociales y de los soportes multimedia; al alcance también de todos los ciudadanos y organizaciones empresariales y sociales. Un puerto no es un medio de comunicación, pero si las organizaciones sindicales, patronales, *lobbys* y demás *influencers* de la opinión pública son ya expertos en el uso de los nuevos *social media*, los puertos, con mucho mayor motivo.

## **12.- BIBLIOGRAFÍA**

### **Libros**

ANDERSON, P. “El laboratorio implacable de la historia”. Universitat de València, junio, 2004- ISBN 84-370-5935-6 pg.

AMIL LÓPEZ, C. “Integración urbana de los espacios portuarios”. <http://www.udc.es/iuem.Doc.9-2004>”..).

AZCÁRATE Patricio. Platón, Obras completas, edición de Patricio de Azcárate, tomo 9, Madrid (1872)

BARROS, P. Y BRAVO A. “Historias de la Navegación”. Libros Maravillosos. Buenos Aires, (2001).

BIRD, J. “The major seaports of the United Kingdom. London. Hutchison (1963)

BUTROMESO, Rinio. ‘Modelos de integración urbana en ciudades puerto: sinergias para el desarrollo sostenible y competitivo’ Conferencia. ICES, Findeter y Universidad de Cantabria el Santander (20 y 21 de abril de 2017).

CHECA GODOY A. “Historia de la publicidad”. Netbiblo. Coruña. (2007).

CRUÏLLES, Marqués de. Guia urbana de València, antigua y moderna: dedicada à la Sociedad Económica de Amigos del País. / Marqués de Cruilles. Volumen v.1 [Ebook PDF]por el Marqués de Cruilles. València. (1876).

FERRER NAVARRO, R. El Puerto de València visto a través de la Guardia del Grau. Apéndice documental nº 4). Universitat de València. Història del Port de València. (2005).

FERRER NAVARRO, R.: La exportación Valenciana en el siglo XIV. C. S. 1. C. Escuela de Estudios medievales. Zaragoza, (1977).

FRAGA, G. Y SEIJAS, J.A. El puerto de Ferrol y su influencia en la economía de la comarca”. Ed. Junta del Puerto y Ría de Ferro/. (1992)

GARCÍA SÁNCHEZ J. “Viajes por el Antiguo Imperio Romano”. Ed Nowtilus S.L. Madrid. (2016)

GUTIÉRREZ, R. “Fortificaciones en Iberoamérica”. Fundación Iberdrola. El Viso. (2005).

HOOYDONK E. VAN “Soft Values of Seaports: A Strategy for the Restoration of Public Support” (2007)

LLOPIS. A, “El port de València. Historia Gráfica. Diario del Puerto Ed. València. (2017)

MCKINSEY & C. “Container shipping: The next 50 years. McKinsey&Company”. Travel, Transports and Logistics. (October 2017).

REVESTIDO GARCÍA. Mariano “Comunicación, Puertos y Relaciones Puerto-Ciudad” PORTUS, (14 noviembre 2007).

RUS, G., ROMÁN, C. Y TRUJILLO, L. «Actividad económica y estructura de costes del puerto de La Luz y de Las Palmas». Ed. Civitas. Madrid. (1994)

SAKAVERT I ROCA V. Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón. Madrid (1956). T 1, Pág. 51.

### **Estudios y trabajos de investigación**

Port of Vancouver, 2016. Economic Impact Estudy (25 May 2017).

OCDE. The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report

“Evaluación del Impacto Económico del Puerto de la Bahía de Algeciras. Ejercicio 2014. APBA, (2017)

Estudio de Impacto Económico del Puerto de Huelva. Autoridad Portuaria de Huelva. Hueña. (noviembre 2017).

CARMNA Y OLMOS (Pilar Carmona González y Joan Olmos Lloréns). Río y ciudad: El caso de València. Artículo de RIOS, II. REVISTA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. N°28. (1994).

DOMÍNGUEZ Adriana A. Historia del Puerto de València. Artículo publicado en la web de la APV. <https://www.scribd.com/document/318104488/Historia-Puerto-València-Completo>

MERCK Olaf “The Competitiveness of Global Port – Cities”. OECD  
Fundación Valenciaport. ESPO. Código de Buenas Prácticas para la Integración Social de los Puertos. València, 2013 [www.Valenciaport.com](http://www.Valenciaport.com)

### **Páginas web de puertos, empresas e instituciones**

[www.apba.es](http://www.apba.es)

<http://www.portdebarcelona.cat/>

<http://www.aivp.org/es/>

[www.Valenciaport.com](http://www.Valenciaport.com)

<https://www.espo.be/>

<http://www.oecd.org/>

Puerto de Vancouver. <https://www.portvancouver.com/>

<http://www.fundacion.Valenciaport.com/>

<https://www.puertogijon.es/>

<https://www.portoflosangeles.org/>

<https://www.portofrotterdam.com/en>

<http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

[www.puertos.es](http://www.puertos.es)

<http://retedigital.com/publicaciones/portus/>

<http://www.barcelonaworldrace.org/es/educacion/programa-educativo/explora/ser-humano/historia-de-la-navegacion/la-navegacion-en-la-edad-media/las-rutas-comerciales-por-el-mediterraneo>

### **LEGISLACIÓN**

BOE 20 OCTUBRE 2011. MINISTERIO DE FOMENTO 16467 Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

---

València, 19 de diciembre de 2017

Joan Vicent Palací Descals