

Título:

La puesta en valor del patrimonio arquitectónico portuario.

Oportunidades en la mejora de la colaboración administrativa puerto-ciudad.

Texto:

La complejidad administrativa de los entornos urbano-portuarios es de sobra conocida, así como el estado de abandono que sufren muchas las edificaciones marítimo-industriales una vez desaparecidas las actividades para las que han sido concebidas.

Una de las consecuencias directas, sobre la que hay coincidencia de opinión científica, es la escasa colaboración entre las entidades municipales y portuarias. A nivel espacial la falta de diálogo interadministrativo se traduce en inconsistencias en la ordenación de los ámbitos de encuentro puerto-ciudad y en la aparición de zonas residuales a lo largo de los contornos administrativos de coincidencia. Sin embargo, la búsqueda de mejores resultados financieros y la securización de las actividades marítimo industriales a futuro por parte de los puertos parecen motivar una nueva etapa de más íntima colaboración que por una parte redunde en la mejora de los resultados comerciales del puerto y por otro satisfaga las necesidades ciudadanas.

Cuatro aspectos son fundamentales a la hora de analizar el cambio de las actuales relaciones puerto-ciudad:

El primero es la corporatización, o gestión corporativa de las entidades portuarias. La exigencia de unos balances financieros anuales positivos y la autosuficiencia presupuestaria de la autoridad portuaria influyen en la toma de decisiones sobre los usos y actividades a desarrollar. El segundo es el progresivo aumento de los ingresos por rentas de suelo en los balances anuales. Las rentas de suelo aportan mayor estabilidad y capacidad de planificación, o dicho de otra forma disminuye el riesgo de una posible disminución brusca de los ingresos por la dificultad de rápido movimiento que tiene una infraestructura industrial una vez se ha localizado. El tercero es la creciente oposición popular a las actividades marítimo-industriales. La oposición popular se desplaza al plano administrativo-regulatorio a nivel nacional y comunitario. Hemos de considerar que bajo el punto de vista de las autoridades portuarias las restricciones resultantes van en contra de su fundamento que no deja de ser el de facilitar (garantizar) servicios marítimos. El cuarto es la introducción de entornos “ciudadanos”¹ en ámbitos portuarios. Procesos de “apertura” de los límites portuarios que han facilitado el acceso ciudadano a los frentes marítimos. Desarrollos urbano-portuarios que emergen como estadio de convergencia inter-administrativa y dan satisfacción por un lado a la demanda popular por llegar al borde del mar y por el otro a las autoridades portuarias quienes no solo ven mejorada su imagen de cara a un público empeñado

¹ Definición utilizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona para definir el ámbito urbano del Puerto.

en hacerlos desaparecer, sino que además ven mejorar su cuenta de resultados por la alta rentabilidad financiera de los nuevos desarrollos inmobiliarios.

El Puerto Ciudadano de Barcelona, el Port Vell, ha sido un caso paradigmático que a pesar de las innumerables diferencias con el Puerto de Mahón, nos permite diferenciar una serie de etapas en su desarrollo que podrían ser extrapoladas a otros puertos. Así, es posible establecer una primera etapa, caracterizada por una planificación copia de desarrollos implementados la década anterior en Estados Unidos. El resultado es un cliché falto de referentes locales, soportado por una actividad económica de base lúdico-festiva que elimina los riesgos de la inversión a través de la copia de lo ya testado. La segunda etapa de desarrollo es la de la demostración de lo exitoso de la propuesta en cuanto a la aceptación popular y resultados económicos. Los buenos resultados promueven la ampliación del desarrollo urbano-portuario en búsqueda del mayor rédito posible, lo que a su vez genera movimientos de oposición ciudadana. La tercera y posiblemente la más relevante por las consecuencias que tiene para la conservación del patrimonio arquitectónico portuario, es la de toma de conciencia de la relevancia que tiene la aceptación social de estos desarrollos en la consecución de los objetivos finales: garantizar el éxito de la propuesta y disminuir el riesgo de la operación financiera. Por un lado se reconoce la relevancia de la memoria colectiva, el vínculo entre el espacio y la imagen arquitectónica y la sociedad, y por otro se descubre la obsolescencia del modelo implementado en la primera fase de desarrollo, altamente condicionado por unos usos genéricos preestablecidos y carente de referentes locales con los que los ciudadanos se puedan sentir identificados.

Es por ello previsible que la Autoridad Portuaria de las Islas Baleares sabedora de lo acontecido en el que es el “puerto ciudadano” de referencia amplifique su colaboración en la conservación del patrimonio portuario con los municipios limítrofes en un futuro cercano. Su supervivencia va en ello.