Como integración Puerto-Ciudad suele entenderse la regeneración urbanística de grandes superficies portuarias que han quedado obsoletas. La ciudad busca en estos espacios una oportunidad, creando una nueva centralidad e, incluso, su nueva imagen representativa.

Pero en la mayoría de las actuaciones emblemáticas que todos tenemos en mente, la actividad portuaria se ha trasladado. No son, por tanto, operaciones portuarias, se trata de operaciones urbanísticas donde la relación entre el puerto y la ciudad se limita a la cesión del suelo, desapareciendo posteriormente.

Este no es el caso de la mayor parte de los puertos españoles. Puertos en general pequeños o medianos hasta hace tres décadas, cuyas ampliaciones, ejecutadas recientemente, están unidas funcionalmente a dársenas históricas de menor entidad.

Comprobamos en este caso que la integración puerto-ciudad se convierte en un conjunto complejo de factores de muy diversa índole, encaminados a favorecer la convivencia de dos realidades tan diferentes como son el puerto y la ciudad. Dentro de este conjunto, las más visibles y conocidas son las transformaciones de los frentes marítimos, pero no son las únicas.

De este modo, no se pueden dejar de mencionar dos elementos “invisibles”, los cuales han experimentado en los últimos años un impresionante desarrollo dentro de los puertos españoles, y que deben considerarse imprescindibles para la convivencia efectiva de estas dos actividades, en muchos casos antagónicas. Estos son las actuaciones de carácter ambiental y aquellas encaminadas al fomento de la transparencia y el conocimiento del puerto por parte del ciudadano.

Sin embargo, en esta ocasión nos centraremos en aquellas actuaciones de integración puerto-ciudad que suponen una transformación física de los frentes marítimos de las ciudades, intentando establecer una caracterización de las mismas.

Marco legal

En primer lugar debe señalarse que los espacios portuarios donde se desarrollan los proyectos que se describirán más adelante son, mayoritariamente, bienes de dominio público de titularidad estatal adscritos a las Autoridades Portuarias.

Dichos espacios y su ordenación fueron, hasta el año 1978, fecha de la aprobación de nuestra actual Constitución, competencia exclusiva del Estado, llegando en algunos momentos a cuestionarse su pertenencia al término municipal en el que se asentaban.

La Constitución estableció un nuevo modelo por el cual el Estado mantenía sus competencias en materia de puertos de interés general, pero otorgaba a las Comunidades Autónomas la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Sin un desarrollo normativo que lo regulara debidamente, este modelo fue, en los años 80, fuente de grandes conflictos entre los puertos y sus ciudades. El puerto se resistía a permitir que las administraciones autonómica y local intervinieran en ninguno de sus ámbitos, y los ayuntamientos deseaban ordenar el conjunto de su término municipal, incluyendo la zona de servicio portuaria. Muchos de estos conflictos, como el sufrido por el puerto y la ciudad de Santander, llegaron a los tribunales, con una gran difusión mediática.

Finalmente, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, refrendada por la Sentencia del Tribunal Constitucional 40/1998, de 19 de febrero, estableció las bases para ordenar las distintas competencias concurrentes sobre el espacio portuario.

Este modelo, si bien se ha visto modulado por las modificaciones legislativas posteriores, se mantiene en lo esencial desde entonces y se basa en lo siguiente:

- El Ministerio de Fomento aprueba, a propuesta de la Autoridad Portuaria correspondiente, y tras una amplia tramitación, durante la cual es sometida al trámite de

información pública, y en la que tienen audiencia todas las administraciones afectadas, la denominada Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Este instrumento delimita la zona de servicio portuaria y establece las actividades, que, desde el punto de vista de la explotación portuaria, son admisibles en cada una de sus áreas funcionales.

- El Plan General de Ordenación Urbana, de ámbito municipal, debe calificar esta zona de servicio como sistema general portuario, no pudiendo incluir determinaciones que afecten a la explotación portuaria.

- Dicho sistema general portuario se desarrolla urbanísticamente por medio de un Plan Especial de Ordenación, acorde con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios ya aprobada. Este Plan lo formula la Autoridad Portuaria, pero es tramitado y aprobado por la autoridad urbanística correspondiente. En el caso extremo de que la Autoridad Portuaria manifestara disconformidad con la propuesta resultante de la tramitación, ésta no podría ser finalmente aprobada.

Dicho esto, y sin perjuicio de que la estructura creada haya permitido aclarar los ámbitos competenciales de cada una de las administraciones implicadas, la complejidad y el impacto de las actuaciones a realizar, así como la necesidad de coordinar cada ámbito competencial hacia un objetivo común, requiere siempre de un acuerdo previo entre las distintas administraciones, el cual se regula habitualmente por medio de un convenio suscrito entre las partes.

Modelos de integración puerto ciudad

Si bien existe una fuerte diversidad dentro de los proyectos de transformación de los frentes marítimos portuarios, estos cuentan con una serie de características que permiten su clasificación. De este modo, atendiendo al uso final de los espacios, así como al mantenimiento o no de su condición de dominio público portuario, podemos definir tres grandes grupos: la desafectación y cesión de suelos para uso público, los proyectos de

regeneración urbana y las actuaciones que llamaríamos propiamente de integración puerto-ciudad.

El primero de ellos es algo ya clásico en los puertos españoles. Las obras de avance de muelles para la búsqueda de mayores calados dejaban libres, en una segunda línea, espacios que eran urbanizados y cedidos a la ciudad.

Así, la antigua plaza de la Dársena, hoy plaza de las Atarazanas, de Santander, o los emblemáticos jardines de Méndez Núñez en la ciudad de La Coruña, inaugurados en 1870, se asientan sobre rellenos portuarios.

En general, este tipo de actuaciones se caracterizan por tratarse de espacios que por diversas circunstancias ya han adquirido el carácter de espacio público: jardines, plazas, viales… y por haber sido, en la mayoría de los casos, urbanizados y financiados por las autoridades portuarias.

Casos similares son los Jardines del Muelle, en Huelva, creados en 1920 y cedidos a la ciudad en 1950, o la denominada “Explanada” de Alicante, urbanizada por la Junta del Puerto en 1955 y cedida en 1966. Más recientemente, podemos citar, también en Santander, la cesión en 1995 de los Jardines de Pereda y la calle Marqués de la Hermida.

El segundo de los grupos, al que denominamos Proyectos de Regeneración Urbana, cuenta con algunos de los ejemplos más conocidos a nivel internacional. Tienen su origen en las crisis industriales de los años 70 y 80, las cuales generaron grandes bolsas de suelo ocupadas por instalaciones industriales abandonadas y una utilidad portuaria muy limitada o incluso nula.

En España, el poco desarrollo industrial alcanzado hasta ese momento limitó el efecto de la crisis, afectando a un número reducido de puertos. Más recientemente, los cambios en la operativa y la explotación portuaria, han dado lugar igualmente al abandono de algunas instalaciones portuarias, si bien en España este fenómeno sólo se ha producido a pequeña escala.

Como ejemplos de este tipo de actuaciones en España podemos destacar el tan conocido proyecto de Abandoibarra en Bilbao, con el emblemático museo Guggenheim asentado sobre antiguos muelles, las playas urbanas de Gijón o el futuro barrio de Zorrozaurre, también en Bilbao.

En los dos ejemplos de Bilbao, los terrenos fueron desafectados y, en el primero de ellos, cedidos como parte del capital de la empresa gestora de la actuación, y en el segundo, vendidos a Ayuntamiento, desapareciendo el puerto del entorno.

Por el contrario, la actuación desarrollada en Gijón, si bien tiene características comunes a las dos anteriores, al tratarse de suelos abandonados por industrias en crisis, en este caso astilleros, y ser operaciones que afectan a un ámbito mucho más amplio que el propiamente portuario, tiene la particularidad de que la Autoridad Portuaria mantuvo la titularidad de aquellos terrenos situados dentro del puerto.

De este modo, las actuaciones realizadas dentro y fuera de la zona de servicio se ejecutaron de forma coordinada, pero independiente, creándose dentro de la zona de servicio portuaria dos playas artificiales y un paseo marítimo, mientras que los suelos colindantes se transformaron en suelos residenciales.

Puede deducirse fácilmente que los elementos que distinguen estos proyectos de regeneración urbana son que su fin es buscar soluciones a un problema urbano y social, realizándose la actuación sobre terrenos sin una utilidad portuaria real que son transformados por completo, desapareciendo el puerto como tal.

Por último, abordaremos los proyectos que, a nuestro entender, merecen efectivamente la denominación de “Proyectos de Integración Puerto-Ciudad”, cuyo fin último es lograr la convivencia real entre las actividades portuarias y las urbanas.

En general, esta actuaciones se desarrollan dentro del dominio público portuario, con un elevado protagonismo de la Autoridad Portuaria, pero requieren siempre del acuerdo previo y la colaboración de las distintas administraciones.

Simplificando, puede decirse que todos ellos son fruto de una misma dinámica: cambios en los sistemas de explotación portuaria, fuerte incremento de los tráficos, presión ciudadana, generación de nuevas infraestructuras, reordenación de actividades portuarias y, finalmente, la apertura de espacios al ciudadano.

Con un fin clasificador, pueden distinguirse tres tipos de operaciones, sin perjuicio de que todas ella podrían formar parte de un mismo proyecto. Éstas serían: apertura de algunas zonas del puerto al disfrute ciudadano, mejora de los accesos existentes y, por último, reordenación de espacios y actividades.

Dentro del primer epígrafe se incluirían la reconversión en paseos marítimos urbanos de muelles colindantes con la ciudad, de cierta extensión, no aptos ya para la actividad comercial portuaria ni la náutica deportiva.

Como en toda operación de integración puerto-ciudad, suelen ser el resultado de acuerdos con las administraciones locales, pero la iniciativa, la gestión y, en general, la financiación, suele ser exclusiva de la Autoridad Portuaria.

Como ejemplo, podemos citar la transformación en Barcelona del Muelle Bosch i Alsina, o Moll de la Fusta, la cual permitió solucionar la ronda litoral de la ciudad y la creación de un nuevo paseo urbano. Tuvo su origen en un convenio suscrito en 1981, el cual fue el primero de este tipo firmado en España.

También podemos mencionar el Paseo del Parrote, en La Coruña, realizado en los años 90 o el Paseo Marítimo del Muelle del Calderón, en Santander. Este último, tras el desmantelamiento en 1989 del ferrocarril, formó parte del Convenio para el Saneamiento Integral de la Bahía de Santander, inaugurándose en el 1999.

Otros proyectos destacables son los desarrollados en el puerto de Sevilla, con la creación del Paseo Alcalde Marqués de Contadero y la reurbanización del muelle de Nueva York, los cuales han permitido crear un paseo fluvial que discurre entre el Puente de Isabel II y el de los Remedios.

Dichos paseos, junto a la transformación del Muelle de Delicias, suponen la incorporación de 40.000 nuevos metros cuadrados de espacios públicos frente al Parque de María Luisa, integrados con los elementos arquitectónicos singulares existentes en la zona.

El segundo tipo de actuaciones de integración puerto-ciudad sobre los que queremos incidir son la mejora de los accesos viarios. Éste es uno de los aspectos fundamentales sobre los que los puertos españoles trabajan, buscando soluciones que favorezcan su convivencia con la ciudad.

La configuración habitual de nuestros puertos sitúa su centro neurálgico en el centro histórico de la ciudad, obligando a ambos a compartir durante años viales que, si bien en algunos casos podrían tener un origen portuario, a día de hoy tienen todas las características de vías urbanas.

En este sentido, las Autoridades Portuarias y el Ministerio de Fomento, conscientes de las consecuencias que el incremento de los tráficos portuarios tienen sobre los viarios urbanos, han llevado a cabo un enorme esfuerzo inversor, en ocasiones compartido por las administraciones autonómicas, que han permitido la ejecución de accesos directos a los puertos que, unidos al desarrollo de nuevos viales interiores, han permitido segregar, en gran medida, el tráfico portuario del tráfico urbano.

Sin ánimo de ser exhaustivos, podemos citar proyectos como el del acceso norte al puerto de Algeciras, inaugurado en 1999, el cual permitió la conexión directa del muelle del Navío con la zona norte de la ciudad, por medio de una solución en puente, el eje transversal de Tarragona, así como la eliminación posterior en este mismo puerto del tráfico de camiones que atravesaba el barrio del Serrallo y el Moll de Costa, mediante la construcción de un puente móvil entre los muelles de Reus y Lleida.

Del mismo modo, en el año 2004 se firmó un convenio entre la Autoridad Portuaria de Santander, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Santander, que permitió liberar los tráficos intraportuarios del muelle norte de la dársena de Maliaño y la calle Marqués de la Hermida.

En el caso de Santa Cruz de Tenerife, cuyas problemas de colmatación de la red se ven agravados por la configuración física de la ciudad, se encuentra en estos momentos en ejecución la denominada Vía Litoral. Fruto de una acuerdo entre la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno Canario, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y la Autoridad Portuaria de Tenerife, permitirá dar fluidez al viario de circunvalación de la Isla, así como la mejora de la fachada marítima de Santa Cruz, ahora ocupada por una vía que ejerce de barrera entre la ciudad, el puerto y el mar.

Por último, nos referiremos a aquellas actuaciones que implican la reordenación de la actividad portuaria comercial clásica, con el fin de permitir la generación de espacios mixtos donde convivan las actividades portuarias menos agresivas, con otras actividades de carácter urbano.

Las recientes ampliaciones ejecutadas en el sistema portuario español, han generado instalaciones más adecuadas para los nuevos sistemas de explotación y han permitido liberar las dársenas más antiguas para otras actividades portuarias, más amables con el entorno urbano, como pueden ser la náutica deportiva o el tráfico de cruceros, abriendo estos espacios a otros usos no portuarios relacionados con el ocio ciudadano.

A este respecto, es importante destacar nuevamente que el caso español se distingue del de otros países de nuestro entorno por el hecho de que el desarrollo portuario y la consiguiente ejecución de nuevas instalaciones es un fenómeno de los últimos treinta años, por lo que el número de muelles que puede considerarse obsoleto para el tráfico comercial es reducido.

Los grandes desarrollos de frentes portuarios que se consideran emblemáticos a nivel internacional, y que toda ciudad portuaria desea, han tenido lugar, principalmente, en los grandes puertos del siglo XIX y comienzos del XX, de donde la actividad portuaria desapareció en los años 60 y 70, dejando libres grandes superficies de terreno sobre las que actuar, pero no es éste, con la excepción del puerto de Barcelona, el caso español.

Aún así, las nuevas obra ejecutadas y la presión ejercida por las ciudades, reorientadas hacia el sector servicios, con un protagonismo indiscutible del turismo, han motivado el desarrollo de un gran número de actuaciones, todas ellas encaminadas a la integración del

puerto con su ciudad.

Desde un punto de vista de la planificación y la gestión de los proyectos, podemos distinguir dos etapas. La primera, restringida al reducido número de puertos que acometieron las primeras obras de ampliación, se caracteriza por ser el mayoría de los casos el puerto quien, sin perjuicio del acuerdo alcanzado con otras administraciones, lleva la iniciativa, gestiona y financia en su mayor parte la operación.

Por el contrario, en la última década el fenómeno se generaliza al conjunto de los puertos españoles, existiendo una fuerte implicación en la concepción y gestión del proyecto, del conjunto de administraciones implicadas.

Asimismo, a medida que las actuaciones aumentan en complejidad, las inversiones necesarias para su puesta en marcha se incrementan exponencialmente (soterramiento de viarios, puentes móviles, nuevas bocanas…), no pudiendo caer el conjunto de dicha inversión exclusivamente sobre el puerto.

No siendo posible mencionar todos los proyectos realizados, tomaremos como ejemplo las llevadas a cabo en los puertos de Barcelona, Vigo, Castellón, Valencia, Cartagena y Málaga, el proyecto en ejecución del muelle del Enlace en Santa Cruz de Tenerife y la futura transformación del frente marítimo del puerto de Santander.

En los años 70, la actividad comercial del puerto de Barcelona se traslada mayoritariamente a las nuevas ampliaciones, a poniente de Montjuic. El abandono de las antiguas instalaciones determinó el desarrollo del conocido y pionero Port Vell.

Para su gestión, el puerto de Barcelona creó en 1986 la Gerencia Urbanística Port 2000, como sociedad dependiente del Consejo de Administración del Puerto de Barcelona. El planeamiento que permitió su desarrollo fue aprobado por el puerto, el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat, y supuso la reconversión de 55,6 Ha. de superficie portuaria.

Dentro del Plan podemos destacar la creación del Paseo Juan de Borbón, la rehabilitación de

los antiguos almacenes de 1877, la implantación de una gran zona lúdica ocupada por un centro comercial, un acuario y un cine Imax, la construcción de la sede del World Trade Center de Barcelona, así como la transformación de los muelles y la dársena comercial en atraques de cruceros e instalaciones para la náutica deportiva.

Posteriormente, en el año 2001, fue aprobado el Plan Especial de la Nueva Bocana., entre cuyos se encontraba el eliminar la interferencia entre el tráfico marítimo generado en el Port Vell y el tráfico comercial de los muelles exteriores, acortar los tiempos de salida y entrada de los Ferrys rápidos con base en Port Vell y completar la ordenación del Port Vell.

La actuación ha supuesto la apertura de un nuevo canal de 145 m. de ancho y 11,5 m. de calado, la conexión del Muelle de Poniente y los Muelles Adosados, por medio del denominado Puente de Europa y la ordenación de los nuevos espacios, los cuales incorporan una dársena exterior para embarcaciones deportivas, un gran hotel en forma de vela, un edificio de oficinas y espacios para usos lúdicos y comerciales.

Poco después del proyecto del Port Vell, en el año 1992, el Ayuntamiento de Vigo, el puerto y el Consorcio Zona Franca suscribieron un convenio, cuyo fin era la peatonalización de espacios portuarios, la ampliación de los jardines existentes, facilitar el tráfico rodado por medio de dos nuevos túneles, y la construcción de un centro comercial y un área de oficinas. La Zona Franca de Vigo se hizo cargo de las obras y su financiación, cuyo pago le corresponde a la Autoridad Portuaria, mediante la aportación de los ingresos obtenidos por la explotación de la zona durante 50 años.

Otro ejemplo de éxito es el denominado Moll de Costa, en el puerto de Castellón. Tras la eliminación de la valla que aislaba el puerto y la inauguración en 1995 de la Plaza del Mar, la Autoridad Portuaria planteó el proyecto denominado “Moll de Costa, “Una puerta abierta al Mar”, el cual contó con la colaboración de los Servicios Técnicos de la Comisión Urbanística del Port 2000 de Barcelona.

Desarrollado en la pasada década, supuso la transformación de 52.500 m2 del antiguo muelle comercial en un espacio público donde se integran los edificios de la Aduana y de la Comandancia de Marina, así como, una vez rehabilitado, el magnífico tinglado portuario

existente en la zona.

En el puerto de Valencia, la idea de abrir la dársena interior a la ciudad parte del acuerdo alcanzado en 1986, entre el Ayuntamiento y el puerto de esa ciudad, con objeto de facilitar la ampliación Sur del puerto de Valencia.

Ejecutadas las obras de ampliación, el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia, suscribieron en 1997 el denominado "Convenio Balcón al Mar", el cual debió ser paralizado por la presentación de la candidatura de Valencia para la celebración de la 32 edición de la America´s Cup.

Con ocasión de este evento, las administraciones implicadas firmaron un nuevo acuerdo por el que se creó el denominado Consorcio Valencia 2007, organismo participado por todas ellas, el cual fue el encargado de desarrollar los trabajos necesarios para su celebración.

La expansión del puerto de Cartagena hacia la dársena de Escombreras hizo posible la redacción del "Plan de Integración Puerto-ciudad", fruto del Convenio suscrito en 1990, entre el Puerto de Cartagena y el Excmo. Ayuntamiento de esa ciudad.

Las distintas fases de la operación se llevaron a cabo entre los años 1995 y 2007, e incluyeron, entre otros, la creación de nuevas instalaciones náutico-deportivas, una terminal de cruceros, un paseo marítimo, un área comercial, el Museo Nacional de Arqueología Submarina, un Auditorio y el Palacio Municipal de Congresos de Cartagena. Las parcelas donde se asientan actualmente estos últimos equipamientos fueron desafectadas y cedidas gratuitamente a la ciudad por la Autoridad Portuaria de Cartagena.

En el caso de Málaga, la aprobación en noviembre de 2004, tras muchos años de desacuerdo, del Plan Especial de Ordenación, permitió la la integración urbana de los muelles 1 y 2, manteniendo en el área actividades portuarias como el tráfico de cruceros, el atraque de cruceros turísticos y el atraque de grandes yates.

El Muelle 2 fue objeto de un Concurso Internacional de Arquitectura, cuyo proyecto

ganador, firmado por el arquitecto Jerónimo Junquera, lo convirtió en un gran palmeral donde se alternan elementos acuáticos y áreas para el descanso y el ocio. Por su parte, el muelle 1 se ha dotado de una zona de ocio donde se mezclan locales de restauración, pequeño comercio y actividades lúdicas, así como de 4.000 m2 destinados a usos culturales.

Con la misma filosofía que Barcelona y Málaga, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife planteó en noviembre de 1997 el Concurso Internacional de Ideas para la Ordenación del Muelle de Enlace, siendo el ganador el proyecto presentado por los arquitectos Herzog y De Meuron.

Dicho proyecto potencia la segregación de usos entre la dársena de Anaga y la de Los Llanos, incluyendo una Terminal de Cruceros, una Estación Marítima para Ferries, una gran marina y una zona de ocio y comercial con grandes espacios libres.

El planeamiento urbanístico para su desarrollo fue aprobado definitivamente en enero de 2006, pero en ese momento, el puerto ya había avanzado en el desarrollo de las nuevas infraestructuras portuarias, tales como los nuevos pantalanes para o la ampliación del dique central de La Marina, necesarios para su ejecución.

Como último ejemplo, mencionaremos el Convenio Interadministrativo de Colaboración ,suscrito en 2011 por el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Cantabria, el Ayuntamiento de Santander, la Autoridad Portuaria de Santander y Puertos del Estado, para la reordenación urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander.

El proyecto, planteado como una operación “cerrada en sí misma”, esto es, autosuficiente financieramente, abarcará 60 Has de superficie, de las cuales, tras la desafectación de una gran superficie portuaria, 33 mantendrán la condición de dominio público portuario. Dentro de este ámbito se prevé, entre otros, la ejecución de nuevas infraestructuras portuarias en los muelles de Almirante y Maliaño, la integración del uso náutico deportivo en la dársena de Maliaño, la apertura al uso ciudadano del espacio natural del área de San Martín-Gamazo y la recuperación del BIC Dique de Gamazo.

Conclusiones

De todo lo anterior, se puede concluir que la integración puerto-ciudad es un concepto amplio que da cobertura a experiencias muy variadas y mucho más amplias que la mera reconversión de espacios portuarios en espacios urbanos.

En este sentido, la experiencia española, marcada por el hecho de que gran parte de sus infraestructuras son de ejecución relativamente reciente, se ha orientado hacia la búsqueda de una convivencia real entre los usos ciudadanos y los portuarios, los cuales deben compartir un mismo espacio.

Esta compatibilidad se ha visto favorecida por un marco legal que, desde 1992, ha clarificado las relaciones entre la ordenación portuaria y el planeamiento urbanístico, permitiendo la incorporación de usos complementarios y de interacción con la ciudad en los puertos de interés general, conforme con el reconocimiento de la "unidad de gestión del puerto" por parte de la jurisprudencia constitucional.

Un ordenamiento jurídico claro y el fuerte desarrollo portuario experimentado en los últimos veinte años, han permitido canalizar las demandas de una sociedad que desea potenciar su ciudad y disfrutar de su cercanía con el mar.

La tipología de estas actuaciones ha ido evolucionado en paralelo al desarrollo vivido por las infraestructuras portuarias, partiendo de las primeras cesiones de espacios públicos hacia el desarrollo de complejos proyectos de reordenación de la actividad, con el fin de integrar los usos ciudadanos dentro del espacio portuario.

Esta complejidad requiere de un amplio acuerdo entre las administraciones implicadas y de un importante volumen de recursos financieros. El reto en estos momentos es el de hacer frente a este tipo de actuaciones de la manera más racional y equilibrada posible.

La voluntad de diálogo, de colaboración y de compromiso, imprescindible para una correcta evolución de las relaciones de integración de los puertos con sus ciudades, ha sido, y

seguirá siendo, sin detrimento de la defensa de la actividad portuaria, la actitud de nuestras Autoridades Portuarias. Ambos intereses son compatibles y nuestra historia portuaria lo demuestra.