

RETE

ENCUENTRO DE OTOÑO 2015

SEMINARIO INTERNACIONAL DE RELACION PUERTO CIUDAD: "EL ESTRECHO-LE DETROIT"

TARIFA-TANGER 5-7 NOVIEMBRE 2015

El Seminario, denominado: *"El Estrecho-Le Detroit"* ha estado dedicado al análisis y al debate sobre las dos formas de actuación puerto ciudad llevadas a cabo en dos ámbitos portuarios tan diferentes, pero a la vez tan necesariamente complementarios, como son los de Tanger Ville (Marruecos) y Tarifa (España). Estas propuestas de puerto ciudad que en el año 2006 se encontraban a nivel de proyecto o en un estado muy inicial de su desarrollo, ya se mostraron en el Seminario de Primavera de ese año, titulado: *"El Estrecho como lugar de nuevas oportunidades"* y que tuvo lugar, así mismo, en las ciudades de Tánger y Tarifa con motivo de la conmemoración del Centenario de la Junta de Obras del Puerto. Hoy, nueve años después, y en esos mismos ámbitos de relación puerto ciudad, se analiza su desarrollo y estado. Ambos seminarios han sido organizados por RETE en colaboración con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA).

DOS FRENTES URBANO PORTUARIOS PARALELOS

TANGERVILLE

El proyecto de reconversión del puerto de Tánger surge como consecuencia del traslado de su actividad comercial a un nuevo puerto creado "ex novo", el puerto de Tánger Med situado al este y a 24 kilómetros de la ciudad histórica de Tánger, que cuenta con un importante patrimonio arquitectónico. Esta operación de crear un nuevo puerto, ha permitido dedicar los antiguos espacios portuarios del puerto histórico de Tánger, construido en 1925, a actividades como el turismo y los cruceros, mientras que la pesca, si bien se sigue manteniendo se traslada a una dársena adosada con mayor capacidad. A todo ello hay que añadir la singularidad del lugar al tener al lado la ciudad de Tánger, con una Medina y un centro histórico de enorme valor arquitectónico y espacial.

TARIFA

El proyecto de actuación puerto ciudad llevado a cabo en los espacios portuarios de Tarifa, se inicia en el año 2000 sobre unos espacios sobre los que se situaba una antigua base naval militar, y es a raíz de su denominación como frontera exterior Schengen, cuando se inicia la creación de una serie de instalaciones portuarias necesarias para

atender los requerimientos de dicha denominación, siendo a partir de ese momento cuando se inicia la transformación del puerto de Tarifa, que ha de realizarse de forma compatible con su importante actividad pesquera, así como con los condicionantes físicos y urbanísticos debidos a la proximidad del casco histórico de la ciudad, prácticamente pegada a su puerto, y al disponer, además, de un enclave arquitectónico patrimonial como es el Castillo de Guzmán el Bueno declarado como Bien de Interés Cultural. En el caso del puerto de Tarifa, no es que hayan aparecido espacios portuarios sin actividad portuaria, sino que se ha tenido que ir actuando en un espacio portuario muy próximo a su ciudad, y todo ello, sin perder su actividad estrictamente portuaria y además con los condicionantes de la proximidad física a la ciudad.

LA SINGULARIDAD DEL “EL ESTRECHO-LE DETROIT”

Estos dos modelos de actuación puerto ciudad objeto del Seminario son bien diferentes, en cuanto que Tanger Ville es un modelo de relación puerto ciudad casi “ex novo” y que por lo tanto no tiene que atender a grandes pre existencias, mientras que en el caso de Tarifa las actuaciones puerto ciudad llevadas a cabo obedecen más a la necesidad de tener que adecuarlas a condicionantes existentes. A ello se añade que Tanger Ville y Tarifa son dos ámbitos portuarios reflejos el uno del otro, y en medio de un enclave único como es el Estrecho, con un tráfico comercial y de pasajeros de primer orden mundial.

Desde la organización del Seminario, se planteó poder establecer una comparación entre ambas realidades, y para obtener pautas de aplicación, se consideró necesario establecer tres aspectos en los que referenciar ambos modelos de relación puerto ciudad. Estos serían los siguientes:

- 1- Las infraestructuras.
- 2- Los condicionantes del lugar: las cuestiones medioambientales y espaciales
- 3- La ciudad anexa

CONCLUSIONES TRAS LAS PONENCIAS Y LA MESA REDONDA

En el Seminario han estado representados los dos principales actores de los dos frentes, es decir: los responsables de las dos ciudades, tanto el alcalde de la ciudad de Tarifa como los representantes de la ciudad de Tánger; así como los máximos responsables portuarios: el presidente de la “Société d’Aménagement pour la Reconversión de la

Zone Portuaire de Tanger Ville” (SAPT): Mohamed Ounaya, y por parte de la APBA, su presidente: Manuel Morón y su director general: José Luis Hormaechea.

Ha contado con los respectivos decanos de los colectivos de arquitectos y urbanistas de ambos lados: Fernando Mejías, decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz y Hanae Bekkari, vicepresidenta del “Conseil Régional des Architectes du Nord du Maroc” (CROAT). Colectivos estos, el de los arquitectos, que entre otros como el de los geógrafos y los ingenieros, bien saben de la complejidad y de la singularidad de estas actuaciones, en las que es necesario atender a todas y cada una de las necesidades presentes, y sobre todo de futuro.

Contó además, con la presencia del mundo universitario en la persona de Francisco Trujillo en su calidad de Gerente de la Fundación Campus Tecnológico de Algeciras de la Universidad de Cádiz (UCA).

La mesa de debate fue moderada por José Luis Estrada, miembro del Comité Científico de RETE, quien condujo el debate tanto en base a los criterios de reflexión establecidos en el programa del Seminario como en los derivados de dicho debate y que bien se podrían resumir en los siguientes puntos como más significativos:

1-En el tema de las relaciones puerto ciudad en el ámbito del Estrecho, el debate hay que plantearlo en base a la aproximación entre ambas orillas. Tarifa, a solo 9 millas náuticas del continente africano es el lugar de encuentro entre Europa y África.

2- Hay que ver el papel que juegan de forma conjunta los dos puertos.

3-Es esencial la cooperación, sobrepasando las opiniones individuales.

4-Desde los programas de intercambio universitario en los que ya se viene trabajando, como son los Larache, Tanger y Tetuán, se establecen vínculos que habrá que incorporar como un dato más a la aproximación entre ambas orillas.

5-Es importante no exportar para este tipo de actuaciones, imágenes propias de otras culturas y que obedecen a modas en las que en la actualidad se sustenta buena parte de la arquitectura que se está realizando por el mundo. Hay que incorporar las singularidades propias de cada lugar como: su historia, su luz, su arquitectura, y su naturaleza. Es una gran ocasión para mejorar la vida de sus ciudadanos. Es el caso del proyecto de mejora urbana del barrio de Haoumat Chouk que se está llevando a cabo en la ciudad Tánger y que cuenta con la colaboración de diferentes organismos públicos.

6-Estas actuaciones son, además, la ocasión de acompañarlas de proyectos de infraestructuras que cohesionen el territorio, que permitan generar corredores

estructurantes que a su vez posibiliten los desarrollos industriales y la mejora de las economías existentes. En el caso de Tánger, la creación del nuevo puerto de Tanger Med, ha supuesto la generación de una nueva ciudad, la ciudad verde de Melloussa.

7-Es importante la colaboración entre las distintas administraciones evitando enfrentamientos. En el caso de Tarifa así ha sido y gracias a ello se han llegado a acuerdos entre el puerto y la ciudad que han posibilitado llevar actuaciones de puerto ciudad de integración como: la Plaza Mirador, el nuevo cerramiento portuario anexo a la ciudad, la nueva estación marítima y los nuevos controles de acceso, así como el camino de borde del recinto portuario.

8-Se trata, en definitiva de tener un diálogo permanente y de compartir iniciativas.

9-La singularidad del Estrecho nos lleva a plantear este espacio casi como una gran conurbación de dos ciudades, Tánger y Tarifa, ciudades reflejo la una de la otra a modo de "Valdrada" la ciudad invisible de Ítalo Calvino que están separadas por una gran avenida de agua, en la que en lugar de utilizarse el coche como medio de comunicación se utiliza el barco.

Manuel Matoses. APBA
Coordinador del Nodo del Estrecho
DICIEMBRE 2015



Ilustración personal sobre Valdrada de "Las Ciudades Invisibles"
(Italo Calvino, 1972), realizada por Graphic Pooch)