



INFORME

Informe del proceso participativo

Contrato (CA-038-16) entre la UCA y la Autoridad Portuaria

Junio de 2017



INDICE

1. LA PLANIFICACIÓN DEL PROCESO PARTICIPATIVO	3
1.1 Objetivos y aclaraciones previas	3
1.2 Planificación del proceso participativo	4
2. RESULTADOS ALCANZADOS	5
2.1. La fase 1: de encuentro	7
2.2. La fase 2: de diagnóstico	7
2.2.1 Conclusiones e ideas principales	8
2.2.2 I Taller participativo	9
2.3. La fase 3: de propuestas	10
2.3.2 II Taller participativo	11
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	15
Anexo I. Conferencias y mesas redondas de la fase 1 del proceso participativo	17
Anexo II. Conferencias y mesas redondas de la fase 2 del proceso participativo	21
Anexo III. Visiones de la futura ciudad portuaria gaditana de los asistentes al I Taller Participativo	28
Anexo IV. Mesa redonda de la fase 3 del proceso participativo	37
Anexo V. Modelos de integración, importancia y alternativas de localización de los asistentes al II Taller participativo	40
Anexo VI. Reflexiones sobre algunas dificultades del proceso participativo	49

1) LA PLANIFICACIÓN DEL PROCESO PARTICIPATIVO

2.1 Objetivos y aclaraciones previas.

El proceso participativo se planificó para la consecución de los siguiente objetivos:

Objetivo general. Obtener criterios y orientaciones para la futura concreción de propuestas de integración entre el puerto y la ciudad de Cádiz.

Objetivos específicos. Se propone conseguir los anteriores criterios y orientaciones a través de la consecución de tres objetivos específicos que se plantean en distintas fases:

- a. **Fase 1 (de encuentro o de inicio).** Crear un lugar de encuentro para propiciar el debate a través de la celebración de jornadas, mesas redondas y charlas.
- b. **Fase 2 (de diagnóstico).** Aportar un diagnóstico con el que contribuir a la definición de metas y objetivos para la integración puerto-ciudad
- c. **Fase 3 (de propuestas).** Concretar los objetivos aportando criterios y orientaciones para la construcción de alternativas como propuestas de actuación

Propósitos claros

Son las Administraciones (Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de Cádiz) las que toman la decisión final. El proceso participativo pretende acercarse a un nivel real de participación entre los apartados 3 y 4 (según la clasificación de la Environmental Protection Agency, 2012).

Niveles de participación pública:

1. Informar al público mediante información para que entienda los temas, las opciones, y las soluciones;
2. Consultar al público con el fin de obtener su aporte respecto a las alternativas o decisiones;
3. **Involucrar al público para asegurar que sus inquietudes son consideradas mediante el proceso de toma de decisiones, particularmente durante la elaboración de criterios y opciones;**
4. **Colaborar con el público para elaborar criterios de toma de decisión y alternativas, así como para identificar preferencias de soluciones;**
5. Empoderar al público mediante el depósito de la toma de decisión final en sus manos.

2.2 Planificación del proceso participativo

Para la consecución de los objetivos de trabajo planteados, se diseñó un esquema de trabajo que contempló la realización de una serie de tareas / instrumentos que contribuyen al desarrollo de una o varias de las fases en que se dividió el proceso participativo.

Tabla 1. Organización del proceso participativo

Organización del proceso		Fase 1: de encuentro	Fase 2: de diagnóstico	Fase 3: de propuestas
Líneas de trabajo	Tareas/Instrumentos			
Para planificar	Organización del Espacio de Encuentro Puerto y	X		

	Ciudad			
Para participar	Conferencias y mesas redondas	X	X	X
	Talleres		X	X
Participando en contacto e informado	Directorio de actores	X	X	X
	Difusión del proceso y sus resultados	X	X	X
Participando con transparencia	Web del Foro	X	X	X
	Boletín “Cádiz y su puerto”		X	X
	Actas e informes de síntesis		X	X

La primera y segunda fase de participación podría situarse en un nivel 3 de participación pública, mientras que la tercera, en la que se evalúan las alternativas, debería situarse en torno a un nivel 4 de participación (según la clasificación de la Environmental Protection Agency, 2012).

Con carácter previo a la organización de actividades, fue elaborado un directorio electrónico integrado por más de 500 posibles actores interesados (sociales, institucionales, empresariales y pertenecientes a la ciencia y el conocimiento). Esta herramienta ha sido empleada para el envío de información electrónica cada vez que se organizaba una actividad o se generaba alguna información relevante.

Además, se ha contado con una web específica del proceso participativo donde se han puesto a disposición del público todas las actividades y materiales que se han ido generando.

Se pusieron a disposición de los participantes diversas herramientas para su participación:

- **Presenciales**

Conferencias y mesas redondas. Organizadas en torno a temas de interés con el objetivo doble de lograr una participación informada y debatir sobre aspectos clave de la relación puerto-ciudad de Cádiz.

Talleres participativos. Son el instrumento más importante. Se trata de los encuentros donde se decantarán los principales resultados del proceso participativo, pero partiendo de los resultados alcanzados en las conferencias y mesas redondas celebradas con anterioridad.

- **No Presenciales**

La hoja de sugerencias. Fue entregada en todos los encuentros mantenidos durante la Fase I y II del proceso participativo. En la misma se realizaba una serie de preguntas que pretendían recoger la opinión del participante sobre el tema abordado.

La página web. Ofrece dos formas de participar. La primera es contestando a las preguntas que se entregaban en la hoja de sugerencias que se repartía en cada encuentro. La segunda es enviando sugerencias de forma libre a través de la pestaña habilitada al efecto.

2) RESULTADOS ALCANZADOS

Durante la totalidad del proceso participativo han tenido lugar cinco conferencias con expertos en diversos temas de interés para la integración de los terrenos portuarios en la ciudad. Del mismo modo, se han celebrado cinco mesas redondas en las que se ha contado con actores sociales en torno a temas de debate relacionados con su actividad/interés. Por último, se organizaron dos talleres participativos orientados a articular en forma de propuesta la opinión de los participantes para que pueda ser tenida en cuenta en el proceso de toma de decisiones por los organismos competentes.

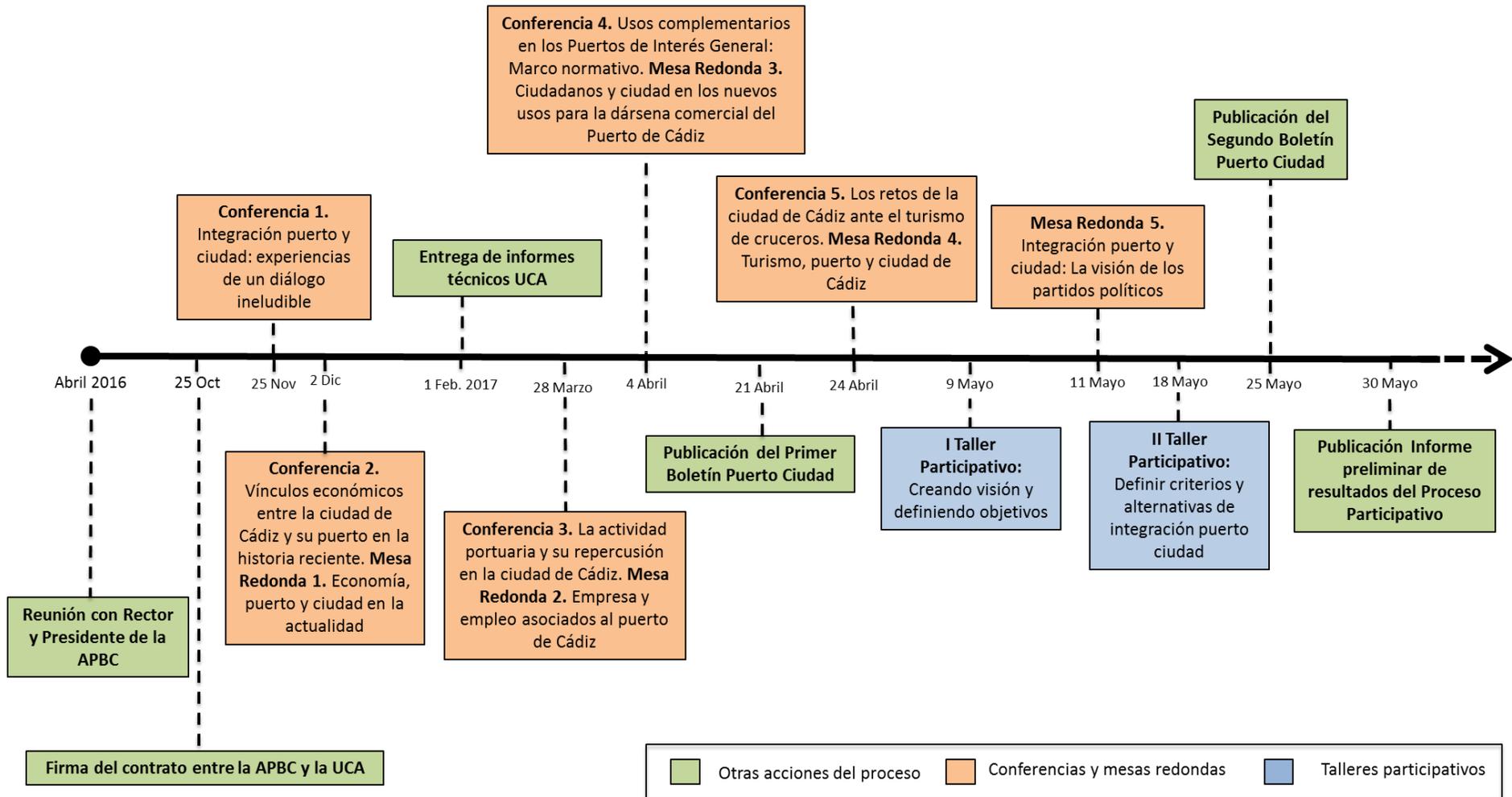
Mediante estos encuentros se ha procurado organizar un debate estructurado, crítico y propositivo que abordara de forma ordenada todos los temas o asuntos clave del proyecto de integración puerto-ciudad. Claro que esto fue una propuesta que se ha ido modificando con el tiempo según las necesidades que se iban decantando en el proceso. Ejemplo de ello lo constituye la conferencia organizada sobre la Ley de Puertos, que si bien no estuvo prevista desde el inicio, fue organizada para dar respuesta a las dudas legales surgidas en el debate que tuvo lugar entre los participantes en el encuentro inmediatamente anterior.

Por otro lado, es preciso resaltar que en la mayoría de las sesiones se aprovechó para repartir unos folios a los participantes en los que, por un lado, se les realizaban preguntas clave relacionadas con el objetivo de conocer su opinión o posición respecto al tema tratado, y por otro, se les incluía un espacio destinado a que trasladaran de forma libre y anónima sus ideas y sugerencias al equipo organizador. Del mismo modo, se habilitó una herramienta web que permitía contestar a estas preguntas de forma electrónica tanto si se asistió como si no se pudo acudir al encuentro. Algunos participantes optaron por enviar (tanto por mail como por correo postal) respuestas y/o reflexiones al equipo organizador sobre algunas de las sesiones del proceso participativo, o bien sobre las noticias que, relacionadas con el proceso participativo, se publicaron en los medios de comunicación. En estas ocasiones se preguntó a los autores si daban permiso para que éstas alimentaran el debate mediante su publicación en la web del proceso participativo, habilitándose un espacio al efecto.

Un calendario orientativo de la totalidad del proceso participativo estuvo disponible en todo momento en la web del proyecto (www.gestioncostera.es/puertocadiz), y a medida que las actividades fueron teniendo lugar, se fue añadiendo información sobre las mismas, como mapas, fotos del encuentro o las presentaciones de los conferenciantes.

Una representación temporal de los resultados que se han ido alcanzando en el proceso participativo puede consultarse en la figura 1.

Figura 1. Evolución del proceso participativo



2.1 LA FASE 1: DE ENCUENTRO.

Fue desarrollada durante los meses de noviembre y diciembre de 2016. En este periodo se crearon instrumentos básicos para la participación, como el “espacio de encuentro puerto y ciudad”, la página web o el Directorio.

En la fase “de encuentro” se celebraron **dos conferencias y una mesa redonda**. Los temas abordados transitaron entre el análisis de experiencias de integración puerto y ciudad, el análisis de la evolución de la relación histórica entre el puerto y la ciudad de Cádiz, y la economía del puerto y la ciudad en la actualidad. Una descripción completa de estos encuentros puede consultarse en el Anexo I.

Varias son las ideas que se extraen de esta fase de participación:

- Es la primera vez que ve que un proyecto de integración puerto-ciudad tiene participación pública desde el principio. En palabras del profesor Alejandro Grindlay: “Cádiz y los gaditanos se enfrentan a una oportunidad única y deben aprovecharla”.
- Las decisiones de importancia en el puerto de Cádiz han sido siempre políticas, no técnicas. En este sentido, lo ideal sería que del proceso participativo se desprendiera una opinión articulada a quienes toman las decisiones de forma que sea muy difícil tomar otra al menos en este período político.
- El proyecto puede ser una oportunidad para resaltar la importancia del inmenso patrimonio cultural de Cádiz como ciudad más antigua de Europa.
- En una ciudad como Cádiz, en la que hay tanto desempleo, no deben despreciarse usos que impliquen la generación de empleo.
- No debe comprometerse un posible desarrollo futuro de la actividad portuaria con la integración de los terrenos portuarios. Debe buscarse una actividad, un negocio satisfactorio para el puerto y la ciudad.
- Los hipotéticos terrenos liberados por el puerto deben tener como principal objetivo la generación de empleo.
- Una propuesta de múltiples usos en los terrenos objeto de integración puerto-ciudad sería lo más adecuado para Cádiz y su puerto.

2.2 LA FASE 2: DE DIAGNÓSTICO

Se centra en el análisis y el diagnóstico de la situación actual o de partida del Puerto y la Ciudad de Cádiz en el proceso de integración. Se desarrolló durante los meses de marzo, abril y principios de mayo.

Durante la fase 2 tuvieron lugar **3 conferencias, 3 mesas redondas y el primer Taller participativo**. Un informe detallado de las conferencias y mesas redondas puede consultarse en el Anexo II.

Además, se difundió el primer **informe del proceso participativo** como material de trabajo para el I Taller. En el documento se incluyó un resumen de cada uno de los tres informes técnicos elaborados por la Universidad de Cádiz:

- Informe 1. Análisis del territorio y de su población
- Informe 2. Análisis del turismo de cruceros
- Informe 3. Análisis económico

Por otro lado, el 21 de abril, fue publicado el primer **Boletín Puerto-Ciudad de Cádiz** con los siguientes contenidos: editorial, estrategia puerto-ciudad, informes técnicos de la UCA, información del proceso participativo e indicaciones sobre cómo participar, conferencias y mesas redondas realizadas, y programa de futuras actividades. El boletín fue enviado a todo el directorio de contactos y puesto a disposición del público a través de la página web.

2.2.1 Conclusiones e ideas principales de las conferencias y mesas redondas

Durante los distintos encuentros pudieron recogerse **conclusiones e ideas** de diversa índole que han servido como material de partida del I Taller participativo:

Desde el punto de vista económico:

- El puerto de Cádiz es pequeño pero diversificado. Se trata de un puerto de Bahía, no de una ciudad, por lo que debe considerarse que la economía local, la regional y el puerto son mutuamente dependientes.
- Existe temor por parte de los empresarios en la cesión de terrenos portuarios a la ciudad, porque éstos podrían no poder recuperarse si el puerto los necesitara de nuevo en el futuro.
- Se reconoce la importancia del Puerto para la ciudad, y la necesidad y objetivo de cuidar el trabajo portuario, así como de generar más empleos.

Desde el punto de vista jurídico:

- La ley de puertos deja abierta la puerta (bajo ciertas condiciones) a la realización de una amplia variedad de usos no portuarios en los terrenos portuarios, incluidos los comerciales, residenciales y habitacionales.

Desde el punto de vista ciudadano:

- Se proponen usos descartables (tráficos hidrocarburos, viviendas libres, uso industrial tecnológico de mayor impacto como bunkering o el almacenamiento a gran escala de graneles sólidos y líquidos), usos a limitar y usos a mantener (pesca, tráfico ro-ro, turismo, tráfico de contenedores refrigerados y reciclado ecológico de buques).
- Se considera la necesidad de establecer criterios de necesidad, y de utilidad de los terrenos. También otros relacionados con la retroactividad de las actuaciones a realizar de forma que, si en un futuro vuelven a ser necesitados, los terrenos puedan recuperarse para la actividad portuaria.

Desde la óptica del turismo de cruceros:

- Cádiz y su puerto reúnen las condiciones para constituirse (o posicionarse) como puerto de escala de cruceros, pero por el momento no reúne las características para necesarias para ser un puesto base, y que se relacionan con la mejora de las infraestructuras de transportes (ferrocarril, aeropuerto), así como la oferta hotelera.
- Hace falta una mayor cooperación de empresas y administraciones para promocionar el turismo de cruceros.
- Al final son las grandes navieras las que van a decidir si quieren el puerto de Cádiz u otro para sus escalas.

2.2.2 I TALLER PARTICIPATIVO

El primer Taller participativo culminó la fase de diagnóstico con un objetivo claro: lograr, a partir de las ideas e informaciones debatidas en las conferencias y mesas redondas, una visión de la ciudad portuaria gaditana del Siglo XXI. Una descripción detallada del Taller puede ser consultada en el Anexo III.

a) Datos básicos

El I taller tuvo lugar el 9 de mayo de 2017 en la Sala Argüelles, Edificio Constitución 1812, Universidad de Cádiz. Dio comienzo a las 17:00 horas y se extendió hasta las 20:00.

Asistieron un total de **36 participantes**, de los cuales el 28% pertenecieron al ámbito de la ciencia, el 28% a la administración pública, el 11% a los empresarios y 33% a la sociedad en general. Se trabajó con el grupo entero (36 participantes) en todas las actividades.

b) Resultados del I Taller participativo

En el I Taller Participativo se seleccionaron usos y actividades potenciales a ser desarrollados en los espacios portuarios. Entre ellos, los más destacados fueron los cruceros turísticos y náutica deportiva, y en tercer lugar, de forma más alejada, los museos y exposiciones. Las actividades residenciales (vivienda libre, vivienda social y vivienda comunitaria), así como otras actividades productivas urbanas que implican la construcción de grandes infraestructuras fijas (gran centro comercial y apartamento turístico) han quedado prácticamente descartadas por los participantes.

Pero quizá lo más destacable del I Taller ha sido que ha puesto de relieve el amplio consenso existente, que se manifiesta en tres ideas clave:

- 1) Los participantes conciben el futuro puerto como un espacio de usos múltiples.
- 2) Los usos productivos portuarios deben ser especialmente cuidados y mantenidos en el futuro puerto de la ciudad.
- 3) Los usos residenciales, así como otros que implican la construcción de grandes infraestructuras (centros comerciales y apartamentos turísticos) son descartados con rotundidad por los participantes.

La visión de la futura ciudad portuaria gaditana es clara (ver tabla 5): un puerto de vocación productiva asociada principalmente a las actividades portuarias, que genere empleo, pero que al mismo tiempo compatibilice su actividad con algunos equipamientos públicos que mejoren la calidad de la vida de las gentes de Cádiz, y de este modo la relación entre la ciudad y su puerto.

Tabla 2. Resultados del I Taller participativo

Productivo portuario	Actividades y usos complementarios (interacción puerto-ciudad)										
	SI		NO		Equipamientos públicos		Productivo urbano			Residencial	
	SI	NO		SI	NO		SI	NO		SI	NO
Cruceros turísticos	26		Museos, exposiciones	11	1	Pequeño comercio	9	1	Vivienda libre	1	20
Náutica deportiva	22		Jardines	9	1	Hotelero	7		Vivienda Social	1	13
Const. y reparación naval (menor)	9	1	Equipamiento Casco Histórico	8		Hostelero	7		Residencia comunitaria		5
Logística portuaria	9	1	I + D + Innovación	8		Servicios	3				
			Equipamiento metropolitano	8	2	Equipamiento privado	1				
			Deportivos	6		Gran centro comercial	1	8			
			Carril bici	1		Apartamento turístico		6			
						Oficinas		1			
TOTAL	66	2	TOTAL	51	4	TOTAL	28	16	TOTAL	2	38

2.3 LA FASE 3: DE PROPUESTAS

Da comienzo dos días después de la celebración del I Taller con una **mesa redonda** donde se invitó a todos los partidos políticos representados en el consistorio local de la ciudad. El objetivo consistió en conocer sus ideas respecto al proyecto de integración de terrenos portuarios en la ciudad gaditana. De este modo, los participantes podían hacer una comparación entre su visión del futuro puerto de Cádiz (expresada en el Taller I) y la que tienen los distintos partidos políticos. Los resultados de la mesa redonda pueden ser consultados en el Anexo IV.

Al igual que en fases anteriores, se continuó con las labores de difusión, transparencia, actualización de la página web y del directorio de contactos, recogida de sugerencias e ideas y elaboración del segundo Boletín “Puerto-Ciudad de Cádiz”. Los contenidos del boletín se centraron en esta ocasión en los resultados de los dos Talleres participativos, aunque también aborda los encuentros (mesas redondas y conferencias) que no fueron incluidos en el boletín anterior.

2.3.1 II TALLER PARTICIPATIVO

El segundo taller participativo tuvo como objetivo definir criterios y alternativas de integración Puerto-ciudad. Para ello se partió de los usos y actividades seleccionadas en el taller I, así como de la visión generada por los participantes.

a) Datos básicos

El II taller tuvo lugar el 18 de mayo de 2017 en la Sala Argüelles, Edificio Constitución 1812, Universidad de Cádiz. Dio comienzo a las 17:00 horas y se extendió hasta las 20:00.

Asistieron un total de 24 participantes, de los cuales el 29% pertenecieron al ámbito de la ciencia, el 38% a la administración pública, el 8% a los empresarios y 25% a la sociedad en general.

b) Resultados

Se trabajó con dos grupos que trataron de aumentar el nivel de concreción relativo a los usos/actividades que fueron seleccionados por los participantes en el I Taller (ver Tabla 2) y valorar su importancia. Los resultados de los dos grupos son bastante parecidos: ambos otorgan una mayor importancia a las actividades productivas portuarias y proponen que Cádiz apueste por constituirse, de forma gradual, en Puerto Base para el turismo de cruceros (Ver Tablas 3 y 4).

Tabla 3. Resultado del Grupo 1

Usos/actividades		Orientación del uso/actividad (señala palabras clave o escribe otra)	Valorar ALTO – MEDIO - BAJO	
			Importancia para Puerto-ciudad	%
Productivo portuario	Cruceros turísticos	Los participantes concretan que se debe avanzar gradualmente hacia la constitución de Cádiz como puerto base de cruceros.	Muy Alta (95-100)	100
	Náutica deportiva (instalaciones, construcción y reparación, etc.)	Se debe promocionar a través de la creación de instalaciones, así como de actividades de reparación y construcción de barcos.	Muy Alta (95-100)	100
Equipamientos públicos	Museo , acuario, espacios de exposiciones, etc.	Se opta por promocionar, de forma preferente, museos y espacios para eventos, así como exposiciones itinerantes	Alta (80-95)	94,5
	Aparcamientos (de superficie y/o subterráneos)	Se opta por aparcamientos subterráneos, con preferencia de uso para los residentes	Importancia media (60-80)	66,7
	Equipamientos deportivos	Se opta por equipamientos al aire libre, que no conlleven la construcción de un edificio o pabellón.	Baja (<60)	57,6
	Zonas verdes – carril bici	Se opta por jardines, y no parques. También se apuesta por carril bici	Importancia media (60-80)	78,8
	I+D+Innovación	Se apuesta tanto por universidad como por centros de investigación	Importancia media (60-80)	73,3

	Equipamiento metropolitano de transporte	Se apuesta preferentemente por el tranvía	Alta (80-95)	83,3
Productivo urbano	Pequeño comercio	Tanto de puestos fijos como móviles.	Importancia media (60-80)	71,8
	Hotelero	La mayoría opta por hoteles de baja altura, si bien no es despreciable el número de personas que optan por hoteles en altura	Importancia media (60-80)	61,1
	Hostelero	De todo tipo; bares, restaurantes, cafeterías.	Importancia media (60-80)	76,9
	Propuesta: Empresa de base tecnológica (I+D+I)	Muy apoyada por los participantes (podría estar entre el productivo portuario y el urbano, dependiendo de su actividad)	Alta (80-95)	88,9

Tabla 4. Resultado del Grupo 2

Usos/actividades		Orientación del uso/actividad (señala palabras clave o escribe otra)	Valorar ALTO – MEDIO - BAJO	
			Importancia para Puerto-ciudad	Porcentaje
Productivo portuario	Cruceros turísticos	La aspiración del puerto de Cádiz como puerto base de cruceros y no solo el mantenimiento de puerto escala, fue el uso preferido. También, se propusieron las actividades turísticas marítimas como una actividad a poder desarrollarse en la dársena de Cádiz.	Importancia muy alta	97%
	Náutica deportiva (instalaciones, construcción y reparación, etc.)	Las instalaciones se seleccionaron prioritariamente, seguidas de la reparación y la construcción.	Importancia muy alta	100%
Equipamientos públicos	Museo, acuario, espacios de exposiciones, etc.	Los museos, las exposiciones itinerantes y los espacios para eventos obtuvieron prácticamente la misma puntuación, incluyéndose además la posibilidad de un centro de interpretación del puerto como un espacio multiuso.	Importancia alta	85%
	Aparcamientos (de superficie y/o subterráneos)	Se destacaron los subterráneos, precisando que fueran gratuitos. Se propuso la creación de un aparcamiento aprovechando la diferencia de altura del paseo de la punta San Felipe para evitar el impacto visual.	Importancia alta	87%
	Equipamientos deportivos	Los equipamientos deportivos fueron orientados principalmente al establecimiento de pistas abiertas, en lugar de pabellones cubiertos, aunque no se descartaron por completo algunas instalaciones cubiertas, por el problema que podría generar el viento en las pistas abiertas.	Importancia media	67%
	Zonas verdes – carril bici	Los jardines, concretados como espacios abiertos, fueron los más puntuados en el grupo, seguido de los parques infantiles. El carril bici, aunque menor puntuado, es asumido por todos los participantes, como se especifica en la segunda actividad.	Importancia alta	77%
	I+D+Innovación	Los centros de I+D+i se centran sobre todo en lo referente a centros de investigación	Importancia alta	77%

	Equipamiento metropolitano de transporte	El equipamiento metropolitano está preferentemente orientado a la conexión intermodal, y a la prolongación del tranvía, descartándose el autobús en estos terrenos.	Importancia alta	85%
Productivo urbano	Pequeño comercio	El pequeño comercio es puntuado de igual forma como comercio fijo o puestos móviles	Importancia baja	52%
	Hotelero	Los usos hoteleros son concretados como hoteles de baja altura, descartándose aquellos de altura, así como los hostales.	Importancia alta	80%
	Hostelero	En el uso hostelero destacan los restaurantes y cafeterías, en contraposición a los bares.	Importancia alta	80%

Después de concretar los usos/actividades que se proponen y valorar su importancia para el futuro puerto, los dos grupos de trabajo trasladaron estos resultados a una propuesta de integración puerto-ciudad ubicando de forma aproximada los distintos usos en un mapa de los terrenos portuarios.

De forma más concreta, las propuestas de los grupos fueron las siguientes:

Grupo 1. Realizó una propuesta de relación puerto-ciudad de tipo horizontal, donde caben tanto usos y actividades del tipo productivo portuario, como del productivo urbano o el dotacional (equipamientos públicos). Se manifestó preocupación por resolver los problemas de accesibilidad en relación a los nuevos usos que se plantean cercanos a la Punta de San Felipe.

En cuanto a la distribución de estos usos, se propone el muelle Alfonso XII y Reina Sofía (parte izquierda del puerto) como el espacio preferente para el atraque de cruceros, liberando el muelle ciudad (el del frente urbano) del atraque de cruceros para que la ciudad tenga liberado el acceso a la lámina de agua.

En cuanto a la zona del puerto cercana a la Plaza de Sevilla, ésta se identifica como el lugar idóneo para el uso hotelero y hostelero, así como para el transporte intermodal.

Se propone la creación de zonas verdes en el muelle ciudad y la zona próxima a plaza Sevilla, pero también a lo largo de todo el ámbito hasta la punta de San Felipe de forma que se cree un “cinturón verde” que suavice la interacción puerto-ciudad.



En la zona de usos mixtos (terminal de contenedores), se proponen usos relacionados con el pequeño comercio (próximo a los muelles y la ciudad de forma que puedan captar a los cruceristas), con usos deportivos al aire libre, empresas de base tecnológica (I+D+I), y un espacio para su empleo en la organización de eventos eventuales (carpas de carnaval, etc) que también pudiera ser empleado para el aparcamiento de vehículos de forma puntual cuando existan eventos o situaciones especiales que aconsejen este uso.

En cuanto a los usos náuticos, se proponen los emplazamientos actuales de Puerto América y el Club náutico, pero donde además se incluye una actividad de construcción y reparación naval de pequeñas embarcaciones.

En relación al edificio abandonado próximo a Puerto América, se propone que acoja usos e I+D+I (universidad, centros de investigación,..) y que de forma simultánea se le dote de un uso museístico y, en menor medida, de espacio de exposiciones. Finalmente, se propone continuar con el uso hostelero en la Punta de San Felipe.

Por último, se propone continuar el carril bici hasta la punta de San Felipe y mejorar el transporte público hasta esta zona.

Grupo 2. Pocas diferencias respecto al grupo 1, salvo la localización de algunas actividades.

La zona de Plaza Sevilla fue seleccionada para la conexión de transporte intermodal. Se propone además un aparcamiento.

En el espacio del muelle ciudad, los usos que predominaron fueron los asociados a turismo de cruceros, en los muelles Reina Sofía, Alfonso XIII y el muelle ciudad, a los que se sumó la parte del muelle ciudad más próxima al muelle Reina Victoria para las excursiones turísticas marítimas, ya que de esta forma se puede vincular con el transporte metropolitano marítimo. En la zona más próxima a la ciudad se propusieron espacios libres con mayor o menor vegetación, según la necesidad.



En el edificio de la antigua estación de autobuses se propone un espacio cultural multifuncional. Próximo a este edificio se propone una segunda conexión de transporte para facilitar el acceso de los cruceristas a los diferentes transportes públicos. Por último, se propuso que el acceso rodado fuera de doble sentido para el acceso a la Punta San Felipe.

Los espacios de la antigua terminal de contenedores serían utilizados para múltiples usos. Se propone una zona de uso comercial – hostelero, con un posible pequeño hotel. Además, se contempla la instalación de **pistas deportivas** al aire libre, incluso alguna cubierta. Asimismo, aprovechando la doble altura de la punta San Felipe, se propuso la instalación de un aparcamiento.

En todo el paseo de la punta de San Felipe se ubicarían espacios libres acompañando a las zonas peatonales.

En la zona de Puerto América se proponen los usos asociados a la náutica deportiva, construcción y reparación, conectados con las instalaciones ya existentes. Además, se propone la construcción de centros de I+D+I asociados a investigación en náutica y de economía azul. El uso hotelero se situaría en el actual edificio abandonado de Puerto América.

El carril bici, por su parte, se instalaría a lo largo del paseo peatonal desde el muelle ciudad hasta el final de la punta San Felipe.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El proceso participativo puesto en marcha para contribuir a la futura estrategia de actuación en el puerto de Cádiz ha arrojado resultados de gran interés, realizando orientaciones y aportando criterios útiles para su consideración en la toma de decisiones.

Pero quizá lo más destacable de todo el proceso es el alto grado de consenso existente. Un análisis de los resultados alcanzados indica claramente la opción escogida por los participantes: un modelo o alternativa de integración de carácter abierto u horizontal que resulta de la suma de las tres primeras columnas en las que se ordenaron los usos y actividades: productivos portuarios, equipamientos públicos urbanos y productivas urbanas (Tabla 5). Se rechazan de forma clara los usos residenciales de toda condición.

Este modelo, que concentró un total de 145 votos positivos (suma de los votos positivos de las 3 primeras columnas, ver tabla 2), resulta coincidente con las ideas y conclusiones a las que se había llegado en la mayor parte de conferencias y debates realizados: un espacio portuario de usos múltiples y diversos, generador de empleo y de calidad de vida para la ciudad.

Tabla 5. Modelos o alternativas de relación puerto-ciudad

MODELO O ALTERNATIVAS	VOTOS	CARACTERÍSTICAS
ABIERTO U HORIZONTAL	145	En realidad es la suma de 3 columnas. Contempla buena parte de las actividades y usos: productivas portuarias y equipamientos públicos urbanos pero además las productivas urbanas. Predominan las dos primeras. Se rechazan de forma explícita (44 votos negativos frente a 2 positivos), los residenciales de toda condición. Es coincidente con las ideas expresadas en la mayor parte de conferencias y debates.
MIXTO PORTUARIO-DOTACIONAL	117	Incluye las actividades productivas portuarias y los equipamientos públicos urbanos. Predominan la primeras.
PRODUCTIVO	94	Contiene especialmente las actividades y usos con proyección productiva, con predominio claro de las portuarias.
DE COMPLEMENTARIEDAD URBANA	79	Incluye sobre todo actividades de naturaleza urbana, sean de tipo productivo o relacionadas con los equipamientos públicos.

En el II Taller participativo los asistentes definieron más la propuesta concretando y ubicando en el mapa portuario los usos y actividades que habían sido seleccionados en el primer taller, y valorando su importancia para el futuro del binomio puerto-ciudad. De nuevo, los resultados son coherentes con lo expresado durante todo el proceso reforzando una visión de puerto de múltiples usos que sigue un modelo de relación puerto-ciudad abierto u horizontal.

Por otro lado, y esto fue puesto de relieve de forma recurrente a lo largo de proceso de participación, los participantes consideran importante incluir, a la hora de decidir los futuros usos y actividades que acogerán los terrenos portuarios, la reversibilidad de las acciones como un importante criterio a ser tenido en cuenta. Con ello se refieren a que el

uso que se dé a los terrenos permita la reconversión del suelo a la actividad portuaria en caso de necesidad.

De forma muy sintética, se concluye lo siguiente:

a) Los participantes SÍ quieren en su futuro puerto:

- Turismo de cruceros, apostando por avanzar de forma gradual de puerto de escala a puerto base de cruceros.
- Náutica deportiva, tanto fomentando las instalaciones existentes como creando otras (ver propuesta grupo 2), y apostando por actividades de reparación y construcción menor de barcos.
- Museos, exposiciones itinerantes y espacios para eventos, preferentemente relacionados con la actividad marítima.
- Aparcamientos subterráneos (con preferencia para los residentes y gratuitos), pudiendo aprovecharse la situación de desnivel de la zona de la punta de San Felipe para minimizar el impacto.
- Una apuesta por el equipamiento metropolitano de transporte, en concreto por la intermodalidad del transporte en la zona de Plaza de Sevilla, enfocado fundamentalmente al tranvía y no tanto a los autobuses.
- El uso hotelero, pero con limitaciones de altura para minimizar el impacto visual.
- El uso hostelero, priorizando los relacionados con restaurantes y cafeterías.
- Equipamientos deportivos al aire libre.
- Extender el carril bici hasta la punta de San Felipe, y mejorar el transporte público hasta la zona.
- Zonas verdes ajardinadas por todo el ámbito, suavizando la transición entre la ciudad y su puerto.

b) Los participantes NO quieren en su futuro puerto:

- Aparcamientos en superficie (salvo en ocasiones puntuales de especial demanda).
- Usos residenciales de ningún tipo.
- Grandes centros comerciales
- Apartamentos turísticos

El proceso participativo realizado se considera un éxito en cuanto a los resultados alcanzados: se ha logrado articular una serie de criterios y orientaciones, incluso propuestas más concretas, para ayudar e influenciar la toma de decisiones política. Además, se ha contado con una buena respuesta, aunque mejorable, por parte de los actores sociales, manteniendo una media cercana a las 40 personas en los encuentros mantenidos.

Se considera una valiosa oportunidad contar con estos resultados, máxime cuando por primera vez las dos Administraciones más implicadas (puerto y ciudad) se han puesto de acuerdo y han comenzado a colaborar en un proyecto conjunto de integración puerto-ciudad en el que han decidido contar con la participación pública desde el inicio.

Esta oportunidad no debe ser menospreciada, y para ello podría empezarse por atender la demanda de muchos participantes para continuar con el debate abierto por el proceso participativo sobre un proceso de integración al que queda aún mucho recorrido.

ANEXO I. Conferencias y mesas redondas de la fase 1 del proceso participativo

Conferencia 1. Integración puerto y ciudad: experiencias de un diálogo ineludible



El 25 de noviembre tuvo lugar el primer encuentro con la participación del Dr. Alejandro Grindlay, de la Universidad de Granada. El ponente introdujo a los participantes a las distintas experiencias tanto nacionales como internacionales, de integración de terrenos portuarios en ciudades. Por ejemplo: en Nueva York o Londres se construyeron grandes empresas y edificios que dejaron casi sin forma portuaria a lo que era el puerto; mientras que en el caso de Rotterdam se mantuvo la estructura portuaria, pero se construyó una gran torre para las oficinas de control. En el caso de Barcelona, se construyó un paseo con puentes para el paso de las personas entre la ciudad y el puerto, constituyéndose en un polo de atracción turística. En Alicante, el proceso de integración puerto-ciudad se caracterizó por una ocupación de toda

la lámina de agua por la marina y el puerto deportivo. También se creó un paseo que une el puerto con la ciudad. El puerto de Málaga realizó también un proyecto de interacción puerto y ciudad. En este caso se creó un parque de palmeras que conecta el parque de Málaga con el puerto y una terminal para comercio y sector terciario.



Posteriormente a la ponencia tuvo lugar un debate entre los participantes, en el que se destacó la posibilidad de realizar un tipo de actuación en los terrenos portuarios que ponga en valor el inmenso

patrimonio cultural de Cádiz como ciudad más antigua de Europa. También se planteó la necesidad de establecer unas “líneas rojas” que no debieran ser traspasadas por el futuro proyecto de integración puerto-ciudad.

El ponente afirmó que es la primera vez que ve que un proyecto de este tipo tiene participación pública desde el principio. “Cádiz y los gaditanos se enfrentan a una oportunidad única y deben aprovecharla”.

EL PRIMER ENCUENTRO EN CIFRAS	
Número de asistentes	30 personas
En cuanto a la pregunta planteada a los asistentes: “La mayoría de los proyectos de integración de puerto-ciudad han acabado en propuestas de usos múltiples para el espacio portuario a integrar en la ciudad, ¿crees que una propuesta de múltiples usos sería lo más adecuado para Cádiz?”	
La respuesta de los asistentes, con más de un 90% del total, ha sido SÍ.	

Conferencia 2. Vínculos económicos entre la ciudad de Cádiz y su puerto en la historia reciente. Mesa redonda 1. Economía Puerto y ciudad en la actualidad



El segundo encuentro comenzó con la ponencia del catedrático de historia de la UCA, el Dr. Alberto Ramos Santana. En ella se destacó que las decisiones de importancia en el puerto han sido siempre políticas, no técnicas. En este sentido se incidió en el debate posterior al argumentarse lo siguiente: "...teniendo en cuenta que son los políticos los que han montado este foro, existe en la actualidad la posibilidad de influir en esta toma de decisiones, que hoy se muestra más abierta a la pluralidad de opiniones y argumentos. Por ello, lo ideal sería que del proceso participativo se desprendiera una opinión articulada a quienes toman las decisiones de forma que sea muy difícil tomar otra al menos en este período político".



A continuación tuvo lugar una mesa redonda en la que intervinieron la Dra. María del Mar Cerbán Jiménez, del área de economía aplicada de la Universidad de Cádiz; el catedrático de economía aplicada, el Dr. Manuel Acosta Seró, de la Universidad de Cádiz; y finalmente, el Consejero Delegado del Grupo Logístico Bernardino Abad, D. Bernardino Copano, representante de los usuarios del Puerto.



Los ponentes destacaron la evolución del concepto de puerto, que ha pasado de ser un lugar de abrigo en la costa para las embarcaciones a constituirse en un nodo logístico intermodal. En este sentido, la Dra. Cerbán indicó que en la actualidad son las navieras las que tienen, de forma unilateral, la última palabra en el desarrollo portuario con el tamaño de sus buques o las escalas. También destacó que, si bien los transportes del ferrocarril y las carreteras los pagan los contribuyentes con sus impuestos, los puertos los pagan mayoritariamente los usuarios a través de las tasas, y en la actualidad hay mucha competencia entre puertos. Por otro lado, los tres ponentes coincidieron en que en una

ciudad como Cádiz, en la que hay tanto desempleo, no deben despreciarse usos que impliquen la generación de empleo.



Por último, Bernardino manifestó su escepticismo por el proyecto de integración puerto-ciudad. Lo que debería hacerse es trabajar por utilizar estos terrenos para actividad portuaria, no cederlos. También argumenta que la verja es necesaria por seguridad, y si se quiere actividad comercial resulta obligatoria.

Para finalizar, se planteó la necesidad de no comprometer un posible desarrollo futuro de la actividad portuaria con la integración de los terrenos portuarios. ¿No sería posible encontrar una actividad portuaria que le fuera bien a la ciudad y al Puerto, un negocio satisfactorio para el puerto y la ciudad?

EL SEGUNDO ENCUENTRO EN CIFRAS	
Número de asistentes	40 personas
LAS RESPUESTAS DE LOS PARTICIPANTES	
P1: La actividad portuaria ha cambiado en los últimos años (tipo de negocio, avances tecnológicos, necesidades de espacios, etc.) y es de prever que siga cambiando. ¿Considera que debería pensarse en un modelo alternativo o diferente de la actividad portuaria con mayores vínculos con las actividades económicas que actualmente se desarrollan en la Ciudad?	
El 70% de los participantes opinan que sí.	
P2: Dada la situación de la ciudad de Cádiz, ¿Considera que el uso de los hipotéticos terrenos cedidos por el puerto deberían tener como objetivo prioritario la creación de empleo (frente a otros usos como ocio, esparcimiento, etc.)?	
La gran mayoría de los participantes opinan que sí.	
P3: La actividad portuaria ha cambiado mucho en los últimos años (tipo de negocio, necesidades de espacios, etc.) y es de prever que siga cambiando. ¿Considera que el puerto, con el espacio para cruceros y la nueva terminal, tiene suficiente terreno para afrontar futuras necesidades y, por tanto, puede liberar espacios para la ciudad?	
Cuatro personas contestan que sí, cinco que no y una persona dice no tener suficiente conocimiento para responder	

ANEXO II. Conferencias y mesas redondas de la fase 2 del proceso participativo

Conferencia 3. La actividad portuaria y su repercusión en la ciudad de Cádiz. Mesa redonda 2. Empresa y empleo asociados al Puerto de Cádiz

En la conferencia, el Dr. Daniel Coronado comenzó exponiendo acerca del Puerto de la Bahía de Cádiz (PBC) en el contexto español. Señaló que es un puerto pequeño a nivel nacional, se encuentra en el puesto 20 de los 28 puertos de la Autoridad Portuaria (AP) en tráfico, y sin embargo tiene un gran potencial por presentar una elevada diversificación en sus actividades.



Asimismo, remarcó que el puerto genera empleos directos, indirectos e inducidos. Los empleos directos son aquellos que se relacionan con la industria portuaria, la industria dependiente, la pesca y los cruceros. Los empleos indirectos son aquellos que dependen de los empleos directos, como el comercio, el transporte, los servicios financieros, la construcción, entre otros. Finalmente, los empleos inducidos son aquellos que se generan por sueldos y salarios de los dos tipos de empleos mencionados anteriormente. Un ejemplo de este último tipo de empleos es el comercio. Con esto, afirmó que la actividad portuaria va mucho más allá del puerto mismo, y que su impacto en la economía local y regional son variables. Por último, el Dr. Coronado concluyó que el puerto de Cádiz es pequeño pero diversificado y que es un puerto de Bahía, no de una ciudad. Por lo tanto, debe considerarse que la economía local y regional y el puerto son mutuamente dependientes.

En la mesa redonda, formada por Emilio Medina (presidente de APEMAR), Javier Sánchez Rojas (presidente de la Confederación de Empresarios de Cádiz) y Fernando



Aragón (estibador de ESTIGADES), se expuso y se debatió acerca de la importancia del Puerto y de la necesidad de cuidar el trabajo portuario y de generar más empleos.

En primer lugar, tuvo la palabra Emilio Medina, presidente de APEMAR. Comenzó afirmando que Cádiz ha vivido de espaldas al mar y que su puerto ha sido el “más olvidado” respecto a las inversiones e infraestructuras. Remarcó la necesidad de ver al puerto como “Puerto Bahía” y no sólo de la ciudad. Finalmente, mencionó que se ha vivido un monopolio de la industria naval y se ha olvidado del comercio, que es un pilar importante de la economía.

Javier Sánchez Rojas (Confederación de Empresarios de Cádiz) sostuvo que la integración puerto ciudad es una iniciativa interesante pero que en definitiva la decisión la van a tomar

otros y no la población. Remarcó la necesidad de pensar a Cádiz como una Ciudad Bahía. Asimismo, se refirió a la necesidad de debatir qué usos podrían llevarse a cabo en el puerto, pero, sobre todo quiénes serían los beneficiarios. Considera que debe ser una prioridad proteger al ciudadano y al empleo. Es decir, que puede realizarse la integración, pero respetando la actividad portuaria. Por último, hizo referencia al crecimiento del puerto en los últimos meses del año.



Francisco Aragón, en representación de ESTIGADES, comenzó retomando la idea de Emilio Medina respecto a que Cádiz ha vivido de espaldas al mar.

Además, afirmó que no debe compararse la ciudad y el puerto con otros que han tenido éxito, como Málaga o Barcelona. Sostuvo que la integración puerto ciudad es peligrosa si no se cuida al puerto y se genera trabajo. Remarcó la importancia de cuidar los empleos portuarios y la posible necesidad de tierras para el puerto si se continúa con el incremento en el tráfico de contenedores y cruceros: “ceder espacios a la ciudad del puerto para otros fines es peligroso porque no se van a recuperar si el puerto los necesita de nuevo”. Finalmente, concluyó que el puerto se vio fuertemente afectado por la pérdida del tren y que el tráfico podría aumentar si se reanuda el servicio.

EL TERCER ENCUENTRO EN CIFRAS	
Número de asistentes	40 personas
LAS RESPUESTAS DE LOS PARTICIPANTES	
P1: ¿Qué tipo de actividades económicas considera que deberían priorizarse en los terrenos portuarios objetos de debate?	
Las respuestas fueron: espacios verdes, turismo, I+D+i, náutica deportiva, comercial y equipamientos	
P2: Las actividades económicas que ocupen los terrenos portuarios objeto de debate considera que deberían ser: a) complementarias al negocio portuario o b) complementarias a la actividad terciaria que se desarrolla en la ciudad	
En menor medida los participantes respondieron que deberían ser complementarias al negocio portuario. La mayoría que debería ser complementarias a la actividad terciaria	
P3: Las actividades económicas que ocupen los terrenos portuarios objeto de debate considera que deberían: a) ser generadoras de empleo y riqueza en la ciudad, o b) priorizar otra función social	
Todos contestaron que las actividades deben ser generadoras de empleo	
P4: Las actividades económicas que ocupen los terrenos portuarios objeto de debate considera que deberían: a) ser generadoras de empleo a corto plazo aunque no sea sostenido en el tiempo, o b) priorizar la sostenibilidad del empleo en el largo plazo, aunque sea menor su impacto en el corto plazo	
Todos contestaron que las actividades deben ser sostenibles a largo plazo	

Conferencia 4. Usos complementarios en los Puertos de Interés General: Marco normativo. Mesa redonda 3. Ciudadanos y ciudad en los nuevos usos para la dársena comercial del Puerto de Cádiz

La Dra. Zambonino (Catedrática de Derecho Administrativo de la Universidad de Cádiz) expuso acerca de los posibles usos y actividades enmarcados en la Ley de Puertos. Comenzó detallando que el puerto es dominio público, por lo cual su uso debe ser público. La titularidad, entonces, es de la Administración Pública – AGE, Puertos del Estado.



Luego enumeró aquellos usos portuarios y no portuarios que se mencionan en la ley como permitidos y las prohibiciones. Los usos permitidos portuarios son los comerciales portuarios, pesqueros, náutico deportivos y auxiliares. Los usos permitidos no portuarios se relacionan con las zonas de uso común, los culturales, recreativos, deportivos y comerciales, residenciales y habitacionales. Estos usos se contemplan en ordenanzas, mediante planificación sectorial y se ajustan a la planificación urbanística por medio de planes especiales. Las zonas de uso común son las zonas abiertas al uso general y gratuito (pasear, bañarse, navegar, embarcar, entre otras). La limitación de estos usos es que no afecten al normal funcionamiento del puerto. Los usos comerciales son el equipamiento cultural, recreativos, ferias, exposiciones. Estos usos se pueden desarrollar en zonas que no sean DPMT y hayan quedado en desuso, y que no perjudique el desarrollo futuro del puerto y del tráfico portuario. Deben ajustarse al planeamiento urbanístico. Además sostuvo que al desafectarse una zona, pasa de DPMT a patrimonio de la Administración y, por lo tanto, es factible de ser privatizado.

Con respecto a los usos habitacionales, la ponente explicó que los hoteles están prohibidos por la Ley de Costas. Esta prohibición puede levantarse por carácter excepcional y por razones de interés general previamente acreditadas. Las limitaciones se relacionan con los espacios (zonas de actividad logística y zonas vinculadas a la interacción puerto – ciudad.).

Finalmente, la Dra. Zambonino expuso el concepto de gobernanza portuaria, afirmando que es necesario un acuerdo de las administraciones a la hora de utilizar terrenos portuarios. Lo que se decide desafectar debe ser lo que es innecesario, no aquello que esta en desuso en la actualidad. Concluyó con la idea que lo que hoy es innecesario, puede ser necesario en el futuro. Es decir, que pueden determinarse zonas de reserva para posibles usos portuarios futuros.

La mesa redonda de ciudadanos y ciudad estuvo formada por (de izquierda a derecha en la imagen): Francisco Gómez (Asociación de Vecinos), Daniel López Marijuán (Ecologistas en Acción y Ganar Cádiz en Común), Juan M. Fernández Serdán (Urbanista) y Mercedes Morales (Periodista).



Morales (Periodista).

Daniel López Marijuán, representante de Ecologistas en Acción y Ganar Cádiz en Común comenzó afirmando que el puerto es DPMT, es de todos, por lo cual todos tenemos derecho sobre él. No obstante, criticó la idea que el crecimiento del puerto es la panacea por si misma. Este crecimiento no garantiza el desarrollo.

Por lo tanto, como ecologista, propone usos que deberían descartarse, los que podrían limitarse y los que deberían mantenerse. Entre los primeros menciona el tráfico de hidrocarburos, las viviendas libres y el uso industrial tecnológico. Entre los usos que deberían limitarse mencionó el traslado de cereales sólidos. Finalmente, entre los usos que deberían mantenerse incluyó la pesca, el tráfico ro-ro, el turismo, el tráfico de contenedores refrigerados y el reciclado ecológico de buques.

Juan M. Fernández Serdán (Urbanista) expresó la necesidad de analizar en primer lugar el déficit que tiene la ciudad, y qué actividades podrían satisfacerse en los terrenos portuarios. En este sentido, propuso la realización de una encuesta pública a los ciudadanos para saber qué es lo que quieren para el puerto. Continuó afirmando que deben establecerse criterios sobre la necesidad y la utilidad de los terrenos. Finalmente, concluyó que debe lograrse una mayor continuidad de la trama urbana en los terrenos portuarios.

Por último, Mercedes Morales, periodista, comenzó su exposición afirmando que la participación no puede estar en manos de todo el mundo, sino de aquellos que estén informados. Luego sostuvo que deben protegerse los usos portuarios y, sólo teniendo en cuenta esto, el resto de los terrenos pueden utilizarse para todo aquellos usos que permita la ley. Dentro de las actividades que se mencionaron, considera que las viviendas y los aparcamientos no deben permitirse en ningún momento.

EL CUARTO ENCUENTRO EN CIFRAS	
Número de asistentes	48 personas
Número ideas/propuestas recibidas	15 hojas de propuestas fueron entregadas
En cuanto a la pregunta planteada a los asistentes: ¿Qué tipo de usos ciudadanos considera necesarios para los terrenos portuarios objeto de debate? Infraestructuras viarias, zonas de ocio y recreo, espacios verdes, zonas residenciales, investigación, aparcamiento subterráneo, zonas comerciales, carril bici, equipamiento cultural, o transporte metropolitano	
Los usos seleccionados mayoritariamente por los participantes fueron: zonas de ocio y recreación, investigación, carril bici y equipamiento cultural	

Conferencia 5. Los retos de la ciudad de Cádiz ante el turismo de cruceros. Mesa Redonda 4. Turismo, Puerto y ciudad de Cádiz

La quinta conferencia del Espacio de Encuentro Puerto y Ciudad de Cádiz comenzó con la ponencia a cargo del Dr. Manuel Arcila sobre la importancia del turismo de cruceros en Cádiz.



El ponente comenzó contextualizando el turismo de cruceros en el Mediterráneo y en Europa. El Mediterráneo es el segundo destino en turismo de cruceros del mundo, después del Caribe. El crecimiento de esta actividad se ha visto incrementado como consecuencia del clima templado anual, así como por el patrimonio cultural que poseen los países mediterráneos. En Europa, España se encuentra en segundo lugar de destino de este tipo de turismo, después de Italia, siendo Andalucía una de las principales Comunidades Autónomas de destino. En este contexto, el Puerto de Cádiz podría beneficiarse de esta actividad.

A continuación, explicó que en Cádiz llegan al año casi 400.000 pasajeros de cruceros. De ellos, el 70% visita la ciudad. Por otra parte, la ocupación hotelera en Cádiz tiene sus picos de ocupación en meses diferentes a los máximos de llegada de cruceros, posibilitando suavizar de esta forma la estacionalidad del turismo.

El Dr. Manuel Arcila afirmó que el Puerto de Cádiz está cualificado para ser puerto escala de cruceros, pero preguntó si tiene las características necesarias para ser puerto base. En este sentido, analizó aquellos retos que tendría que plantear la ciudad para consolidarse como puerto de escala y aspirar a puerto base. Ellos se relacionan con el desarrollo de infraestructuras como el ferrocarril o el aeropuerto, así como la oferta hotelera. El ponente concluyó que por mucho que la ciudad y el puerto mejore, son las grandes navieras las que van a decidir si quieren este puerto u otro para sus escalas.



La mesa redonda de turismo, puerto y ciudad de Cádiz estuvo formada por: Antonio Núñez (Torre Tavira), Antonio de María (HORECA), Javier Benítez (Plan C), Gema Rosso (BC Tours) y Jaime Ruiz (City Sightseeing).

Antonio Núñez, desde Torre Tavira, hace referencia a algunas deficiencias de Cádiz ante el turismo de cruceros como pueden ser los horarios comerciales y turísticos. Así como la promoción del turismo de cruceros y la cooperación de empresas, administraciones y Autoridad Portuaria para promocionar este turismo.

Por otra parte, en el debate, desde Cádiz Comercio Abierto se hace referencia hacia un nuevo camino en el que se van a establecer una serie de tareas y responsabilidades para que los comerciantes también se ajusten a las necesidades de los cruceristas.

EL QUINTO ENCUENTRO EN CIFRAS

Número de asistentes	42 personas
En cuanto a la pregunta planteada a los asistentes: ¿Considera que los terrenos comerciales de la dársena del puerto sujetos a debate deberían utilizarse, en mayor medida a actividades relacionadas con el turismo de cruceros?	
En sus respuestas la mayor parte de los asistentes consideraron que debería ser para el turismo de crucero. Entre las opiniones se destacan aquellas que afirman que el turismo de cruceros es un sector en alza y hay que aprovechar la oportunidad. También, que en la actualidad es casi inexistente el espacio para esta actividad. Entre las respuestas los que opinan que no debería utilizarse los terrenos para actividades relacionadas con el turismo de cruceros, algunos consideran que solo se deberían utilizar para esta actividad las dársenas del muelle-ciudad y no todo el espacio.	

ANEXO III. Visiones de la futura ciudad portuaria gaditana de los asistentes al I Taller Participativo

El primer Taller participativo culminó la fase de diagnóstico con un objetivo claro: lograr, a partir de las ideas e informaciones debatidas en las conferencias y mesas redondas, una visión de la ciudad portuaria gaditana del Siglo XXI. Para ello, se partió de un listado de posibles usos y actividades elaborado por los organizadores que los participantes debían considerar para ser (o no) potenciados en los terrenos portuarios.

a) Datos básicos

El I taller tuvo lugar el 9 de mayo de 2017 en la Sala Argüelles, Edificio Constitución 1812, Universidad de Cádiz. Dio comienzo a las 17:00 horas y se extendió hasta las 20:00.

Asistieron un total de **36 participantes**, de los cuales el 28% pertenecieron al ámbito de la ciencia, el 28% a la administración pública, el 11% a los empresarios y 33% a la sociedad en general. Se trabajó con el grupo entero (36 participantes) en todas las actividades.

Tabla 6: Materiales utilizados

MATERIAL	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	TOTAL
Folio de información para la participación	Resúmenes/diagnóstico de cada uno de los Informes UCA	3 folios por persona (1 por informe)	50 juegos / 150 copias
A4 con listado de usos y actividades	Lista de usos y actividades sin organización	1 por persona 2 colores de folios	50 copias (25 de cada color)
A4 con listado de usos y actividades ordenado	Lista con usos y actividades organizadas/estructuradas en un cuadro por criterios.	1 por persona	50 copias
Papel A0	A0 en el que se escribirán los usos y actividades seleccionadas por el grupo total y por cada grupo de trabajo	1 para el plenario 1 por cada grupo (2 grupos)	3
Rotuladores	Rotuladores para escribir en cada A0	2 por A0	6
Identificación por grupo	Carteles de identificación (nombre) con cada color por grupo	1 por persona	50
Pegatinas de colores	Pegatinas de 2 colores distintos (puede ser rojo y verde) para poner SI – NO	44 por persona	1584
Carpetas	Carpeta con todos los materiales incluidos (cortesía de CEIMAR)	1 por persona	50 carpetas

Para el desarrollo del taller fueron necesarios los siguientes recursos humanos:

Dirección (Dr. Juan Manuel Barragán): Encargado de explicar el procedimiento general en plenario, además de guiar todo el proceso general. Además, estuvo disponible para consultas a lo largo del taller.

Coordinación (Dr. Javier García Sanabria): Fue el encargado de guiar al grupo de trabajo. Explicó el procedimiento del trabajo. Solventó dudas y orientó los debates, actuando como moderador en los mismos.

Facilitadores (2). Msc. María de Andrés García y Dra. Eleonora Verón. Asistieron al director y coordinador del taller en las distintas tareas. Recogieron las conclusiones de los ejercicios y orientaron al público en la realización de las actividades.

b) Procedimiento detallado del I Taller.

1. Presentación

El taller comenzó con la apertura, palabras de bienvenida y explicación general del procedimiento. Se informó brevemente el objetivo del taller, las tareas a realizar, así como la dinámica del proceso.

2. Actividad: Selección de usos y actividades potenciales en los terrenos de la dársena comercial del puerto

Se repartió a cada participante una carpeta con materiales, así como un bolígrafo y un lápiz. En la carpeta se incluyó una hoja A4 con una pregunta y un listado de usos y actividades potenciales a desarrollar en la dársena comercial del puerto sin orden aparente.

El participante debía responder primero a la siguiente pregunta abierta en 2-3 líneas: ¿Cuál es su modelo (visión) de la ciudad portuaria gaditana del siglo XXI?

A continuación, se le pedía que señalaran con un “SI” aquellos usos y actividades que debían ser potenciados en el puerto para la consecución de la visión/escenario futuro que habían expresado, pero también con un “NO” aquellas que no debían estar presentes en el futuro puerto para la consecución del escenario deseado.

Tabla 7. Potenciales actividades y usos para los espacios de la Dársena Comercial de Cádiz

USOS / ACTIVIDADES	SI	NO
Cruceros turísticos		
Comercial		
Museos, exposiciones		
Equipamiento rango metropolitano		
Equipamiento privado		
Residencia comunitaria		
Construcción y reparación naval (menor)		
Hostelero		
I + D + Innovación		
Servicios		
Logística portuaria		
Deportivos		
Hotelero		
Vivienda Social		
Equipamiento al servicio del casco		
Jardines		
Apartamentos turísticos		
Náutica deportiva		
Oficinas		

El ejercicio se realizó de forma individual y el resultado fue recogido por las dos facilitadoras. En total fueron entregados 31 ejercicios correctamente cumplimentados. En este ejercicio los resultados reflejan únicamente la posición individual de los participantes, que aún no han podido ser influenciados por la opinión del grupo. Los datos obtenidos indicaron que las actividades asociadas al uso productivo portuario y los equipamientos públicos fueron las más favorecidas por los participantes. El uso residencial, por su parte, fue el menos votado.

En relación a la pregunta sobre la visión futura que los participantes tienen de la ciudad portuaria gaditana, las respuestas obtenidas fueron diversas aunque con bastantes coincidencias. En general, los participantes coinciden en ver al Puerto como un lugar de generación de empleo y riqueza para la ciudad, por lo que deben cuidarse los negocios y actividades portuarias, pero también como un espacio de oportunidad para mejorar la potenciación de los valores culturales e históricos de Cádiz, así como la oferta de ocio de la ciudad. Una relación de las respuestas obtenidas puede consultarse a continuación.

Visiones de la futura ciudad portuaria gaditana del S. XXI de los participantes del I Taller participativo

Participantes pertenecientes al grupo de “Sociedad”.

- Orientación al ocio local
- Puerto con la mayor actividad que sea posible, con una mayor diversificación, los mejores accesos (ferrocarril) y con una mejor relación (de todo tipo) con la ciudad de Cádiz, y con algunos terrenos liberados a nuevos usos al servicio de la ciudad de Cádiz y de la bahía.
- Ciudad multifuncional con diversidad de actividades (residencia, trabajo, ocio, cultura) que fomenten la vitalidad de la ciudad.
- Modelo mixto productivo-urbano, de capacidad flexible y removible. Extensión de la ciudad como plaza urbana generador de empleo, diversión lúdica y atractiva.
- Integrado, deportivo, pedagógico, educativo.
- Una ciudad donde la actividad portuaria tradicional conviva con otras actividades sociales – culturales no permanentes.
- Potenciar tráfico portuario que es cuando la ciudad ha crecido (histórico de la ciudad y el puerto).
- Un modelo de integración en el que la ciudadanía conozca y esté al corriente del valor y la importancia de las debilidades que se desarrollan en su puerto. Incluso desde la escuela, normalización.
- Sería un modelo dividido en dos vertientes: fundamentalmente un área productiva, innovadora, basada en el desarrollo de actividades relacionadas con el mar. Otra área ciudadana inclusiva en el que pudiera darse equipamientos, cultura, exposiciones, etc.
- Lugar de encuentro de los ciudadanos, donde se acerque el mar y la ciudad.

Participantes pertenecientes al grupo de “empresa”.

- Un puerto turístico en lo que afecta al puerto ciudad donde se compatibilice la actividad de los cruceros con zonas expositiva, museística al aire libre a base de

embarcaciones de todas las épocas, visitantes y utilizando el resto del puerto, potenciando su actividad industrial propia.

- El modelo y la visión que tengo entre la relación puerto – ciudad en su zona comercial es la de un espacio abierto, un entorno que invite al descanso y al disfrute con zonas tanto ajardinadas como un espacio para actividades culturales.

Participantes pertenecientes al grupo de “ciencia y conocimiento”.

- Ciudad servicios avanzados, turísticos y cultural.
- Ciudad y puerto están destinados a entenderse, deben darse la cara y trabajar juntos porque ambos son imprescindibles y van a estar siempre ahí. En esa planificación conjunta debe valorarse un espacio de transición puerto – ciudad que pruebe usos públicos y de disfrute de la sociedad compaginados con pequeños usos portuarios.
- Una ciudad que conozca y respete sus orígenes portuarios solidaria con el medioambiente y que aproveche su sinergia y experiencia en el metal.
- Un entorno, vinculado al mar pero generador de empleo para la ciudad.
- Una ciudad portuaria volcada en la ciencia, la cultura y el ocio con buen gusto, que esté abierta a la ciudad.
- Intercambiador de transporte, conectando viario. Ferrocarril y modo marítimo (y aeropuerto de Jerez) en un modo dotado de vida propia, con equipamiento y dotaciones que subsanen las carencias de la ciudad.
- Unión del puerto y ciudad. Ser lugar de encuentro.

Participantes pertenecientes al grupo de “Administración”.

- Diversa y sostenible. Que integre actividades económicas productivas, de servicios y dotaciones. Que aproveche su gran potencial como puerta de Europa. América y África, su enorme patrimonio cultural, histórico, artístico y arquitectónico, su clima y el carácter de su gente.
- En el futuro de la relación de Cádiz y su puerto deberá primar el respeto a la actividad portuaria que es el principal generador de empleo y riqueza. En los espacios de integración deben articularse actividades que sin ser puramente portuarias se generen empleo y riqueza en el entorno.
- La ciudad del siglo SXXI debe ser compleja, con una mixtura de usos plurifuncional, compleja y cohesionada socialmente. Aprovechando todos los recursos que da el mar: materia prima, investigación, empresa, turismo y cultura entre otros. Que contribuyan a una sostenibilidad económica, social y medio ambiental.
- La integración debe tener presente la complementariedad de usos actuales en el casco histórico (ciudad y bahía), así como de usos portuarios vinculados a la mercancía.
- Ciudad que se involucre y defienda la actividad portuaria y además exija involucración del puerto con la ciudad. Ciudad que se impregne de la actividad portuaria y al revés, de tal forma que ambas salen beneficiadas.
- Una sectorización del espacio portuario entre la actividad de mercancías y la de transporte/cruceros y la integración de ésta última en la ciudad.

- Compatible con la actividad portuaria turística
- Compatible con el turismo náutico deportivo, comercio, restauración hotelera, museo náutico, actividades con objeto de crear empleo e ingresos para la APBC y las empresas.

3. Debate en grupo

En la carpeta, cada participante contaba con 3 folios en los que resumió el resultado de cada informe de diagnóstico elaborado por la UCA. Además, con varios días de antelación, los participantes recibieron en su correo electrónico un informe de resultados del proceso participativo que también fue colgado en la web. Todos fueron invitados a leerlo antes del Taller, aunque de todas formas el coordinador presentó brevemente los resultados y conclusiones del informe enviado (que se corresponden con los alcanzados durante las conferencias/mesas redondas, los debates mantenidos y las conclusiones alcanzadas por los 3 informes elaborados por la UCA).

A continuación se facilitó un debate sobre las conclusiones expuestas, que no suscitaron discrepancias o discordancia con la opinión de los participantes.

4. Actividad: elaboración de matriz DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades)



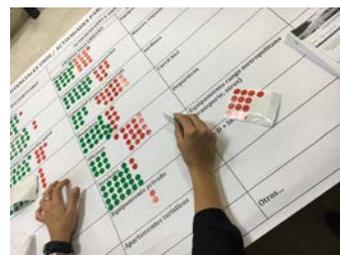
Los participantes, tras debatir sobre las conclusiones e ideas del informe, fueron animados a trabajar y aportar ideas sobre un borrador de matriz DAFO proporcionado por la organización. En esta ocasión el debate resultó difícil, alargándose en exceso sin llegar a avanzar más allá de las debilidades, por lo que fue concluido por la organización mediante la recogida de las aportaciones individuales a la matriz. Para ello, se invitó a cada participante a colgar un

post-it en la matriz DAFO (colgada en la pizarra en formato A0) con sus aportaciones del siguiente modo: un post-it de color naranja para realizar una aportación a las “Debilidades”, Verde si la sugerencia se dirigía a las “Amenazas”, rosado para las “fortalezas” y, finalmente, amarillo para las oportunidades.

En total se recogieron un total de 48 aportaciones por parte del público asistente: 18 debilidades, 12 amenazas, 7 fortalezas y 11 oportunidades.

5. Primera identificación grupal de usos y actividades y segundo debate grupal

Al tiempo que se realizaba el debate sobre la matriz DAFO, las dos facilitadoras recogieron los resultados individuales de la primera actividad y los trasladaron a un solo A0 (de forma que se visualizaba el resultado de la suma de los ejercicios individuales) con los usos ordenados en 4 columnas para el posterior debate entre los participantes. Aquéllas actividades que los participantes señalaban con un SI eran señaladas con una pegatina verde en el A0 y las señaladas con un NO con una pegatina roja.



Se expuso el resultado alcanzado a los participantes, alimentando de nuevo el debate.

6. Selección de usos y actividades más relevantes

Tras el debate general sobre el resultado obtenido de la suma de las opiniones de los participantes sobre qué usos debían ser potenciados y cuáles no en los terrenos portuarios, se propuso un ejercicio similar, pero con algunas diferencias:

- Los usos/actividades se encontraban en esta ocasión organizados por columnas en productivos portuario, productivo urbano, equipamientos y usos residenciales.

Tabla 8. Potenciales actividades y usos para los espacios de la Dársena Comercial de Cádiz

Productivo portuario	Actividades y usos complementarios (interacción puerto-ciudad)		
	Productivo urbano	Equipamientos públicos	Residencial
Cruceros turísticos	Hotelero	Equipamiento al servicio del Casco	Vivienda Social
Náutica deportiva	Comercial	Museos, Exposiciones	Residencia comunitaria
Construcción y reparación naval (menor)	Hostelero	Jardines	Apartamentos turísticos
Logística portuaria	Oficinas	Deportivos	
	Servicios	Equipamiento rango metropolitano	
	Equipamiento privado	I + D + Innov.	
		Equipamiento rango metropolitano	

- En esta ocasión se indicó a los participantes que se levantarán y pegaran tan sólo CINCO pegatinas verdes a aquéllos usos/actividades que quisieran ver en el futuro puerto gaditano, y DOS pegatinas rojas para aquéllos usos/actividades que de ninguna manera querrían ver en el futuro puerto.
- Los participantes cuentan en este ejercicio con la influencia del debate grupal mantenido con anterioridad, lo que podría hacer cambiar el resultado obtenido en el ejercicio individual.



Por último se realizó una puesta en común de los resultados obtenidos, de los que se desprende la visión de los participantes sobre cómo debería ser el futuro puerto de Cádiz.

POTENCIALES USOS / ACTIVIDADES PARA LOS ESPACIOS DE LA DÁRSENA COMERCIAL			
PRODUCTIVO PORTUARIO	ACTIVIDADES Y USOS COMPLEMENTARIOS (INTERACCIÓN PUERTO - CIUDAD)		
	PRODUCTIVO URBANO	EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	RESIDENCIAL
Cruceros turísticos	Hotelero	Equipamiento al servicio del casco	Vivienda social
Náutica deportiva	Comercial (pequeño comercio)	Museos, exposiciones	Residencia comunitaria
Construcción y reparación naval (menor)	Comercial (centro comercial)	Jardines	Vivienda libre
Logística portuaria	Hostelero	Carril bici	
	Oficinas	Deportivos	
	Servicios	Equipamiento rango metropolitano (transporte, otros)	
	Equipamiento privado	I + D + Innovación	
	Apartamentos turísticos		
ros...	Otros...	Otros...	Otros...

El ejercicio refleja una importante base para el consenso entre los participantes, algo que no se preveía en los debates de los participantes durante la realización de la matriz DAFO.

Los usos y actividades resultantes de este taller serán el material de trabajo para el segundo Taller Participativo.

c) Resultados del I Taller participativo

El I Taller Participativo dio como resultado la selección de determinados usos y actividades potenciales a ser desarrollados en los espacios portuarios. Entre ellos, los más destacados fueron los cruceros turísticos y náutica deportiva, y en tercer lugar, de forma más alejada, los museos y exposiciones. Las actividades residenciales (vivienda libre, vivienda social y vivienda comunitaria), así como otras actividades productivas urbanas que implican la construcción de grandes infraestructuras fijas (gran centro comercial y apartamento turístico) han quedado prácticamente descartadas por los participantes.

Pero quizá lo más destacable del I Taller ha sido que ha puesto de relieve el amplio consenso existente, que se manifiesta en tres ideas clave:

- 1) Los participantes ven el futuro puerto como un espacio de usos múltiples.
- 2) Los usos productivos portuarios deben ser especialmente cuidados y mantenidos en el futuro puerto de la ciudad.
- 3) Los usos residenciales, así como otros que implican la construcción de grandes infraestructuras (centros comerciales y apartamentos turísticos) son descartados con rotundidad por los participantes.

La visión de la futura ciudad portuaria gaditana es clara (ver tabla 9): un puerto de vocación principalmente productiva, que genere empleo, pero que al mismo tiempo compatibilice su actividad con algunos equipamientos públicos que mejoren la calidad de la vida de las gentes de Cádiz, y de este modo la relación entre la ciudad y su puerto.

Tabla 9. Resultados del I Taller participativo

Productivo portuario			Actividades y usos complementarios (interacción puerto-ciudad)								
			Equipamientos públicos			Productivo urbano			Residencial		
	SI	NO		SI	NO		SI	NO		SI	NO
Cruceros turísticos	26		Museos, exposiciones	11	1	Pequeño comercio	9	1	Vivienda libre	1	20
Náutica deportiva	22		Jardines	9	1	Hotelero	7		Vivienda Social	1	13
Const. y reparación naval (menor)	9	1	Equipamiento Casco Histórico	8		Hostelero	7		Residencia comunitaria		5
Logística portuaria	9	1	I + D + Innovación	8		Servicios	3				
			Equipamiento metropolitano	8	2	Equipamiento privado	1				
			Deportivos	6		Gran centro comercial	1	8			
			Carril bici	1		Apartamento turístico		6			
						Oficinas		1			
TOTAL	66	2	TOTAL	51	4	TOTAL	28	16	TOTAL	2	38

ANEXO IV. Mesa redonda de la fase 3 del proceso participativo

Mesa redonda 5. Integración Puerto y Ciudad: la visión de los partidos políticos

La Mesa Redonda 5 estuvo formada por los siguientes representantes políticos: José Ignacio Romaní (PP), Francisco González (PSOE), Juan Manuel Fernández Serdán (Ganar Cádiz), Miguel Ángel Ramos (Ciudadanos) y Pedro Castilla (Por Cádiz si se puede). A todos ellos se les realizó la misma pregunta para que expresaran su punto de vista y diera lugar al posterior debate del público: *¿Qué modelo de relación futura aspiraría para la integración puerto ciudad?*



Comenzó Ignacio Romaní comentando que lo que se pretende hacer actualmente ya lo inició el PP con la elaboración del Plan General. Desarrollar iniciativas que generen riqueza en el puerto y en la ciudad. Las iniciativas que se han dado entre el puerto y la ciudad ya comenzaron al final de la anterior legislatura, por lo que resalta la importancia de mantener lo que ya se ha hecho anteriormente para avanzar. Plantea que si se construyen edificios, que éstos no afecten a la visibilidad y a la estética. Además, insiste en que es el Puerto quien debe gestionar y conjugar todas las iniciativas.

Pedro Castilla continuó diciendo que se debe aprovechar este momento para hacer una ciudad más abierta al mar, con un mayor número de actividades ligadas al mar y que generen mayor empleo. En este sentido, remarca que tienen que estar todas las instituciones involucradas, también la ciudadanía. Debería haber un espacio en el que se hablara de la pesca, la náutica, etc., aprovechando este momento para potenciar las actividades náuticas que sean de recreo y creadoras de empleo.

Fran González por su parte presentó una propuesta que pretende ser abierta y que parte de unas premisas que creen que son esenciales. Se está hablando de una superficie de 30 hectáreas, por tanto lo que se pretende debe ser un consenso entre todos. Las propuestas del PSOE para la integración puerto ciudad incluyen tres actuaciones: propuestas con dinero público, propuestas con dinero privado y propuestas que acompañen a actividades ya iniciadas. Se propone la creación de un aparcamiento disuasorio. También se propone un centro de investigación que conecte la ciencia y la empresa ligada al mar. Por último se cree necesario incluir un proyecto hotelero en los espacios del puerto.

Juan Manuel Fernández Serdán mantiene como prioridad el uso público y la gestión pública de los espacios, donde se tenga en cuenta una sostenibilidad social, ambiental y económica a largo plazo. Se propone la especialización y diversificación del tráfico portuario, reciclado de buques, cruceros y actividad pesquera. Están en contra de la pérdida de actividades portuarias y de la especulación urbanística. Considera una oportunidad única para integrar el borde de la ciudad con el puerto. Es importante aunar todas las actividades que se pretenden desarrollar con las estrategias de movilidad de la ciudad.



Miguel Ángel Ramos aporta la visión de Ciudadanos que se aleja un poco de algunas ideas propuestas. De esta forma, se propone cambiar el actual muelle pesquero para utilizar esa zona como aparcamientos, museo marítimo atraque de turismo de cruceros y posible estación marítima. La dársena del puerto pesquero podría ser un puerto deportivo. En la actual zona de contenedores se propone un aparcamiento para coches y caravanas, junto con espacio para las naves de contenedores y una lonja. Además se propone esta zona para los conciertos ya que está más alejada de los edificios.

Después de las intervenciones, tuvo lugar un debate en el que se destacó por ejemplo la intervención de Fran González apuntando que no se puede pretender ocupar un espacio que penalice las propias actividades del puerto. Por otra parte, Martín Vila intervino para expresar el acierto del acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento, y la posibilidad de dar la oportunidad a la ciudad para expresarse. Además, indica que es importante la integración de la valla para adentro pero también para afuera, conectando el resto de la ciudad. Por su parte, Daniel López Marijuán comenta algunas propuestas acertadas por parte del PSOE, como todas las actividades relacionadas con el mar. Sin embargo, desde tu opinión solo contemplaría aparcamientos verdaderamente disuasorios.

EL SEXTO ENCUENTRO EN CIFRAS	
Número de asistentes	33 PERSONAS

ANEXO V. Modelos de integración, importancia y alternativas de localización de los asistentes al II Taller participativo

El segundo taller participativo tuvo como objetivo definir criterios y alternativas de integración Puerto-ciudad. Para ello se partió de los usos y actividades seleccionadas en el taller I, así como de la visión generada por los participantes.

a) Datos básicos

El II taller tuvo lugar el 18 de mayo de 2017 en la Sala Argüelles, Edificio Constitución 1812, Universidad de Cádiz. Dio comienzo a las 17:00 horas y se extendió hasta las 20:00.

Asistieron un total de 24 participantes, de los cuales el 29% pertenecieron al ámbito de la ciencia, el 38% a la administración pública, el 8% a los empresarios y 25% a la sociedad en general. Se trabajó en primera instancia con el grupo total (24 personas) y luego se dividió en 2 grupos de 12 personas cada uno, con un reparto equitativo según sectores en cada uno.

Tabla 6. *Materiales utilizados*

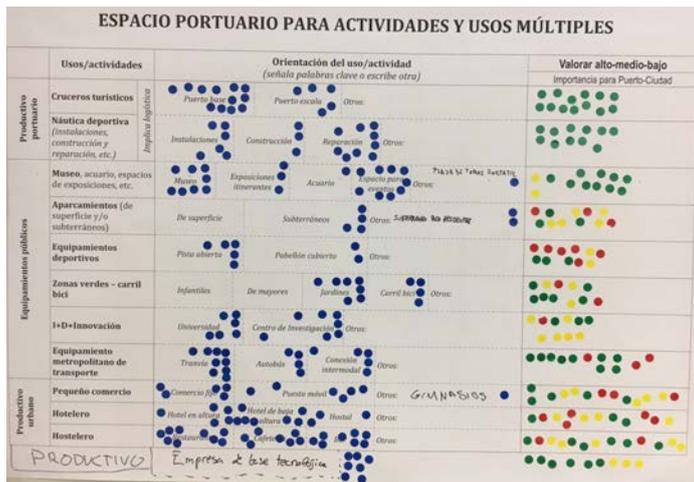
MATERIAL	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	TOTAL
Rotuladores	Rotuladores para escribir en cada A0	Al menos 2 por A0	4
Identificación por grupo	Carteles de identificación (nombre) con cada color por grupo	1 por persona	40
Carpetas	Carpetas	1 por persona	40
Bolígrafos/lápices		1 por persona	40
Folios	Folios para anotación	3 por persona	120
Cinta	Cinta para pegar A0		
Post-it	Post-it para agregar localizaciones en el mapa que estén indefinidas	5 por persona	200
A4 con cuadro usos y actividades	Cuadro con usos y actividades a definir	1 por persona	40 copias
Papel A0	A0 con el cuadro <i>Espacio Portuario para Actividades y usos múltiples</i>	1 por cada grupo (2 grupos)	2
Plano A0	Plano del puerto con los sectores especificados	1 por grupo	2
Plano A4	Plano del puerto con los sectores especificados	1 por persona	40 copias
DAFO	Matriz DAFO resultado del taller 1	1 por persona	40 copias
Pegatinas de colores	Azules para la selección de usos y actividades	22 por persona	880
	Rojo, amarillo y verde para importancia	11 por color/persona	440 por color

2. Actividad: concretar usos/actividades seleccionados en el I Taller

La actividad constaba de dos partes bien diferenciadas. En la primera, los participantes concretaban los usos/actividades que resultaron seleccionados del primer Taller, escogiendo entre diversas opciones o incluyendo otras cuando así lo considerasen. Para ello, los participantes podían destacar una opción incluyendo un punto azul en la casilla que considerasen que mejor representaba su propuesta/idea. Se dividió a los participantes en dos grupos por parte de la organización, cuidando que en cada uno de los cuales hubiera representantes de los cuatro sectores (ciencia, empresa, administración pública, sociedad).

Resultado Grupo 1

Resultado Grupo 2



Con este ejercicio se ha querido aumentar el nivel de concreción en relación a qué se refieren los participantes cuando seleccionan unos usos/actividades sobre otros, de modo que no haya confusión respecto a su propuesta.

Al finalizar, se procedió a la realización de la segunda parte del ejercicio, que consistía en valorar la importancia para el "Puerto-ciudad" del uso/actividad que se ha concretado en el ejercicio anterior. De este modo, si el participante pensaba que la importancia era alta, pegaba un punto verde (3 puntos), si lo valoraba de importancia media utilizaba un punto amarillo (2 puntos) y, finalmente si lo consideraba de poca importancia se empleaba el punto rojo (1 punto).

Como puede observarse los resultados de ambos grupos guardan muchas similitudes. Ambos proponen que Cádiz apueste por constituirse por constituirse en Puerto base para el turismo de cruceros, y también en ambos casos se otorga una mayor importancia a las actividades productivas.



Tabla 7. Resultado del Grupo 1

Usos/actividades		Orientación del uso/actividad (señala palabras clave o escribe otra)	Valorar ALTO – MEDIO - BAJO	%
			Importancia para Puerto-ciudad	
Productivo portuario	Cruceros turísticos	Los participantes concretan que se debe avanzar hacia la constitución de Cádiz como puerto base de cruceros.	Muy Alta (95-100)	100
	Náutica deportiva (instalaciones, construcción y reparación, etc.)	Se debe promocionar a través de la creación de instalaciones, así como de actividades de reparación y construcción de barcos.	Muy Alta (95-100)	100
Equipamientos públicos	Museo, acuario, espacios de exposiciones, etc.	Se opta por promocionar, de forma preferente, museos y espacios para eventos, así como exposiciones itinerantes	Alta (80-95)	94,5
	Aparcamientos (de superficie y/o subterráneos)	Se opta por aparcamientos subterráneos, con preferencia de uso para los residentes	Importancia media (60-80)	66,7
	Equipamientos deportivos	Se opta por equipamientos al aire libre, que no conlleven la construcción de un edificio o pabellón.	Baja (<60)	57,6
	Zonas verdes – carril bici	Se opta por jardines, y no parques. También se apuesta por carril bici	Importancia media (60-80)	78,8
	I+D+Innovación	Se apuesta tanto por universidad como por centros de investigación	Importancia media (60-80)	73,3
	Equipamiento metropolitano de transporte	Se apuesta preferentemente por el tranvía	Alta (80-95)	83,3
Productivo urbano	Pequeño comercio	Tanto de puestos fijos como móviles.	Importancia media (60-80)	71,8
	Hotelero	La mayoría opta por hoteles de baja altura, si bien no es despreciable el número de personas que optan por hoteles en altura	Importancia media (60-80)	61,1
	Hostelero	De todo tipo; bares, restaurantes, cafeterías.	Importancia media (60-80)	76,9
	Propuesta: Empresa de base tecnológica (I+D+I)	Muy apoyada por los participantes (podría estar entre el productivo portuario y el urbano, dependiendo de su actividad)	Alta (80-95)	88,9

Tabla 8. Resultado del Grupo 2

Usos/actividades		Orientación del uso/actividad (señala palabras clave o escribe otra)	Valorar ALTO – MEDIO - BAJO	Porcentaje
			Importancia para Puerto-ciudad	
Productivo portuario	Cruceros turísticos	La aspiración del puerto de Cádiz como puerto base de cruceros y no solo el mantenimiento de puerto escala, fue el uso preferido. También, se propusieron las actividades turísticas marítimas como una actividad a poder desarrollarse en la dársena de Cádiz.	Importancia muy alta	97%
	Náutica deportiva (instalaciones, construcción y reparación, etc.)	Las instalaciones se seleccionaron prioritariamente, seguidas de la reparación y la construcción.	Importancia muy alta	100%
Equipamientos públicos	Museo, acuario, espacios de exposiciones, etc.	los museos, las exposiciones itinerantes y los espacios para eventos obtuvieron prácticamente la misma puntuación, incluyéndose además la posibilidad de un centro de interpretación del puerto como un espacio multiuso.	Importancia alta	85%
	Aparcamientos (de superficie y/o subterráneos)	Se destacaron los subterráneos, precisando que fueran gratuitos. Se propuso la creación de un aparcamiento aprovechando la diferencia de altura del paseo de la punta San Felipe para evitar el impacto visual.	Importancia alta	87%
	Equipamientos deportivos	Los equipamientos deportivos fueron orientados principalmente al establecimiento de pistas abiertas, en lugar de pabellones cubiertos, aunque no se descartaron por completo algunas instalaciones cubiertas, por el problema que podría generar el viento en las pista abiertas.	Importancia media	67%
	Zonas verdes – carril bici	Los jardines, concretados como espacios abiertos, fueron los más puntuados en el grupo, seguido de los parques infantiles. El carril bici, aunque menor puntuado, es asumido por todos los participantes, como se especifica en la segunda actividad.	Importancia alta	77%
	I+D+Innovación	Los centros de I+D+i se centran sobretudo en lo referente a centros de investigación	Importancia alta	77%
	Equipamiento metropolitano de transporte	El equipamiento metropolitano está preferentemente orientado a la conexión intermodal, y a la prolongación del tranvía, descartándose el autobús en estos terrenos.	Importancia alta	85%
Productivo urbano	Pequeño comercio	El pequeño comercio es puntuado de igual forma como comercio fijo o puestos móviles	Importancia baja	52%
	Hotelero	Los usos hoteleros son concretados como hoteles de baja altura, descartándose aquellos de altura, así como los hostales.	Importancia alta	80%
	Hostelero	En el uso hostelero destacan los restaurantes y cafeterías, en contraposición a los bares.	Importancia alta	80%

3. Actividad: Localización de usos y actividades

La última actividad tuvo como objetivo ubicar los usos y actividades seleccionados anteriormente sobre un plano de los espacios portuarios objeto del proyecto de integración puerto-ciudad. Los usos ubicados en el plano en A0 fueron consensuados previamente por cada grupo a través de un debate, hasta que el grupo se decidió por una localización para cada uno de ellos. Aquellos usos y actividades que no tenían una ubicación concreta sobre el plano fueron ubicados mediante una explicación redactada en un post-it con el área preferente. También aquellos usos propuestos a los que se les impusiera algún condicionante llevaban aparejado un post-it explicativo.



Los resultados obtenidos en esta actividad fueron similares en ambos grupos, destacándose la utilización de la nueva terminal de contenedores para usos dotacionales y productivo-urbano compatibles con la actividad portuaria, destacando el turismo de cruceros a lo largo del borde marítimo. También se destacó la transformación de la plaza Sevilla, como lugar idóneo para las conexiones intermodales de transporte. Las diferencias

entre ambos grupos se registraron principalmente en el muelle ciudad, donde el grupo 1 propuso una menor utilización de esta zona, mientras que el grupo 2 la destacó como área importante para el turismo de cruceros.

Resultados grupo 1



Resultados grupo 2



4. Finalización del taller

Al finalizar los grupos sus propuestas de integración puerto-ciudad, éstas fueron expuestas a los participantes de forma conjunta por los facilitadores, de forma que ambos grupos pudieron observar la similitud de las dos propuestas que habían hecho por separado. Tuvo lugar un breve debate a modo de conclusión.

c) Resultados del II Taller

Los dos grupos en los que se dividió a los participantes realizaron sendas propuestas de integración puerto-ciudad, llegando incluso a proponer su ubicación aproximada en el mapa del puerto. Lo más interesante es que ambas propuestas son casi coincidentes, salvo en algunas localizaciones. Pero, y aquí viene lo importante, ambos grupos han optado por el mismo modelo de relación puerto-ciudad: uno de múltiples usos, pero con vocación preferentemente productiva.

De forma más concreta, las propuestas de los grupos fueron las siguientes:

Grupo 1. realizó una propuesta de relación puerto-ciudad de tipo horizontal, donde caben tanto usos y actividades del tipo productivo portuario, como del productivo urbano o el dotacional (equipamientos públicos).

En cuanto a la distribución de estos usos, se propone el muelle Alfonso XII y Reina Sofía (parte izquierda del puerto) como el espacio preferente para el atraque de cruceros, liberando el muelle ciudad (el del frente urbano) del atraque de cruceros para que la ciudad tenga liberado el acceso a la lámina de agua.

En cuanto a la zona del puerto cercana a la Plaza de Sevilla, ésta se identifica como el lugar idóneo para el uso hotelero y hostelero, así como para el transporte intermodal.

Se propone la creación de zonas verdes en el muelle ciudad y la zona próxima a plaza Sevilla, pero también a lo largo de todo el ámbito hasta la punta de San Felipe de forma que se cree un “cinturón verde” que suavice la interacción puerto-ciudad.



En la zona de usos mixtos (terminal de contenedores), se proponen usos relacionados con el pequeño comercio (próximo a los muelles y la ciudad de forma que puedan captar a los cruceristas), con usos deportivos al aire libre, empresas de base tecnológica (I+D+I), y un espacio para su empleo en la organización de eventos eventuales (carpas de carnaval, etc) que también pudiera ser empleado para el aparcamiento de vehículos de forma puntual cuando existan eventos o situaciones especiales que aconsejen este uso.

En cuanto a los usos náuticos, se proponen los emplazamientos actuales de Puerto América y el Club náutico, pero donde además se incluye una actividad de construcción y reparación naval de pequeñas embarcaciones.

En relación al edificio abandonado próximo a Puerto América, se propone que acoja usos e I+D+I (universidad, centros de investigación,..) y que de forma simultánea se le dote de un uso museístico y, en menor medida, de espacio de exposiciones. Finalmente, se propone continuar con el uso hostelero en la Punta de San Felipe.

Por último, se propone continuar el carril bici hasta la punta de San Felipe y mejorar el transporte público hasta esta zona.

Grupo 2. Pocas diferencias respecto al grupo 1, salvo la localización de algunas actividades.

La zona de Plaza Sevilla fue seleccionada para la conexión de transporte intermodal. Se propone además un aparcamiento.

En el espacio del muelle ciudad, los usos que predominaron fueron los asociados a turismo de cruceros, en los muelles Reina Sofía, Alfonso XIII y el muelle ciudad, a los que se sumó la parte del muelle ciudad más próxima al muelle Reina Victoria para las excursiones turísticas marítimas, ya que de esta forma se puede vincular con el transporte metropolitano marítimo. En la zona más próxima a la ciudad se propusieron espacios libres con mayor o menor vegetación, según la necesidad.

En el edificio de la antigua estación de autobuses se propone un espacio cultural multifuncional. Próximo a este edificio se propone una segunda conexión de transporte para facilitar el acceso de los cruceristas a los diferentes transportes públicos. Por último, se propuso que el acceso rodado fuera de doble sentido para el acceso a la Punta San Felipe.

Los espacios de la antigua terminal de contenedores serían utilizados para múltiples usos. Se propone una zona de uso comercial – hostelero, con un posible pequeño hotel. Además, se contempla la instalación de **pistas deportivas** al aire libre, incluso alguna cubierta. Asimismo, aprovechando la doble altura de la punta San Felipe, se propuso la instalación de un aparcamiento.

En todo el paseo de la punta de San Felipe se ubicarían espacios libres acompañando a las zonas peatonales.

En la zona de Puerto América se proponen los usos asociados a la náutica deportiva, construcción y reparación, conectados con las instalaciones ya existentes. Además, se propone la construcción de centros de I+D+I asociados a investigación en náutica y de economía azul. El uso hotelero se situaría en el actual edificio abandonado de Puerto América.

El carril bici, por su parte, se instalaría a lo largo del paseo peatonal desde el muelle ciudad hasta el final de la punta San Felipe.

ANEXO VI. Reflexiones sobre algunas dificultades del proceso participativo

Durante el proceso participativo ha habido algunas dificultades que merecen al menos una reflexión constructiva:

1. Ha sido especialmente difícil lograr la participación de los actores relacionados con el mundo empresarial. El colectivo, especialmente sensible a lo que se decida en los terrenos portuarios, comenzó participando con cierto escepticismo, pero al final del proceso fue prácticamente imposible contar con su presencia. Y ello a pesar de que fueron contactados en repetidas ocasiones por diversos medios. Inclusive el presidente de la APBC ayudó al equipo organizador tratando de convocarlos sin mejor resultado. Se hacen varias lecturas de este hecho: por un lado es posible que el interés de los empresarios fuese decreciendo cuando se percataron de que todos los actores sociales coincidían en que la prioridad de uso de los terrenos era claramente orientada al mantenimiento/potenciación de las actividades portuarias. Por otro, los empresarios manifestaban su hartazgo por las numerosas ocasiones en las que eran convocados para diferentes actos por parte de las Administraciones, y que incidieron negativamente en su asistencia en el proceso participativo. En varias ocasiones cuando fueron contactados confundían al equipo de la UCA con técnicos de las Administraciones que les habían convocado para otro acto en el mismo día o semana. Ello evidencia una pobre comunicación y coordinación de las Administraciones con el equipo de la UCA encargado del proceso participativo (cuyo programa de actividades había sido aprobado y difundido desde el 29 de marzo).

2. Los avances del proceso participativo han sido excesivamente lentos al principio, sucediéndose varios retrasos provocados por las propias Administraciones que promovieron el proyecto. Esto pudo deberse a varios motivos: por un lado es posible que el vértigo o cautela política frente a un proyecto de esta envergadura retrasara la toma de decisiones y la aprobación de algunas actividades; por otro la excesiva burocracia (Comisiones institucional y técnica, que debían buscar fechas para reunirse y cuyos miembros contaban con apretadas agendas) añadió lentitud al proceso. Puede que esto explique también la falta de coordinación/comunicación entre la UCA y las Administraciones a la hora de organizar eventos con los empresarios.

3. Durante las primeras fases del proceso participativo varios participantes se quejaron de la falta de participación de representantes del Ayuntamiento de la ciudad. No así de la APBC, que estuvo presente a lo largo de todo el proceso.

4. En ningún momento del proceso las Administraciones han querido explicar lo que esperan del proyecto, o cuáles son sus necesidades reales. Y ello a pesar de que fueron invitadas a hacerlo por parte del equipo organizador. En este sentido, algunos participantes se quejaron de falta de claridad, al no saber hasta dónde se podía llegar con el proceso participativo.

De todo lo anterior debe hacerse una lectura constructiva enfocada a corregir errores en posibles futuros procesos participativos de un proyecto de integración que sólo ha comenzado.