

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

MATERIAL PARA EL I TALLER PARTICIPATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD DE CÁDIZ

Índice de la documentación:

1. Resúmenes de los informes técnicos elaborados por la Universidad de Cádiz (páginas 2 a 4)
2. Ideas y conclusiones extraídas de las mesas redondas y las conferencias celebradas (páginas 5 a 10)
3. Opiniones y aportaciones que los asistentes han dejado por escrito (páginas 11 a 16)

La siguiente información hace referencia a los resultados alcanzados en el proceso participativo hasta la fecha, a lo que se ha sumado un resumen de los informes realizados por la UCA. El objetivo es alimentar y enriquecer el debate en el I Taller Participativo.

Resulta conveniente que los participantes lean la información antes de acudir al Taller para que su participación pueda ser más efectiva y exista una retroalimentación positiva con el trabajo realizado hasta el momento.

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

RESÚMENES INFORMES TÉCNICOS UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

INFORME 1. Análisis del territorio y de su población

1. Contexto territorial: La Bahía de Cádiz

La **Bahía de Cádiz** ocupa los municipios de El Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando, Chiclana de la Frontera y Cádiz, con una población de **429.220 habitantes** en 2015.

La dispersión desordenada de servicios propios de la capital, la urbanización lineal de polígonos industriales apoyados en las vías de comunicación y los crecimientos difusos, contribuyen a la conurbación del litoral de la bahía.

Buena parte de la conurbación de la bahía de Cádiz es **ilegal**, con 10.000 viviendas en El Puerto y más de 13.000 en Chiclana.

El **Parque Natural Bahía de Cádiz** ha consolidado una red urbana policéntrica a escala metropolitana por efecto directo de la **protección de las zonas húmedas**.

Las **dos bahías** gaditanas están llamadas a cerrar el arco de **poblamiento andaluz**, actualmente divididos en dos ejes, el del valle del Guadalquivir y el litoral. Esto solo es posible con un sistema de transporte eficiente que conecte las dos bahías.

2. Aspectos ambientales de la ciudad de Cádiz

El término municipal de Cádiz tiene 12km² con el **60% urbanizado**, el **30% de zonas húmedas** y el **10% de playas, dunas y arenales costeros**.

3. La población en las tres escalas de análisis

Bahía de Cádiz	Ciudad de Cádiz	Centro histórico
Se reduce el porcentaje de población entre 10 y 30 años y se incrementa el perteneciente a otros grupos, especialmente los de edades superiores a 30 años.	Se acentúa el envejecimiento de la población, ya que a la emigración se le unen los traslados de residencia de carácter metropolitano.	El índice de envejecimiento presenta un promedio de 153 mayores de 64 años por cada 100 menores de 15 años, muy por encima del promedio de la Bahía, pero por debajo del promedio de la ciudad.

4. Características sociales

En el **centro histórico** se da una combinación de los problemas generales de la ciudad con los más característicos del casco antiguo. En cuanto al mal estado de la edificación, de los 2915 edificios, **medio centenar albergan infraviviendas** y **146 están deshabitados**. Además, hay 25 solares.

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

INFORME 2. Análisis del turismo de cruceros

El sector turístico es clave en la economía española y andaluza. La ciudad de Cádiz también se ha visto beneficiada por el incremento de esta actividad.

El Mediterráneo se ha convertido en una de las zonas más importantes a nivel mundial del turismo de cruceros con el Caribe. Los países mediterráneos más importantes en este sector son Italia y España.

En el caso de la ciudad de Cádiz, el turismo de cruceros se presenta como una oportunidad para todos los agentes involucrados en el sector.

La ciudad de Cádiz cumple gran parte de los requisitos que un puerto de escala debe cumplir: cercanía y fácil acceso del puerto y la ciudad, valores históricos y culturales del municipio, otros destinos de primer orden a menos de una hora de trayecto, alto nivel de seguridad, etc.

La conversión del puerto de Cádiz en puerto base de cruceros podría significar un mayor beneficio para la economía de la ciudad. Sin embargo, para que un puerto pueda convertirse en puerto base debe tener además buena accesibilidad aeroportuario, ferroviaria y viaria y también una oferta adecuada y diversa de alojamientos.

Ideas básicas sobre los usos de los terrenos portuarios y el turismo de cruceros:

- El turismo de crucero se ha convertido en turismo de masa
- El área Mediterránea ha crecido sustancialmente en la oferta y demanda del turismo de crucero
- El puerto de la Bahía de Cádiz presenta una evolución muy positiva en la última década tanto en volumen de pasajeros como de buques
- Las navieras tienen un papel decisivo en la planificación y gestión de los destinos
- El impacto socioeconómico positivo de la actividad es mayor en los puertos que funcionan como base de los itinerarios que en aquellos que son únicamente escalas
- No se presta la suficiente atención desde los destinos a las sinergias que se pueden obtener de la demanda de los tripulantes en el destino y de las reparaciones de los buques
- Cádiz cumple ampliamente las características de puerto escala de crucero (atractivo turístico, equipamientos e infraestructuras básicas y contexto geográfico)
- El puerto y la ciudad de Cádiz presenta deficiencias en los factores esenciales para poder convertirse en puerto base (alojamientos, equipamientos portuarios e Intermodalidad y accesibilidad)
- El desarrollo del puerto de crucero de la ciudad de Tánger debe convertirse en una oportunidad en lugar de una amenaza
- Se debe atender a la capacidad de carga de la ciudad de Cádiz para evitar superarla en los próximos años con el aumento del número de cruceristas al día

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

INFORME 3. Análisis económico

1. Demanda

La renta estimada en la ciudad de 20.000 euros. En la ciudad coexiste una población ocupada con una renta media estable, con un gran número de parados y pensionistas no contributivos.

Cádiz tiene un turismo de perfil nacional y asociado a la época estival, si bien los visitantes extranjeros compensan los meses de junio y octubre. La ocupación media de los hoteles es elevada. La ciudad posee un número bajo de plazas. No dispone de hoteles de 5 estrellas, pero sí de una importante proporción de plazas en hoteles de 4 estrellas.

2. Oferta y modelo productivo

La estructura económica de la ciudad es poco diversificada y muy dependiente del sector servicios. La industria y la construcción tienen una muy baja participación, con el 8% y el 4,5% del empleo respectivamente y se han reducido durante la crisis.

Las empresas que han subsistido durante el periodo de crisis han realizado un proceso de reajuste. Las empresas ligadas al sector transporte marítimo, almacenamiento y actividades anexas al transporte”, en el que se ubican la mayor parte de las empresas de servicios portuarios, son las que más han mantenido el empleo durante la crisis.

3. Mercado de trabajo

La tasa de paro está por encima 25%. Cádiz es una de las capitales de provincia españolas con más paro. El empleo está vinculado, en una gran proporción, al sector público y servicios. Las características del mercado de trabajo implican una mayor proporción de contratos indefinidos, aunque similar a Andalucía, y una mayor proporción de contratos temporales, sobre todo a jornada parcial.

4. Impacto económico en la ciudad de la actividad económica generada por el Puerto

El Puerto de la Bahía de Cádiz tuvo en 2014 un impacto económico total en Andalucía de 10.859 empleos y un VAB de 562,6 millones de euros. Este dato incluye industria portuaria, industria dependiente, cruceros y pesca; también se han computado las inversiones empresariales.

Con un total de 3.410 miles de toneladas de mercancías movidas en el Puerto en 2015, el PBC ocupa una posición en el conjunto de Puertos del Estado que viene oscilando entre los puestos 20-21 (de 28 Puertos de I.G.) en los últimos años. En pesca y pasajeros de cruceros, sin embargo, ocupa las posiciones quinta y sexta, respectivamente. Por tanto, del conjunto total de mercancías, la pesca ocupa un lugar muy relevante, no solo por la generación de empleos de la actividad extractiva, sino también por la actividad comercializadora que se genera en su entorno. Igualmente, el tráfico de pasajeros de cruceros, con más de 400.000 cruceristas en 2015, ha adquirido gran importancia en los últimos años.

El impacto económico en la ciudad es de difícil medición. Si atendemos sólo a los impactos directos y a las empresas con domicilio en la capital, el 27,9% del empleo directo generado por el PBC se concentra en Cádiz, en su mayor parte en la industria portuaria (Autoridad Portuaria, Consignatarios, etc.); en términos de VAB, en la ciudad se concentra el 26,3% del VAB directo generado por el PBC.

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

CONFERENCIAS Y MESAS REDONDAS

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".

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

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. Bernadino 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	

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.

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

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 Javier Sánchez Rojas (presidente de la Confederación de Empresarios de Cádiz), Fernando Aragón (estibador de ESTIGADES) y Emilio Medina (presidente de APEMAR), se expuso y 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.

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

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

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

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: Daniel López Marijuán (Ecologistas en Acción y Ganar Cádiz en Común), Juan M. Fernández Serdán (Urbanista) y Mercedes 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

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

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.	

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

OPINIONES DE LOS CIUDADANOS

A continuación se reproducen de forma ordenada, y asociada a cada una de las actividades realizadas, las opiniones que los participantes han querido manifestar por escrito

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

OPINIÓN 1:

Es interesante que el proyecto sea rentable para la Autoridad Portuaria, que haya espacios de uso y disfrute para los ciudadanos. También es necesario generar riqueza y empleo a la ciudad. El turismo es clave para el futuro de Cádiz y hay que aprovechar este desarrollo para atraer a turistas internacionales.

OPINIÓN 2:

El espacio portuario es la última gran oportunidad de la ciudad. Deberíamos hacer un inventario de los déficits acumulados (aparcamientos, espacios libres, zonas verdes y deportivas) para intentar paliarlos, y no utilizar el lugar para actividades molestas.

Unir la actuación con la del intercambiador de transportes de plaza de Sevilla.

OPINIÓN 3:

Hay que conocer los modelos de integración puerto ciudad a lo largo del mundo para no repetir errores. La clave es revitalizar y rentabilizar el espacio. Optimismo por la voluntad de diálogo entre el Ayuntamiento y la APBC. Interesante potenciar el valor histórico de la ciudad, como ciudad más antigua occidental y su relación con el mar. La integración será una operación de décadas, a largo plazo. Nos enfrentamos a la mayor transformación de la ciudad en siglos con lo que será imprescindible el diálogo y la negociación. En este contexto, pensar que el Proceso Participativo será suficiente tal y como está planteado ahora es una equivocación. Se deben plantear más fases de participación a futuro.

OPINIÓN 4:

A la ciudad de Cádiz se le presenta una de las mejores oportunidades de desarrollo de los últimos años, y no puede desaprovecharla. Para ello, debe ser capaz de definir de la mejor forma posible una serie de metas, objetivos y criterios que sirvan de ayuda a la hora de definir el proyecto.

Tener presente las opciones y los resultados de iniciativas llevadas a cabo en otras ciudades son básicas para no repetir los errores del pasado. Como claves para el éxito deberíamos destacar: coordinación y consenso entre todos los agentes implicados, definir bien metas y objetivos, plantearlo como un proyecto a largo plazo.

OPINIÓN 5:

Si se decide crear un puerto deportivo, creo que sería una buena oportunidad para generar una oferta turística marina-cultural. Esta opción podría consistir en visitas guiadas alrededor de la bahía visitando los principales atractivos (Castillo de San Sebastián, Castillo Santa Catalina, etc.) realizada por los mismos pescadores (por lo que habría que capacitarlos), donde muestren y cuenten la historia de Cádiz desde el mar. Otra opción es desarrollar un turismo de buceo arqueológico, donde se utilice el puerto deportivo como base de llegada y salida de las embarcaciones.

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

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

OPINIÓN 1:

Los terrenos portuarios son escasos y no deben destinarse a otra actividad. Si algún día remonta la actividad portuaria, no habría donde ejercerla. En cualquier caso las ganancias posibles generadas por una recalificación, deberían revertir directamente en la ciudad y no servir para reducir el déficit de la APBC.

OPINIÓN 2:

Ideas: ¿Es el puerto un fin en sí mismo? ¿ Debemos competir o ser complementarios con Algeciras? ¿De quién es el puerto, infraestructura, etc? ¿De quién es ese dominio público? ¿Hasta dónde debe decidir el usuario qué se hace con el puerto? ¿El crecimiento del puerto debe ser ilimitado? ¿Cádiz tiene condiciones para ello? ¿Debe invertir millones en cambiar la realidad de la ciudad para crear esas condiciones que ya tienen otros puertos? ¿Si no las tiene, vale la pena invertir?

¿Este foro hay que hacerlo solo cuando la APBC lo decide o tiene sentido que una ciudad se pregunte de manera recurrente qué se hace con esos espacios portuarios (que son públicos), qué repercusión tiene en su población y en su calidad de vida, podría esa presión crear una mayor creatividad para el uso de los espacios públicos? ¿Qué hace el puerto por la ciudad y qué le piden los ciudadanos al puerto?

OPINIÓN 3:

Al puerto no le sobra espacio, si no que necesita crecer y más inversiones para ello. A más espacio, más negocio y carga y por ello más riqueza y puestos de trabajo.

OPINIÓN 4:

APBC, empresas navieras y de estiba, y trabajadores del puerto conciben como propio al puerto, del que son usuarios directos, pero no lo toman como un espacio público de la ciudad.

Ecologistas y Ayuntamiento de Cádiz coincidimos en que la extensión de la nueva terminal de contenedores debe tener usos y actividades complementarias.

Hay una incoherencia y contradicción entre el carácter burocrático y planificador de Puertos del Estado y la desregulación y globalización del comercio portuario. Sin embargo, esta planificación no ha servido para racionalizar y orientar los usos portuarios, sino para proyectar crecimientos insostenibles.

La sostenibilidad ambiental brilla por su ausencia en todas las decisiones de los agentes portuarios: El turismo de cruceros no puede crecer indefinidamente, las capturas pesqueras cada vez están limitadas a la Política Pesquera Común de la Unión Europea y no es cierto que el tráfico de contenedores aumenta.

Ecologistas y Ayuntamiento de Cádiz coinciden en que no hay que especular con los espacios portuarios liberados, que deben ser dedicados a usos productivos. La construcción de viviendas, los centros comerciales, los gimnasios, las tiendas, las ludotecas, etc. Deben ser descartadas para no hipotecar el carácter portuario. No hay que duplicar las instalaciones existentes en la ciudad.

El Puerto de Cádiz no debe competir con otros puertos innecesariamente. Debe haber más coordinación y complementariedad.

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

CONFERENCIA 3. La actividad portuaria y su repercusión en la ciudad de Cádiz

MESA REDONDA 2. Empresa y empleo asociados al Puerto de Cádiz

OPINIÓN 1:

Abierta hostilidad de los estibadores (patronal y sindicatos) representados en la mesa redonda hacia el espacio participativo y fuerte escepticismo sobre sus resultados. La animadversión rayó en la ofensa cuando se habló del papel de los ecologistas (“primero actuamos y luego les informamos”, “la forma de callarlos es hacerles un contrato”).

La transversalidad que se persigue en los objetivos iniciales de este proceso participativo se transmuta en verticalidad cuando trabajadores y empresarios del puerto hablan con una misma voz (pensamiento único), siempre con pretensiones de exclusividad y desde el victimismo. La sostenibilidad es un concepto que no está incorporado en sus propuestas, que insisten en reclamar la vuelta de un pasado portuario del todo imposible y postular un crecimiento sin límite alguno.

No es cierto que la gestión portuaria haya estado carente de planificación, como se dijo en la jornada. Ha habido dos planes estratégicos del puerto, como recordó Oviden, pero que han errado en sus previsiones, como es el caso de la sobredimensionada nueva terminal de contenedores, o han sido incapaces de asegurar la conexión ferroviaria en La Cabezuela o mantenerla en el puerto ciudad de Cádiz.

El propósito inicial de Autoridad Portuaria de favorecer en los nuevos espacios viviendas de renta libre, fue completamente descartado por todos los presentes. En el documento de objetivos iniciales solo se contempla la posibilidad de viviendas sociales. Aunque padezca una situación financiera delicada, Autoridad Portuaria debería renunciar a hacer caja de cualquier manera como forma de rebajar su deuda. El repunte en los resultados económicos del tráfico de mercancías y movimiento de pasajeros de los dos últimos años puede ser coyuntural y no sostenido. Es engañosa la visión esplendorosa que auguran empresarios y trabajadores (de nuevo con la misma opinión) al puerto, a partir de unas cifras positivas recientes, pero dentro de una tendencia decreciente en todo tipo de tráfico, salvo ro-ro y pasajeros. En el caso de la pesca, para nada se han tenido en cuenta las severas limitaciones que la Política Pesquera Común impone a esta actividad extractiva, a la que auguran también un crecimiento sin límites.

OPINIÓN 2:

Importancia de familiarizar a la ciudadanía con el puerto y sus espacios circundantes.

OPINIÓN 3:

En las zonas ociosas hay que realizar una desafectación con destino a desarrollo urbanístico, residencial y terciario (hotel, apartamentos, ocio y comercio)

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

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

OPINIÓN 1:

Resulta sorprendente que después de más de cuarenta años realizando rellenos ante el puerto para conseguir suelo que se consideraba imprescindible para el uso portuario, con la oposición de colectivos ciudadanos, ahora se diga que sobran más de 300.000 m².

No conozco argumentos sólidos que justifiquen la imposibilidad de una actividad portuaria próspera que en un futuro más o menos corto precise de todo el suelo disponible, siendo el puerto la principal cantera de empleo en Cádiz. Debe promocionarse el puerto creando nuevos canales marítimos comerciales, para lo cual el puerto dispone del trabajo de sus técnicos. Deben explotarse nuevas posibilidades, como el tráfico de contenedores congeladores para productos perecederos que pueden dar salida y potenciar las mercancías agroalimentarias del interior de la provincia.

Deben establecerse de manera compatible otras actividades productivas ligadas al mar: deportivas, logísticas, etc. Los puertos, que nacieron en estrecha relación con las ciudades, (en el caso de Cádiz, se estableció aquí y no en otros puntos de la Bahía por las presiones de los comerciantes gaditanos), son hoy día instalaciones de carácter industrial, productoras de ruidos y molestias. Por ello es preciso disponer un espacio intermedio de transición entre la ciudad y el puerto, en el que se resuelvan adecuadamente las relaciones de accesibilidad y sirva de amortiguador.

Se trata de mejorar el espacio existente desde la plaza de Sevilla hasta las murallas de San Carlos, que precisa mayor anchura llegando al borde del muelle, dotándose de un arbolado rico y adecuado, resolviendo los tráficos peatonales y rodados. Dentro de este sistema, la plaza de Sevilla es una pieza vital para el futuro del casco antiguo, puesto que en ella ha de resolverse la conexión del mismo con el resto de la ciudad y de la bahía. No debe de perderse de vista la integración de Cádiz y su puerto en la bahía, disponiendo estratégicamente los usos en las diversas instalaciones portuarias del arco de la bahía.

OPINIÓN 2:

La nueva terminal se podría dedicar al tráfico de contenedores (¿qué destino tendrían si no los TEUs actuales y futuros?), pero las 22 Has. se pueden complementar con el reciclado ecológico de buques, porque pasar de las 74.321 TEUs del año pasado a las 450.000 que se preveía en el proyecto, es una quimera y una previsión disparatada.

Se podrían ubicar empresas emergentes, como Boatjump, una plataforma digital que busca, compara y reserva el alquiler de barcos turísticos, o iContainers, que presta servicios logísticos para importar y exportar mercancías. Y también especializarse en contenedores refrigerados para exportar la producción agroalimentaria gaditana.

OPINIÓN 3:

La especialización de dársenas, la potenciación del tráfico de cruceros, acompañada del traslado de la Terminal de contenedores y el resto de actuaciones, nos permiten hoy día disponer de suelos que abren

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

las puertas de una nueva relación puerto-ciudad, permitiendo planificar actividades y equipamientos que favorezcan su desarrollo y mejoren la fachada marítimo-portuaria de la ciudad. Sin esta planificación no hubiera sido posible prescindir de estos suelos portuarios.

No se deben cambiar las reglas del juego durante el partido. La especialización de las dársenas obligaron a realizar obras de infraestructuras que generaron nuevos suelos, sabiendo que también conllevaría la disponibilidad de terrenos para las relaciones puerto-ciudad. Parece que la comunidad portuaria es reacia a la utilización de estos suelos para las relaciones puerto-ciudad.

Ámbito de actuación: La operación urbanística afecta a unos 325.000 m² de superficie total, desde la Plaza de Sevilla, en los aledaños de la Terminal de pasaje de la Bahía, hasta Puerto América. Oportunidad única para la mejora de las condiciones sociales, ambientales y económicas del casco antiguo, incrementando su atractivo turístico. Yo diría que más que una oportunidad es una realidad, y vamos tarde en la definición de su desarrollo.

La Plaza de Sevilla debe ser la gran plaza intermodal de transportes y de acceso al Casco Antiguo.

La zona del Muelle Ciudad podría permeabilizarse hasta el cantil cuando no existan cruceros atracados, y la actividad de educación-formación marítima portuaria debería considerarse. Debe integrarse con el paseo de Canalejas, dando lugar a la gran Plaza de la Ciudad, lugar de múltiples actividades ciudadanas. En la zona de actividades diversas debería tenerse en cuenta las relacionadas con el tráfico de cruceros y usos ciudadanos difícil de ubicar en el término municipal.

El análisis de la actuación urbanística debe realizarse desde una perspectiva multicriterio (económica, social y ambiental), y es imprescindible sumar y coordinar los diferentes intereses de las Administraciones involucradas (Ayuntamiento, Autoridad Portuaria, Junta de Andalucía, Agencia Pública Puertos de Andalucía) y la privada. La inversión debe ser tripartita: APBC, J.A. y privada.

A la hora de establecer los diferentes usos, habría que tener en cuenta:

La zona continuará siendo de dominio público portuario, no está desafectada.

Debe disponerse de un mínimo de infraestructuras básicas: llegada del Tranvía hasta la zona (lo acerca a la Bahía), viales, aparcamientos, zonas verdes.

La implantación de usos debe ser gradual, usos ciudadanos más intensos al principio, usos náuticos-deportivos al final.

En una ciudad con falta de suelo, el puerto le ha dado suelo para que siga creciendo.

En una ciudad donde el paro es un problema estructural, el puerto genera empleo.

En una ciudad con dificultades de tejido industrial y productivo, el puerto genera riqueza.

En una ciudad con un pasado grandioso y un futuro incierto, el puerto, como en el pasado, es el mejor futuro para la ciudad de Cádiz.

Con el puerto, Cádiz sigue creciendo.

OPINIÓN 4:

Se debe explorar la posibilidad de usos productivos de riqueza sostenible. Sólo después de desechar este tipo de usos plantearía usos recreativos y residenciales.

OPINIÓN 5:

Los usos no deben ir en contra del oportuno y natural desarrollo portuario y de la actividad auxiliar.

OPINIÓN 6:

No se deberían ceder los terrenos portuarios, sino potenciar el uso portuario. Un carril bici o que pase el tranvía es factible. Dedicarlo a uso marítimo es fundamental, de lo contrario sería irreversible.

ESPACIO DE ENCUENTRO PUERTO Y CIUDAD

CONFERENCIA 5. Los retos de la ciudad de Cádiz ante el turismo de cruceros **MESA REDONDA 4. Turismo, Puerto y ciudad de Cádiz**

OPINIÓN 1:

Evitar morir de éxito con el turismo de cruceros. Tener en cuenta la capacidad de carga de la huella ecológica.

El turismo de cruceros debe ser sostenible o no tendrá futuro. La ciudad de Cádiz carece de un plan de turismo que defina el modelo de turismo que defiende y promueve. Los cruceristas van buscando gastronomía, cultura y naturaleza, servicios que Cádiz puede ofrecer a raudales.

Para aspirar a ser puerto base y no solo de escalas hay que hacerlo con tiento para no repetir errores de otros puertos. En particular, la oferta hotelera debe adecuarse a estas demandas, lo que contribuiría a desestacionalizar la oferta; el mayor movimiento de cruceros es en primavera y otoño.

OPINIÓN 2:

Los cruceros son un valor en alza y hay que aprovechar el momento para asentarse en el sector. Habría que apostar por la fidelización del crucerista y que en las excursiones tuvieran más peso las ciudades de la Bahía y el Parque Natural que lo rodea.

OPINIÓN 3:

No creo necesario que se dedique mucho espacio a servicios que impida que el turista disfrute del resto de las actividades en el interior de la ciudad, pero sí algunas que los invite a bajar.