

Crecimiento y diversificación de usos en los puertos pesqueros. El papel de la Política Pesquera Común en los puertos de Galicia en el siglo XXI

Growth and diversification of uses in fishing ports. The role of the Common Fisheries Policy in Galician ports in the 21st century

Jesús Felicidades-García

jesusfe@uhu.es  0000-0002-4194-8768

*Universidad de Huelva. Departamento de Historia, Geografía y Antropología,
Facultad de Humanidades. 21007 Huelva, España.*

María Ángeles Piñeiro-Antelo

manxeles.pineiro@usc.es  0000-0002-8837-989X

María José Piñeira-Mantiñán

mariajose.pineira@usc.es  0000-0003-3223-2239

*Universidad de Santiago de Compostela. Departamento de Geografía
Facultad de Geografía e Historia. 15703 Santiago de Compostela, España.*

INFO ARTÍCULO

Recibido: 19-05-2023
Revisado: 29-05-2023
Aceptado: 08-06-2023

PALABRAS CLAVE

Espacios portuarios
Actividades pesqueras
Política Pesquera Común
Diversificación
Galicia (España)

KEYWORDS

Ports
Fishing activities
Common Fisheries Policy
Diversification
Galicia (Spain)

RESUMEN

Desde la finales del XX, a pesar de la crisis del sector pesquero en España, se ha producido un importante crecimiento de los puertos de esta actividad. Esto se debe en parte a que la recualificación de los puertos es un objetivo de la Política Pesquera Común (PPC) desde mediados de los años 1990. El objetivo del trabajo es analizar el impacto de esta política, así como observar la integración entre puerto y ciudad vinculada a la demanda social que posibilita la convivencia de los usos pesqueros con otros recreativos, deportivos o comerciales. El estudio de caso se centra en los puertos de Muros y Ribeira (Galicia), a partir de un análisis combinado cuantitativo y cualitativo, utilizando fuentes estadísticas, cartográficas (programa SIOSE y fotointerpretación) y trabajo de campo. Los resultados muestran un importante crecimiento y diversificación de los usos portuarios, al mismo tiempo que una reducción del número y potencia de la flota pesquera (SGP, 2021). Los autores destacan la ausencia de un plan director que oriente las inversiones a escala regional, y, en general, de instrumentos de planificación sectorial y urbana que armonicen estos procesos.

ABSTRACT

Since the end of the 20th century, despite the crisis in the fishing sector in Spain, there has been a significant growth in fishing ports. This is partly due to the fact that the requalification of ports has been an objective of the Common Fisheries Policy (CFP) since the mid-1990s. The aim of the paper is to analyse the impact of this policy, as well as to observe the integration between port and city linked to social demand which makes it possible for fishing uses to coexist with other recreational, sporting or commercial uses. The case study focuses on the ports of Muros and Ribeira (Galicia), based on a combined quantitative and qualitative analysis, using statistical and cartographic sources (SIOSE programme and photointerpretation) and fieldwork. The results show a significant growth and diversification of port uses, at the same time as a reduction in the number and power of the fishing fleet (SGP, 2021). The authors highlight the absence of a master plan to guide investments at regional level, and, in general, of sectoral and urban planning instruments to harmonise these processes.



1. INTRODUCCIÓN

Desde los años 70, la literatura sobre el sector pesquero español se ha referido a la permanente situación de crisis en la que se encuentra. Algunos autores definen esta realidad como una “noción obsesiva de crisis de pesca” (Gil & Gómez, 2001). Tanto los estudios académicos como los distintos análisis realizados por el propio sector coinciden en diagnosticar su complejidad en la que pesan diferentes factores que le afectan de forma desigual según la escala de análisis y los tipos de pesca considerados (artesanal, litoral, de altura y gran altura). Los factores más citados se han ido acumulando a lo largo de las últimas décadas, desde los relacionados con la ampliación de las aguas jurisdiccionales y la imposibilidad de mantener los derechos sobre los caladeros tradicionales, hasta el sobredimensionamiento de la flota, la disminución del recurso por sobreexplotación de los stocks y las implicaciones territoriales de la aplicación de las herramientas de gestión de los recursos pesqueros de la UE, como los totales admisibles de capturas (TAC) y las cuotas (Xordo, 1978; Alonso, 1979; Pereiro, 1979; González, 1979; Bailey, 1996; Varela, 2003; Carballo, Villasante & Zotes, 2005; Aldrey & Lois, 2010; Galindo, Giráldez & Varela, 2011; Piñeira & Santos, 2011; Surís-Regueiro & Santiago, 2014).

En la actualidad, la pesca, sus comunidades y territorios, bajo las especificaciones de la Política Pesquera Común (PPC), y más allá de lo sectorial, se enfrentan a retos tales como participar en el desarrollo local (Grupos de Acción Local Pesquera, GALP), contribuir a la cohesión territorial, ayudar a la transición ecológica y digital y diversificar sus economías, diseñando proyectos sostenibles para crear empleo y mejorar la calidad de vida en el contexto del Crecimiento o Economía Azul, e incluso reforzar su papel en la gobernanza internacional de los océanos (Comisión Europea, 2001; Suárez de Vivero et al., 2008a; Nunes & Ghermandi, 2013; Salmi, 2015; Philipson & Symes, 2015; Piñeiro-Antelo et al., 2019).

A pesar de esta situación y contexto, que se ha traducido en descensos en el empleo (Piñeiro & Felicidades, 2021), en la producción y en el declive del tejido productivo en regiones altamente dependientes de la pesca (García-Negro, 2008), los 127 puertos con funciones pesqueras de Galicia¹ no sólo han mantenido esta cifra a lo largo del período observado, sino que han experimentado procesos de crecimiento y diversificación, recualificación y modernización, con la mejora y eficiencia de sus instalaciones y equipamientos. Los argumentos que sustentan esta aparente paradoja derivan básicamente de un doble conjunto de factores. Por un lado, la pesca es un sector situado en el centro de la economía local (en gran medida rural, y en especial en Galicia), como recurso clave de la sostenibilidad de las comunidades y de la identidad marítima (Urquhart & Acott, 2013; Khakzad & Griffith, 2016). Cabe destacar que casi la mitad de la flota española, tanto en número de buques (49 %) como en arqueo (42 %) está registrada en puertos gallegos (SGP, 2021). En este sentido, aunque el sector se enfrenta a ese conjunto de nuevos desafíos, la pesca y sus puertos siguen contribuyendo a la “creación de lugares” y a la configuración de los paisajes costeros (Zoido, 2015), posibilitando modos de vida que generan un arraigado apego al lugar y un sentido particular del mismo (Urquhart & Acott, 2013). Los puertos y la pesca forman parte del patrimonio cultural marítimo, y esta relación mantiene vivo el binomio puerto-ciudad.

Por otro lado, el otro gran conjunto de factores se encuentra en las ayudas de la PPC y la incorporación de medidas estructurales en los fondos de la pesca, que se consolidaron en el nuevo Reglamento de 1992, pero sobre todo a partir de las dos grandes reformas de 2002 y 2013. El objetivo de estas reorientaciones era asegurar un futuro para el sector pesquero garantizando que las actividades de la pesca y la acuicultura fueran sostenibles a largo plazo, preservando el frágil equilibrio de los ecosistemas marinos bajo fórmulas de gestión coherentes con los objetivos de generar beneficios económicos, sociales y de empleo (Popescu, 2023). Así, en el período 2007-2013, y consolidado en el 2014-2020, el FEP (Fondo Europeo de Pesca) y el FEMP (Fondo Europeo Marítimo y de Pesca), incorporaron, como gran novedad, la perspectiva territorial a través del denominado “Eje 4”, con la idea de involucrar a las comunidades locales en las decisiones y estrategias de desarrollo, y también en las medidas de interés público del Eje 3, entre las que se encontraba la

1. El sistema portuario español se encuentra dividido en puertos de titularidad autonómica y puertos de interés general que dependen del Estado. Los 265 puertos pesqueros autonómicos, se reparten por 23 provincias, destacando Galicia con 122 puertos.



dedicada a “puertos, lugares de desembarque y fondeaderos”. El actual Fondo Europeo Marítimo de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) de 2021-2027, en línea con las prioridades de la política de fomentar y reforzar las actividades pesqueras sostenibles, mantiene el capítulo para los puertos pesqueros y su competitividad como actuaciones horizontales “buscando mejorar la calidad e incrementar el control de los productos, las infraestructuras de seguridad y la gestión inteligente y digitalizada”, valorando su capacidad para dinamizar la cadena comercial y la Economía Azul desde la producción al consumidor final. (MAPA, 2022).

En este contexto, el objetivo principal de esta investigación es examinar la incidencia de las subvenciones públicas de la PPC en las infraestructuras portuarias a escala regional en Galicia, analizando el interés de los fondos en relación con los puertos pesqueros, el alcance de las medidas subvencionadas y el crecimiento y diversificación de la superficie y usos portuarios desde los años 90. En este punto, se plantea cómo el desarrollo funcional de estos puertos ha influido en la interacción con la ciudad circundante, en un contexto de pérdida de peso del sector pesquero y de consolidación de las estrategias de Economía Azul. Así, los puertos podrían formar parte de la manifestación física de esta reestructuración de actividades productivas y de servicios. En esta línea, el trabajo parte de estas hipótesis y sugiere que, en términos espacio-temporales, y según el enfoque del análisis geográfico regional y de la ordenación del territorio, el desarrollo portuario y urbano son codependientes. Como avance de esta investigación, el trabajo se centra en dos puertos de Galicia (Ribeira y Muros, A Coruña), seleccionados por su especialización en la pesca de altura y gran altura, la pesca litoral y artesanal. Los resultados revelan un importante crecimiento de ambos puertos en el período observado, al tiempo que se reduce significativamente la flota, en un contexto de diversificación de funciones tendente a la terciarización y de estrechamiento de relaciones e integración con las ciudades.

2. EL POTENCIAL DE LOS FONDOS EUROPEOS DE PESCA EN LOS PUERTOS

La situación descrita refleja el continuo proceso de adaptación que sufre el sector pesquero y acuícola y plantea distintos retos derivados del discurso post-productivista y de la progresiva intervención, en ocasiones urgente, de las autoridades comunitarias a través de la PPC, determinada en sus reformas por la incorporación fundamental de los paradigmas de sostenibilidad y gobernanza (territorial) (Comisión Europea, 2001; Suárez de Vivero et al., 2008a; 2008b; Piñeiro-Antelo et al., 2020). La interpretación actual del concepto de gobernanza implica la consideración de procesos, estructuras y objetivos cada vez más complejos, acordes con la diversidad y el dinamismo intrínsecos de los sistemas pesqueros y costeros (Jentoft & Chuenpagdee, 2009; Song et al., 2013). Estas tareas forman parte de las recientes transiciones que han tenido lugar en muchos litorales europeos, como el cambio de énfasis de la producción y el intercambio de alimentos a una variedad de nuevas actividades, como el ocio y el turismo, o la atención prestada a la degradación del medio marino, que pone de relieve el impacto global causado por los agentes del sector pesquero en sus ecosistemas (Nunes & Ghermandi, 2013), y que también requiere de la implementación de medidas eficaces para su protección y gestión.

Todas estas cuestiones han puesto a prueba la resiliencia de las comunidades pesqueras, la viabilidad de sus medios de vida y su sostenibilidad (Symes & Philipson, 2009), y también han tendido a intensificar los conflictos entre grupos de usuarios por el espacio y sus usos (Suárez de Vivero et al., 2008b; Salmi, 2015; Jentoft, 2017). En última instancia, estos cambios vinculados al desarrollo territorial y a la gestión de las zonas costeras involucra, según el enfoque de la PPC, a las comunidades locales en las decisiones y estrategias, como se ha estado experimentando en el programa de desarrollo rural Leader a través de sus grupos de acción local. Se ha tratado en esta línea de incorporar un enfoque específico para las áreas costeras, que coexiste entre lo sectorial y lo territorial (Philipson & Symes, 2015), y que moviliza en particular una gran cantidad de recursos, y entre ellos los destinados a los puertos.

En efecto, el sector pesquero europeo, y el español en particular, está fuertemente subvencionado y, como contrapartida, la UE exige el cumplimiento de un conjunto de normas comunes aplicables a todos los Estados miembros con el objetivo de garantizar la sostenibilidad de la pesca, la estabilidad y calidad del empleo en el sector y la conservación y recuperación de los recursos acuáticos vivos (Milt, 2022). Las medidas estructurales en el sector pesquero fueron financiadas inicialmente por el FEOGA (Fondo Europeo



de Orientación y Garantía Agrícola) entre 1983 y 1993, y posteriormente por el IFOP (Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca), un fondo específico creado en 1993 que se mantuvo hasta 2006 con la misión de reforzar la competitividad del sector y el desarrollo de las zonas pesqueras. Esta financiación comunitaria se vio acompañada con intervenciones estatales y contribuciones del sector privado, en un efecto multiplicador que ha sido considerado por la Comisión Europea como indicador positivo del impacto de la inversión comunitaria (Rey, 2005). Las inversiones de capital en el sector alcanzaron los 2.600 millones de euros entre 1994 e 1999, y los 6.000 millones entre 2000 e 2006 (González & Liaño, 1995; Rey, 2005). El presupuesto del FEP 2007-2013 para la UE fue de 4.304 millones de euros, de los cuales España recibiría 1.131,89 millones y Galicia 428,60, el 38 % de los fondos asignados al Estado. En el período 2014-2020, el FEMP dispuso de 6.400 millones de euros para toda la UE (1.161,6 para España), de los que 371 millones fueron gestionados directamente por Galicia. En el período actual FEMPA 2021-2027, Galicia gestionará el 41,3 % (366,19 MEUR) de los 886,61 que recibirán las CC. AA. españolas (1.120,44 para el total del Estado).

Los puertos pesqueros se han venido beneficiando de estas líneas de financiación de la PPC por ser considerados el primer eslabón de entrada en la cadena comercial de los productos del mar. Hoy en día, según la hoja de ruta descrita en la Estrategia Europa 2020, es prioritario adecuarlos a las actividades que soportan para convertirlos en centros de Economía Azul (MAPA, 2022). Entre tanto, en las tres últimas décadas, una parte importante de los fondos para intervenciones en los puertos se dedicaron para mejorar las condiciones de trabajo y promover su desarrollo como elemento dinamizador y modernizador de las actividades vinculadas al sector. El resultado ha sido la ampliación de la superficie portuaria y la mejora de sus instalaciones. Aunque no toda la inversión realizada en puertos pesqueros proviene de estos fondos europeos, su impacto debe considerarse elevado, especialmente entre los puertos pequeños y medianos, los de alta especialización en pesca y los ubicados en áreas con elevadas tasas de dependencia de la actividad (proporción de empleo en el sector y aportación a la economía local) (Surís-Regueiro & Santiago, 2014). En el período de programación 2021-2027, el desglose indicativo de recursos programados en el objetivo específico que incluye la medida dedicada a “puertos pesqueros, lugares de desembarque, lonjas y fondeaderos”, prevé un gasto de 86,5 millones euros en la línea “Promover las condiciones para unos sectores de la pesca, la acuicultura y la transformación económicamente viables, competitivos y atractivos” (MAPA, 2021).

En cualquier caso, no todas las orientaciones de los fondos destinadas a los puertos pesqueros tuvieron los mismos objetivos. En el período IFOP-FEP (1994-2013), las ayudas se concentraron en la construcción de muelles, la incorporación de nuevos equipamientos portuarios y la modernización de los existentes (SGM, 2011)². Las acciones se dirigieron a mejorar las condiciones sanitarias e higiénicas de los puertos e introducir nuevos servicios, principalmente en forma de lonjas, fábricas de hielo y suministro de combustible. También se llevaron a cabo actuaciones de carácter ambiental, necesarias para el cumplimiento de los compromisos del Convenio MARPOL (prevención de la contaminación por los buques), como la adecuación de instalaciones para la recepción, almacenamiento y tratamiento de los residuos oleosos y aguas contaminadas por hidrocarburos de buques pesqueros. La mayoría de estas actuaciones continuarían implementándose en los siguientes períodos de programación, pero siempre contando con el protagonismo de las medidas ambientales. En general, la evaluación de las inversiones públicas en los puertos en este período se consideró razonablemente exitosa (Comisión europea, 2010 y 2016).

El actual Programa FEMPA para España³ establece expresamente para su período que no se financiará la construcción de nuevos puertos o nuevas lonjas; no obstante, se podrán apoyar inversiones para nuevos sitios de desembarque e infraestructuras asociadas. El objetivo es mejorar la calidad e incrementar el control de los productos (por ejemplo, la implicación de los puertos en la utilización y valorización de productos y nuevas especies comerciales), las infraestructuras de seguridad y la gestión inteligente y digita-

2. Secretaría General del Mar (SGM) (2011). Análisis de la potencialidad de las ayudas del IFOP y FEP. Se pueden consultar informes individuales para un conjunto de puertos españoles. [En línea] https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/fondos-europeos/potencialidad_de_puertos.aspx, <10 de mayo de 2023>.

3. Para consultar las medidas, grupos destinatarios de las ayudas y previsiones de inversión, ver el documento del Programa Español del FEMPA (2021), aprobado por la Comisión Europea el 29.11.2022, [en línea] https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/fondos-europeos/programa-fempa-cci-2021es14mfpr001_tcm30-637326.pdf, <10 de mayo de 2023>.



lizada (concepto de puerto inteligente, *smart port* o puerto 4.0). El FEMPA para España incluye los puertos pesqueros en la Prioridad 1 (Fomentar la pesca sostenible y la recuperación y conservación de los recursos biológicos acuáticos), y a su vez en el Objetivo Específico 1 (Reforzar las actividades pesqueras que sean económica, social y medioambientalmente sostenibles).

En la línea de lo comentado, los tipos de acciones que afectan a los puertos pesqueros en el marco de esta Prioridad incluyen las siguientes consideraciones, en la órbita de las transiciones verde y digital de la UE:

- Se busca mejorar la calidad e incrementar el control y la trazabilidad de los productos desembarcados; facilitar el cumplimiento de la obligación de desembarque y el pleno aprovechamiento de las capturas; aumentar la eficiencia energética, contribuir a la protección del medio ambiente y mejorar la seguridad y las condiciones de trabajo; mejorar las infraestructuras de seguridad frente a eventos meteorológicos provocados por el cambio climático y la gestión inteligente y digitalizada en puertos.
- Se concederán ayudas destinadas: a) Inversiones que mejoren y modernicen las infraestructuras de los puertos pesqueros, lonjas, lugares de desembarque, pantalanes y fondeaderos. b) Actuaciones y proyectos en puertos con objeto de diversificar las actividades y la recuperación de espacios para operaciones de preparación, consumo y promoción de productos, divulgación de actividades de cultura pesquera, exposiciones, museos, entre otros, con el objetivo de acercar la pesca a los ciudadanos.

3. CRECIMIENTO Y DIVERSIFICACIÓN DE LOS PUERTOS PESQUEROS Y SU INTEGRACIÓN EN LA CIUDAD

Históricamente, los puertos han sido un elemento territorial y socioeconómico de primer orden por la particularidad e intensidad de relaciones que han tejido con las ciudades (Grindlay, 2008; Hesse, 2018), representando a menudo espacios de conexión con el medio natural y de difusión de la diversidad cultural (Hoyle, 2011). Siguiendo la tesis de Martner (1999), es difícil encontrar una caracterización permanente de los puertos en su relación con el territorio y, sin embargo, no hay otra infraestructura de transporte que defina tanto a una ciudad como para singularizarla. Es posible que el puerto deba ser considerado la infraestructura costera por excelencia (Barragán, 1995), porque son lugares complejos capaces de inducir transformaciones espaciales sobre el ámbito territorial inmediato, desbordando el ámbito urbano y englobando sectores del tejido industrial que también son funcionalmente portuarios (Alvargonzález, 1985). Este enfoque regional, iniciado por el geógrafo J.H. Bird en los años 1960 y continuado por su discípulo B.S. Hoyle, ha sido utilizado en el análisis locacional y los ámbitos espaciales relacionales. Hoyle (1989; 2000), considera que el binomio puerto-ciudad alcanza espacialmente las escalas metropolitana y subregional, y establece la definición de los conceptos de *hinterland* y *foreland* como elementos básicos de esta organización.

En el análisis regional, puertos y ciudades conforman un territorio estratégico que ha experimentado diferentes grados de atracción, repulsión y tensión, en una larga historia de evolución conjunta en la medida en que las relaciones socioeconómicas se han visto modificadas por procesos globales (Hesse, 2018). Esta evolución, desde el punto de vista morfológico, está condicionada por las características geográficas de su localización, pero sobre todo por sus funciones. La disposición de los diques y muelles trata de garantizar la adecuación del canal de entrada y de la zona de atraque y fondeo, mientras que la necesidad de calados, amplias dársenas, zonas de desembarque de mercancías, almacenamiento y servicios como lonjas o fábricas de hielo modelan claramente la forma y ubicación de los puertos. Así, sus características y funciones varían a medida que se modifican las regulaciones de las actividades que en ellos se desarrollan, lo que han dado lugar a nuevas arquitecturas organizativas (Martner, 1999).

Las etapas a través de las cuales han interactuado los puertos y las ciudades fueron establecidas por J.H. Bird (1963⁴) en el modelo *Anyport*, que describe cómo evolucionan las infraestructuras portuarias en el tiempo y el espacio. Observando la evolución de los puertos británicos, el modelo de cinco etapas demuestra cómo suelen desarrollarse las instalaciones, en un ciclo de varias décadas y, en algunos casos, de varios siglos (Hoyle, 1989; 2000). Aunque no se trata de un modelo secuencial en el que el par puerto-ciudad

4. J.H. Bird (1963). *The Major Seaports of the United Kingdom*. Hutchinson & CO.



deba transitar por las etapas establecidas en momentos históricos concretos, sí proporciona una base para la comparación empírica del desarrollo portuario. De hecho, el modelo se ha venido aplicando en numerosos trabajos desde el último cuarto del siglo XX en estudios históricos, socioeconómicos, ambientales, de desarrollo regional, planificación portuaria, ordenación del territorio y urbanismo (Piñeiro & Lois, 2018). Una de las características destacadas por *Anyport* es la relación cambiante entre los puertos y sus ciudades de acogida. El proceso de desarrollo portuario identificado consta, en resumen, de tres etapas principales: (i) unidad, (ii) expansión (distanciamiento y aislamiento) y (iii) especialización (reconversión e integración).

La creciente segregación del puerto del resto del entorno urbano es una constante, que en un momento dado condujo al alejamiento físico y funcional y al desarrollo urbano separado del portuario (y de la población respecto al frente marítimo). A medida que se intensificaron las adaptaciones y especializaciones de los espacios portuarios, se forzó la pérdida del carácter urbano del puerto o del carácter portuario de la ciudad, según nos posicionemos. Hoy en día, esta situación crea a menudo espacios de tensión que introducen complejidad en la articulación territorial puerto-ciudad (Martner, 1999; 2010; Hesse, 2018). Esto conduce a la desaparición gradual del puerto de la vida socioeconómica urbana, en tanto que el puerto será percibido como una barrera al mar que además genera demasiados costes ambientales (Barragán, 1994; McManus, 2007).

Esto proceso, que suele ir acompañado del desplazamiento de grandes espacios portuarios fuera de las ciudades, puede ser, en cambio, una buena oportunidad para establecer nuevos vínculos por la generación de espacios libres. Uno de estos vínculos procede de la reurbanización de antiguos terrenos portuarios para paseos, jardines y parques, como ocurre en Alicante o Málaga y más recientemente en Huelva (Márquez, 2022), o también de la construcción de barrios y de espacios residenciales y terciarios, como en Ferrol, A Coruña, Cartagena, Vigo o Santander. Estos últimos episodios están relacionados con procesos de desindustrialización y terciarización urbana. Un ejemplo concreto y reciente proviene de la “containerización” en los recintos portuarios, con una extraordinaria demanda de superficie, lo que ha provocado nuevas ampliaciones y, en muchas ocasiones, a migraciones forzadas hacia nuevos enclaves portuarios, en un proceso que suele denominarse regionalización portuaria (Hoyle, 2011).

Es evidente que los puertos deben responder al fenómeno de la globalización, al cambio tecnológico y a la atención que requiere el medio natural y el paisaje (Zoido, 2015), pero también hay que tener en cuenta que estos espacios participan de la dinámica de los lugares de frontera, como “habitantes no deseados de espacios extraordinariamente valiosos que la ciudad debería recuperar cuanto antes para sí” (Pozueta, 1996, p. 8). En este marco, la ciudadanía considera que los puertos son áreas altamente sensibles cuyo impacto ambiental ha adquirido una creciente atención social (Márquez, 2022; McManus, 2007); también que los puertos son capaces de generar espacios de influencia inmediata (*umland*) muy productivos, que pueden ser aprovechados como motor económico (Hesse, 2018), sin olvidar que constituyen espacios de identidad para la ciudad, haciéndola más atractiva, habitable y confortable (Márquez, 2022). En este sentido, las ciudades portuarias deben afrontar hoy enfoques resilientes y sostenibles, abordando un amplio abanico de cuestiones, entre los que destacan los impactos de la turistificación, los cruceros, el espacio público y el ocio, las infraestructuras verdes, las economías circulares, la movilidad ligera y la adaptación al cambio climático, la reutilización de sitios patrimoniales (industriales e históricos) o la memoria e identidad local. La respuesta de los espacios portuarios en general ha tendido hacia el crecimiento, la especialización de usos y la diversificación funcional, lo que ha permitido a las comunidades costeras redescubrir sus ámbitos ribereños, pero este proceso plantea a menudo una pugna entre la gestión local y la geografía global (Martner, 1999; Hoyle, 2000).

El tema particular de la pesca, y las relaciones entre las infraestructuras portuarias y las ciudades, no ha sido tradicionalmente un objeto de estudio muy habitual en el análisis territorial, a pesar de que los puertos pesqueros son las manifestaciones más frecuentes del sistema portuario español y europeo. En concreto, son escasos los estudios centrados en la evaluación del impacto de la actividad pesquera sobre los subsistemas territoriales y el espacio urbano, y su reflejo sobre estas infraestructuras, sus instalaciones y su funcionalidad. Específicamente para la pesca, se ubica el análisis sectorial que suelen realizar las autoridades y administraciones competentes en planificación portuaria, pero, en general, los capítulos dedicados al análisis de la zona de contacto entre el núcleo urbano y el puerto, o la compatibilidad con otros instrumentos de ordenación territorial, del litoral y urbanística, suelen ser descriptivos y carentes de profundidad.



Cabe señalar que muchos de los centros urbanos portuarios actuales siguen mostrando parcialmente las relaciones puerto-ciudad de época preindustrial, en el sentido de la unidad descrita por *Anyport*. Esto sucede especialmente si se mantienen vivas las actividades pesqueras. En el núcleo portuario-pesquero, ni el binomio puerto-ciudad ni su interfaz se han visto afectados hasta el punto de disolverse. Sin embargo, las dinámicas comunes a otros espacios portuarios, descritas anteriormente, plantean desafíos a los que hay que añadir específicamente el impacto de las medidas de la política pesquera y de las nuevas orientaciones estratégicas de la UE. En efecto, mientras que el desarrollo portuario general requiere cada vez más espacio para ubicar determinadas terminales lejos de las ciudades, en las ciudades pesqueras, por el contrario, la segregación del espacio portuario del urbano es generalmente más difusa o inexistente, de modo que sus puertos han podido aplicar estrategias locales de expansión, modernización y diversificación. Esto significa que, a diferencia de otros puertos, a veces ni siquiera es necesario vallarlos o amurallarlos para diferenciarlos del resto de la ciudad, lo que ha supuesto el mantenimiento físico de espacios integrados.

En todo caso, las ampliaciones y diversificaciones funcionales portuarias han obligado a reconsiderar las relaciones que los puertos han mantenido con su entorno inmediato. En la geografía portuaria española, caracterizada por su "minifundismo portuario" y una elevada presencia de la actividad pesquera, ya no siempre es posible encontrar un espacio portuario monofuncional y estrictamente pesquero, sobre todo con la terciarización sufrida con la incorporación de usos recreativos, deportivos, comerciales, administrativos, turísticos, etc. En este sentido, con algunas cautelas, cualquier definición de puerto comercial es aplicable al puerto pesquero⁵ en la medida en que, además de la descarga de pescado fresco, en un elevado número de casos, suelen estar dotados de las instalaciones necesarias para el almacenamiento, el procesamiento, la comercialización y el transporte de productos pesqueros y otros bienes, lo que les permite desempeñar un papel clave en el comercio y la economía locales.

El puerto pesquero es el territorio estratégico sobre el que se desarrolla gran parte de la actividad del sector pesquero (nodos de producción y comercialización), pero se diferencia por ser un escenario donde la convivencia de las comunidades costeras experimenta una mayor intensidad. En este sentido, los puertos pesqueros suelen formar parte evidente del patrimonio cultural marítimo, junto a faros, barcos históricos, defensas costeras, pecios, etc., y son habitualmente reconocidos como un elemento trascendental que configura las regiones costeras y contribuye a su identidad y a la sostenibilidad de sus comunidades (Kahkzad & Griffiths, 2016). El patrimonio cultural marítimo material, además de la propia actividad pesquera, da forma a los paisajes costeros y posibilita un modo de vida que genera un arraigado "apego al lugar" y construye una "identidad de lugar" en las comunidades costeras. Desde un enfoque geográfico, la pesca y sus puertos contribuyen activamente a la creación de lugares, y la influencia de la pesca crea un sentido de lugar particulares en ciudades portuarias intrínsecamente vinculadas a ella, generando "lugares de pesca" (Urquhart & Acott, 2013). En este contexto, hasta hace bien poco no se había prestado suficiente atención a los efectos socioeconómicos de la transición hacia una economía local más diversificada de las comunidades pesqueras (Symes & Phillipson, 2009), ni los puertos habían sido observados como elementos dominantes del paradigma del desarrollo territorial costero.

4. METODOLOGÍA

En este artículo se ha desarrollado una metodología en varias fases para analizar las repercusiones de la aplicación de los fondos de la PPC en el proceso de crecimiento, recualificación y diversificación de los puertos pesqueros de Galicia. Los dos casos de estudio son los puertos de Muros y Ribeira, ambos en la provincia de A Coruña (mapa 1). Se han seleccionado como claros ejemplos de ello, por ser representativos de la diversidad del sistema portuario gallego y de la diversidad funcional interna de los puertos, además

5. Según la legislación española (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; BOE-A-2011-16467), un puerto pesquero es un *Puerto destinado exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.*



de la pesca; el de Muros con usos náutico-deportivos y espacios recreativos y comerciales (lonja), y el puerto de Ribeira por contar además con usos comerciales (transporte de mercancías) y una mayor presencia de actividades de comercialización de productos del mar. En ambos casos, su relación con el núcleo urbano asociado es muy nítida, siendo la presencia de una integración físicamente más evidente en el caso de Muros, pero con evidentes avances en el de Ribeira.

La primera fase de trabajo se ha centrado en el análisis de las políticas, los reglamentos y los actores que intervienen en el proceso. Para abordar el objetivo de analizar el potencial de las ayudas de la pesca en los puertos, la investigación explora los diferentes documentos de planificación y regulación de los fondos procedentes de la UE (comunicaciones, resoluciones y programas), así como de los procedentes de los niveles nacionales y regionales. Podríamos destacar entre ellos (i) el documento del Programa Español del FEMPA (2021), aprobado por la Comisión Europea el 29.11.2022, (ii) la documentación de la Secretaría General del Mar (SGM) del MAPA, que en 2011 analizó la potencialidad de las ayudas del IFOP y FEP en un conjunto de puertos españoles; y (iii) los documentos de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que han sido elaborados por las distintas autoridades competentes, en cumplimiento del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (2011) en la que se establece la necesidad de que los puertos cuenten con un documento de DEUP, y de Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia, para el caso de los planes especiales de ordenación de los puertos, en los de titularidad autonómica.

En una segunda etapa, el estudio de caso se ha llevado a cabo con un análisis combinado cuantitativo y cualitativo, utilizando fuentes estadísticas y cartográficas. El hándicap ha sido la falta de series estadísticas completas, de una única fuente para analizar tanto la evolución de la superficie portuaria como de la flota pesquera en el ámbito de estudio y su importancia en el contexto español y europeo. En cualquier caso, se han utilizado diversos documentos, como los Anuarios de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de España, los Anuarios de Pesca y los Registros de Buques Pesqueros publicados por la Xunta de Galicia, y los informes sobre la economía gallega elaborados por el Instituto Universitario de Estudios y Desarrollo de Galicia (IDEGA). Por ello, es necesario señalar que la distinta procedencia de los datos puede implicar cambios en las metodologías utilizadas para su elaboración. Específicamente, para conocer la inversión en los puertos se ha recurrido a los documentos técnicos de evaluación de la aplicación de los fondos europeos a nivel europeo y español. Para analizar concretamente los puertos de Ribeira y Muros, se han utilizado datos inéditos facilitados por la Subdirección Xeral de Innovación Tecnolóxica (Xunta de Galicia), relativos a los pagos ejecutados por la Consellería de Medio Rural e do Mar con Fondos del IFOP, FEP y FEMP.

Para el tratamiento cartográfico de la información portuaria, se ha utilizado información geográfica vectorial procedente de las bases topográficas (BTN) del IGN y del servicio cartográfico de la Xunta de Galicia (Instituto de Estudos do Territorio), así como imágenes del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA) y otros vuelos fotogramétricos desde 1984, disponibles también en el IGN. Todo el análisis se ha realizado mediante Sistemas de Información Geográfica para la delimitación de perímetros, edificaciones e instalaciones portuarias y su cuantificación. Posteriormente, esta fase de fotoidentificación fue cotejada a través de los informes DEUP, de la explotación de la base de datos de Ocupación del Suelo de España (SIOSE, entre 2005 y 2016), información de cubiertas y usos del suelo, y del trabajo de campo en los dos puertos del estudio. Por último, también se realizó un balance detallado del grado de evolución y transformación de estas infraestructuras y espacios mediante el SIG, que integraba todas las fuentes de datos mencionadas.

5. ESTUDIO DE CASO: LA EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS PESQUEROS GALLEGOS

5.1. La importancia de los puertos pesqueros en Galicia

En la Unión Europea de los 27 (UE-27), España es el principal productor pesquero, con 843.216 toneladas de peso vivo, el 17,5 % del total europeo. En España tienen base 8.776 buques, el 11 % de los existentes, que desplazan el 15 % de la potencia (kW) y el 25 % de la capacidad (GT) de la flota pesquera europea. En acuicultura, la producción española es la primera de Europa en volumen (22 %) y la tercera en valor (12,7 %).



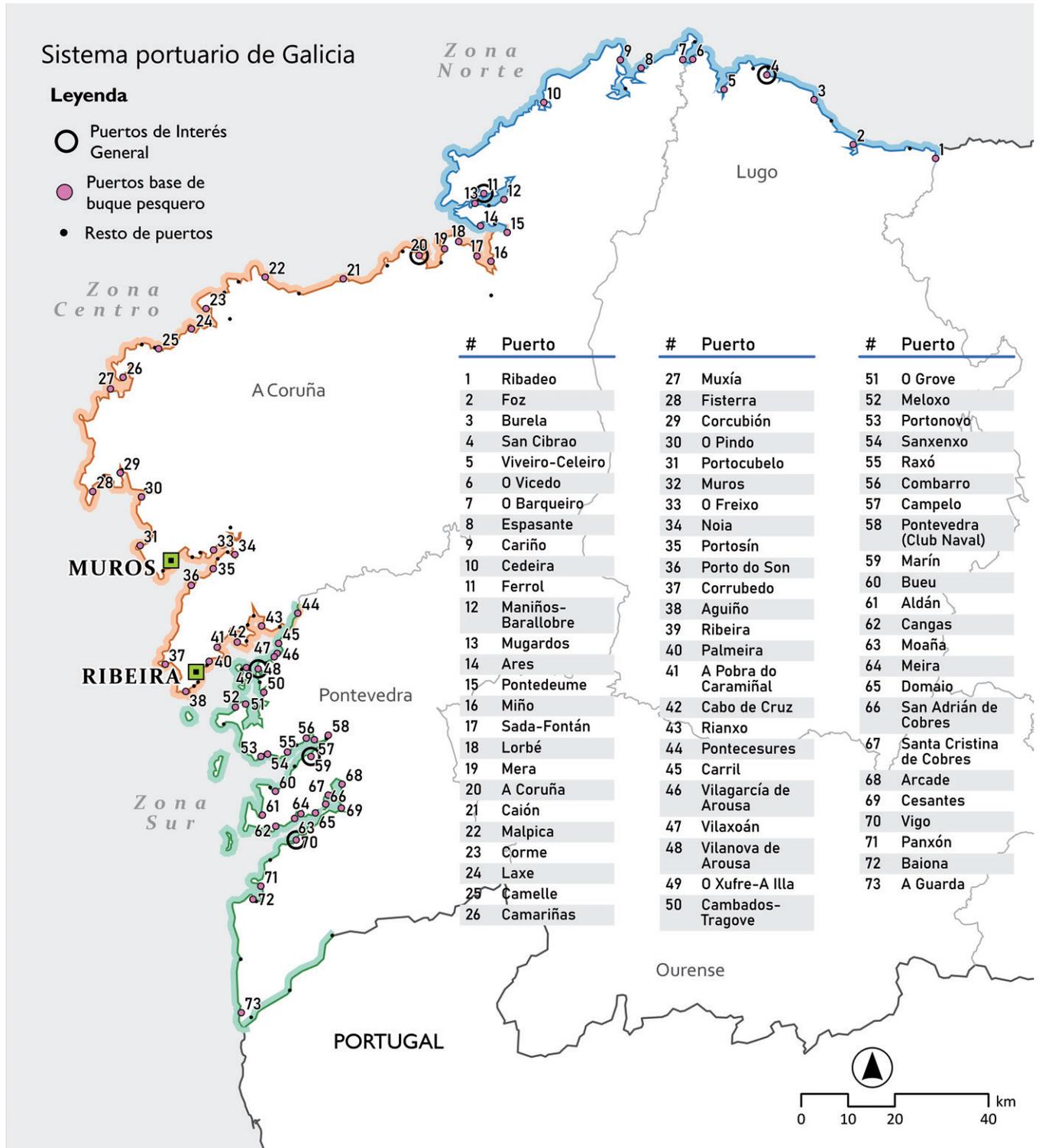
En conjunto, el sector de la pesca (pesca extractiva, acuicultura y transformación) genera 54.159 empleos a tiempo completo, una cuarta parte del total europeo en la pesca (Comisión Europea, 2022). Por su parte, Galicia es la región española con una mayor especialización pesquera, con 4.260 embarcaciones, con un arqueo de 127.812 GT y una potencia de 351.211 CV (Xunta de Galicia, 2021). La pesca ha sido y sigue siendo uno de los sectores básicos de la economía de Galicia, por su importancia económica y relevancia social (IGE, 2015; Surís-Regueiro & Santiago, 2014; IDEGA, 2021).

La flota pesquera gallega es la mayor flota regional de Europa. Tras la reciente salida de Reino Unido de la UE, la importancia relativa del sector pesquero gallego ha aumentado sensiblemente, especialmente en términos de capacidad (GT). En julio de 2021, la flota gallega representaba el 48,4 % de la flota española y el 5,7 % de la europea (EU-27), y el empleo estimado en la flota estaba en torno a 10.673 tripulantes. La producción pesquera ascendió a 763 millones de euros, y supuso el 39,5 % de los desembarcos en España y el 10,7 % en Europa (IDEGA, 2021).

Por otra parte, el sistema portuario gallego es de vital importancia no sólo en la estructura socioeconómica sino también en el sistema urbano y territorial. Está formado por 127 puertos con funciones y usos de la actividad pesquera, de un total de 128. La mayoría (122) son competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia y los otros 6 (Vigo, Marín, Vilagarcía, A Coruña y Ferrol-San Cibrao) pertenecen al sistema portuario de titularidad estatal como puertos de interés general, por lo que son gestionados por 5 autoridades portuarias dependientes de la Administración central (mapa 1). La mayoría de los puertos gallegos dan servicio a las actividades pesqueras y marisqueras, aunque algunos de ellos son también puertos comerciales (15), de pasaje (18) y náutico-deportivos (29). En total, los 122 puertos bajo jurisdicción administrativa de Galicia ocupan una superficie de 3.199.489 m² (Portos de Galicia, 2021).

La especialización territorial de los puertos y de la flota pesquera es bastante clara. Algunos puertos están especializados en la pesca de altura y gran altura, donde tienen base grandes buques cerqueros, palangreros, arrastreros y congeladores, que faenan en caladeros de la UE y en aguas internacionales, a las que acceden a través de la firma de acuerdos de pesca. Entre ellos se encuentran Vigo, A Coruña, Marín, Celeiro y Burela. Por otro lado, existen otros puertos donde tienen base la mayor parte de los buques dedicados a la pesca artesanal y litoral, en los que predominan las embarcaciones pequeñas, que utilizan artes selectivas y mareas inferiores a un día, como los puertos de Muros, Portosín, Camariñas o Malpica. Entre ambos modelos, hay un grupo de puertos donde la mayoría de los barcos faenan en aguas españolas, pero donde también hay embarcaciones artesanales e industriales, como es el caso de Ribeira o Cedeira.

En cuanto a la distribución territorial, el principal puerto de la ría de Vigo es el puerto del mismo nombre, donde tiene su base más del 15 % de la flota gallega, compuesta por buques de gran tonelaje y potencia. Su lonja es la principal de Galicia en valor de la pesca fresca desembarcada, representando el 21 % del total gallego. En la Ría de Pontevedra destaca el puerto de Marín, donde tiene base una flota de buques congeladores, arrastreros y palangreros de altura y gran altura, pero también una importante flota artesanal que supera las 300 embarcaciones, que faenan en el caladero nacional. Su lonja ocupa el octavo puesto por volumen de descargas en la región. En la Ría de Arousa, se concentra casi al 40 % de la flota gallega, en su mayoría pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca artesanal, aunque tienen gran importancia la flota de arrastreros de Ribeira y la de barcos de cerco de Cambados. En la Ría de Muros, en Fisterra y Costa da Morte predomina la flota artesanal y los pequeños puertos donde la producción marisquera tiene una gran importancia, como es el caso de Noia, y donde existe un gran número de embarcaciones auxiliares de la miticultura. En las rías de A Coruña y Ferrol, destaca por encima de todos el puerto coruñés, con la principal lonja gallega por su volumen de descargas (20 %), por delante de Ribeira y Vigo. Este puerto alberga una flota de gran altura (arrastreros y palangreros), una flota de altura que faena en el caladero comunitario y una importante flota artesanal dedicada a las artes menores. Más al norte, la zona de Cedeira tiene mucho menos peso relativo en las cifras de producción pesquera gallega, y por último, en la Mariña lucense destacan los puertos de Celeiro y Burela, donde sobresale la flota de altura que opera en el caladero de Gran Sol. Estos dos puertos ocupan el cuarto y quinto lugar, por detrás de Vigo, en volumen de descargas, y donde la merluza es la principal especie objetivo, desembarcándose aquí el 76 % de la merluza capturada por los buques gallegos.



Mapa 1. Puertos de estudio y puertos gestionados por la Xunta de Galicia. Fuente: Portos de Galicia, Memoria 2021.

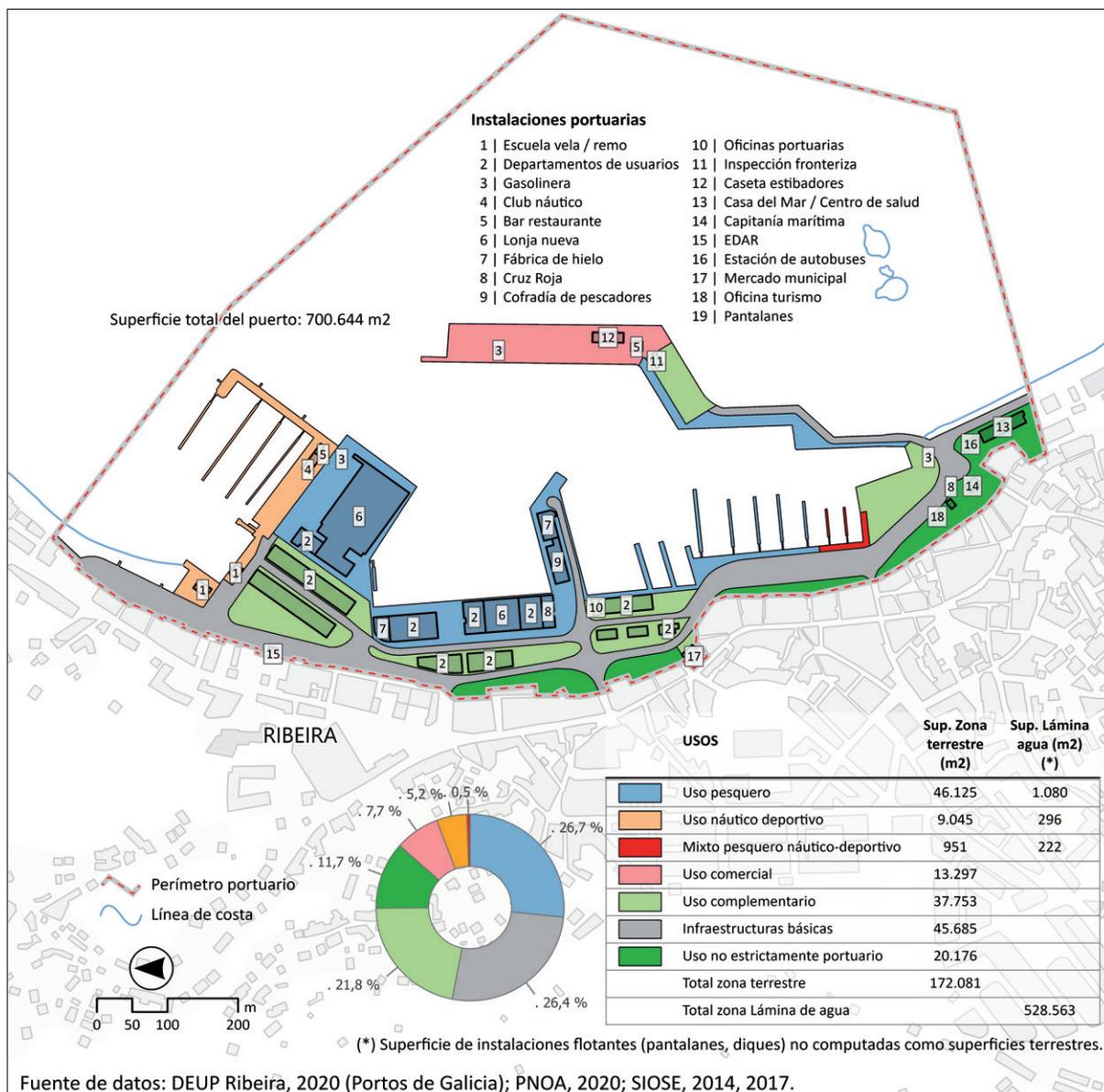
En muchos puertos de Galicia, los servicios pesqueros se complementan con otro tipo de servicios. Existen actividades de carga y descarga de mercancías en los puertos de Ribadeo, Burela, Celeiro, Cariño, Sada, Cee, Ribeira y A Pobra. Los puertos deportivos, por su parte, han experimentado una gran expansión en los últimos años debido al desarrollo del turismo náutico. El organismo autónomo Portos de Galicia gestiona 73 instalaciones náutico-recreativas, que suman más de 14.000 plazas de amarre en pantalán, especialmente ubicados en las Rías Baixas. De los 14 puertos gallegos donde existe tráfico de pasajeros, la



mayoría se localizan en la provincia de Pontevedra, donde también operan líneas regulares de transporte de viajeros. En 2021 se alcanzaron cifras cercanas al millón de pasajeros en el conjunto de los puertos gallegos (Portos de Galicia, 2021).

5.2. Estudio de caso: los puertos de Ribeira y Muros

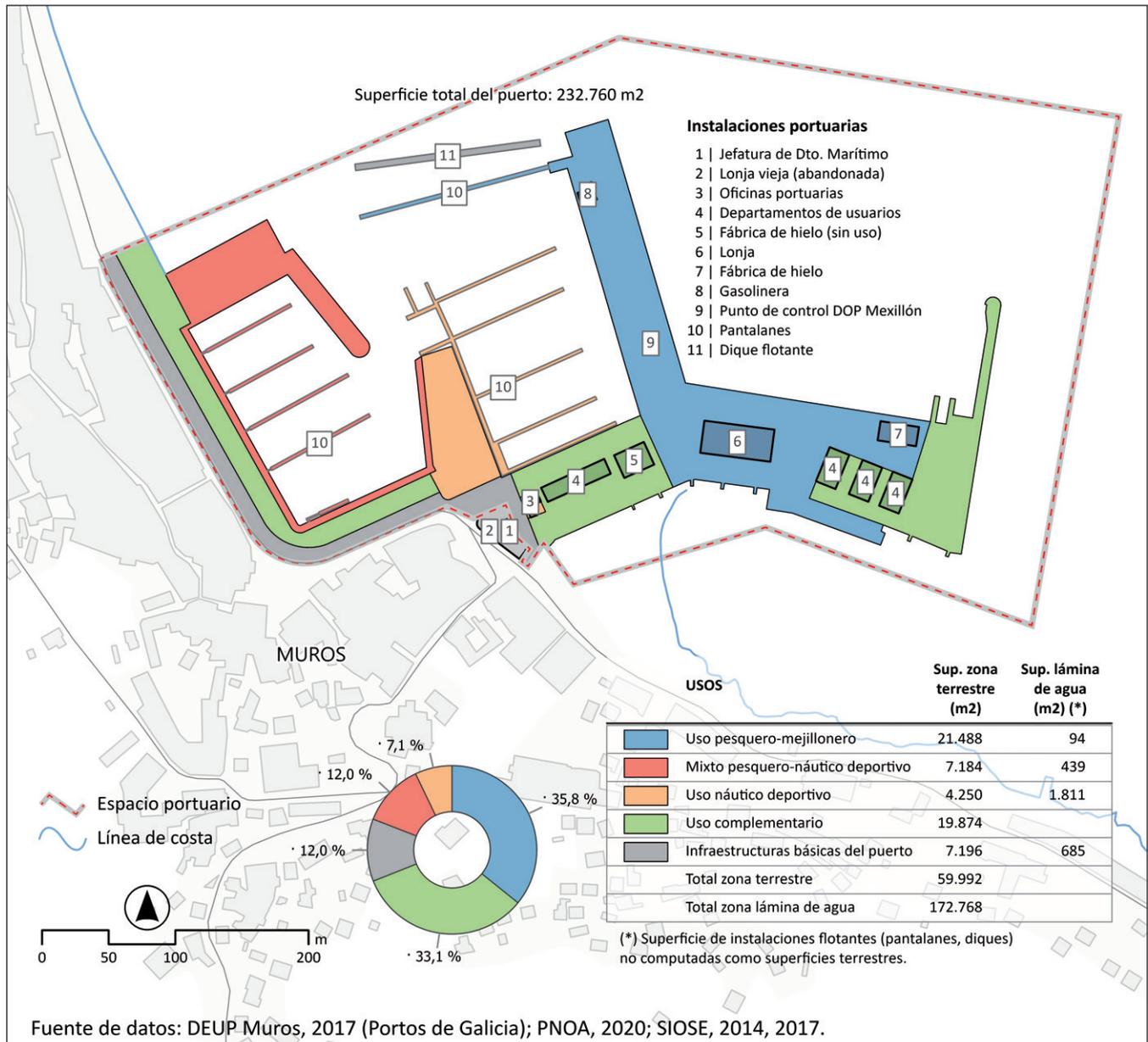
El puerto de Ribeira, situado en la localidad del mismo nombre (26.897 habitantes en el municipio y 14.451 en la ciudad en 2022), es el mayor de los dos puertos estudiados, tanto por el número, potencia y capacidad de los buques, como por el volumen de desembarcos de pesca (mapa 2). Destaca por su importancia a escala regional, ya que su lonja es la tercera de Galicia, tras las de A Coruña y Vigo, con 22.404.370 kg desembarcados en 2021, lo que representa el 9 % de las descargas realizadas en Galicia (Xunta de Galicia, 2021). Aunque la pesca artesanal tiene una fuerte presencia en este puerto, ya que el 82 % de las embarcaciones se dedican a esta modalidad, en Ribeira también tienen su base arrastreros, cerqueros y palangreros que faenan en los caladeros comunitarios e internacionales.



Mapa 2. Delimitación de espacios y usos portuarios en el puerto de Ribeira (A Coruña). Fuente: elaboración propia.



El segundo puerto analizado es el de Muros (8.365 habitantes en 2022 en su municipio y 1.545 en su núcleo urbano), en la localidad y municipio del mismo nombre, como representante de los puertos de tamaño medio en Galicia. Su lonja ocupa el puesto n.º 11 de las 63 gallegas, con 1.218.707 kg desembarcados. En Muros tienen su base 87 embarcaciones, el 68 % dedicadas a la pesca artesanal, el 29 % a labores auxiliares de acuicultura (mejillón), y hay 3 arrastreros operando en el caladero nacional (Xunta de Galicia, 2021) (mapa 3). Hay que señalar que la pesca industrial tiene un peso superior al que reflejan las estadísticas porque este puerto es utilizado habitualmente por arrastreros portugueses y de otras partes de España, con base en otros puertos, pero pertenecientes a empresas y con tripulaciones de la localidad.



Mapa 3. Delimitación de espacios y usos portuarios en el puerto de Muros (A Coruña). Fuente: elaboración propia.



6. RESULTADOS

En Galicia, las inversiones en puertos, entre 1994 y 2014, según datos del gobierno regional, ascendieron a 77.104.282,16 €, en actuaciones relacionadas con las construcción, ampliación, modernización y equipamiento de puertos pesqueros. El crecimiento de la superficie ocupada por los puertos se producía al mismo tiempo que la flota pesquera sufría sucesivas e importantes reducciones, derivadas de la necesidad de ajuste entre capacidad y posibilidades de pesca que la PPC impone a los Estados miembros, considerando que la capacidad de la flota de la UE es claramente superior a los recursos disponibles (Popescu, 2023). Así, la flota pesquera gallega se redujo un 51,7 % entre 1993 y 2021, pasando de 8.811 a 4.260 buques, y su potencia en un 64,1 %, pasando de 979.617 CV en 1991 a 351.211 CV en 2021 (Registro de Buques Pesqueros de Galicia).

Los datos de pagos ejecutados por el Gobierno gallego, el volumen de inversiones públicas realizadas en los puertos pesqueros gallegos, con aportaciones del IFOP y del FEP entre 1994 y 2013, se detalla en la tabla 1.

Tabla 1. Inversiones públicas realizadas en los puertos pesqueros gallegos, 1994-2013.

| Período | Medidas | Inversión pública (€) |
|-----------|--|-----------------------|
| 1994-1999 | Construcción y extensión de equipamientos en puertos | 17.192.502,37 |
| 1994-1999 | Modernización de equipamientos existentes | 3.290.585,79 |
| 2000-2006 | Equipamiento puertos pesqueros | 46.247.807,4 |
| 2007-2013 | Puertos de pesca, lugares de desembarque y fondeaderos | 10.373.386,6 |

Fuente: Secretaría General de Pesca, Xunta de Galicia. Elaboración propia.

En el período 1994-1999 se invirtieron en Galicia más de 20 millones de euros para la ampliación y mejora de las instalaciones portuarias. En el periodo 2000-2006, las inversiones se duplicaron. Estos fondos se destinaron a la construcción, acondicionamiento y equipamiento de lonjas, fábricas de hielo, instalaciones frigoríficas, surtidores de combustible y edificios auxiliares para el almacenamiento de aparejos y para uso de los comercializadores de pescado. También se realizaron mejoras y se crearon dársenas, muelles, embarcaderos, rampas y varaderos, destinados a proporcionar servicios a los buques pesqueros. En el período 2007-2013, se prestó especial atención a las inversiones destinadas a ampliar la gestión digital de las actividades pesqueras. También se financiaron medidas para favorecer la eliminación de descartes, y el almacenamiento y tratamiento de los residuos y basuras recogidos en el mar. En el período 2014-2020 se completó la modernización de las instalaciones, especialmente las lonjas y equipamientos de usuarios, y continuaron las inversiones para dar cobertura a los servicios ambientales. Todos ello sin dar lugar a un crecimiento aparente de la superficie portuaria.

En el caso de los puertos objeto de estudio, Ribeira y Muros, las medidas de actuación supusieron un 1 % y un 8 % de todas las inversiones públicas procedentes del IFOP y del FEP en estos municipios entre 1994 y 2013, respectivamente. Estos espacios portuarios están gestionados por el organismo Portos de Galicia, dependiente de la Xunta de Galicia, que será el encargado de realizar las obras de ampliación y mejora, y que detenta la titularidad de la mayor parte de las infraestructuras y equipamientos allí ubicados, que se otorgan en concesión a confradías de pescadores y particulares para su explotación.

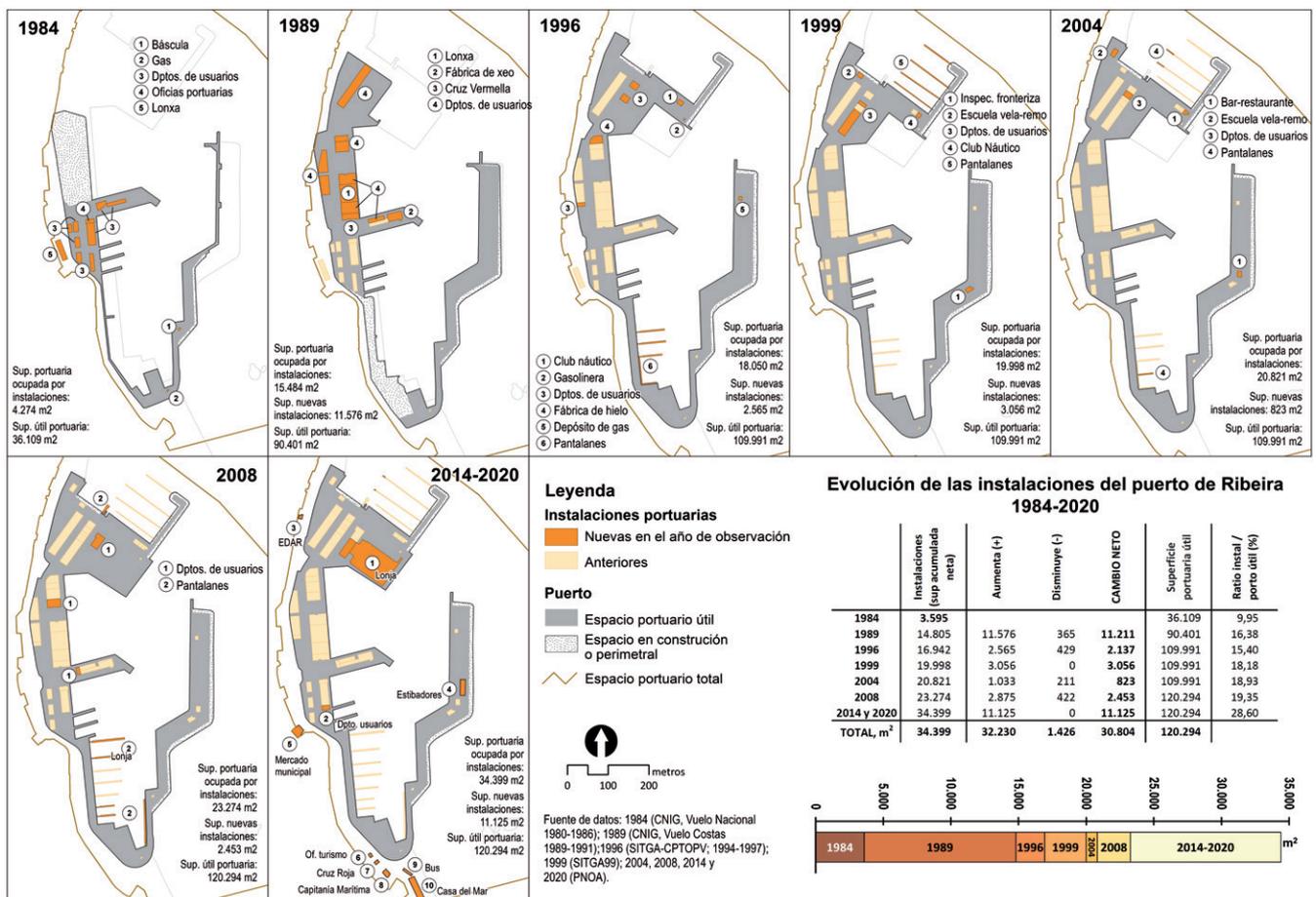
En los puertos estudiados se realizaron inversiones tanto en infraestructuras como en equipamiento (acondicionamiento y ampliación de muelles, lonjas, establecimientos auxiliares y fábricas de hielo). También se financiaron obras para mejorar las condiciones de atraque y descarga, automatizar los procesos de venta en las lonjas, y de clasificación, almacenaje, pesaje y limpieza del pescado (tabla 2).



Tabla 2. Proyectos financiados en los puertos de Ribeira y Muros, 1994-2013.

| Puerto / Período | N.º proyectos financiados | Inversión pública (€) |
|------------------|---------------------------|-----------------------|
| Ribeira | | |
| 1994-1999 | 29 | 966.610 |
| 2000-2006 | 9 | 721.623 |
| 2007-2013 | 1 | 372.059 |
| Muros | | |
| 1994-1999 | 2 | 238.992 |
| 2000-2006 | 6 | 907.775 |
| 2007-2013 | 4 | 1.296.873 |

Fuente: Secretaría General de Pesca, Xunta de Galicia. Elaboración propia.



Mapa 4. Evolución del puerto de Ribeira (1984-2020). Fuente: elaboración propia.

En Ribeira, la inversión pública en proyectos de construcción y modernización de instalaciones portuarias y el acondicionamiento de muelles ascendió a 2.060.292 € entre 1995 y el 31 de diciembre de 2013. En Muros, entre 1995 y 2013, se financiaron 12 proyectos por valor de 2.443.640 €, incluyendo la aportación de 1.296.872 € de fondos FEP para la construcción en 2009 de una nueva fábrica de hielo. Este total no incluye



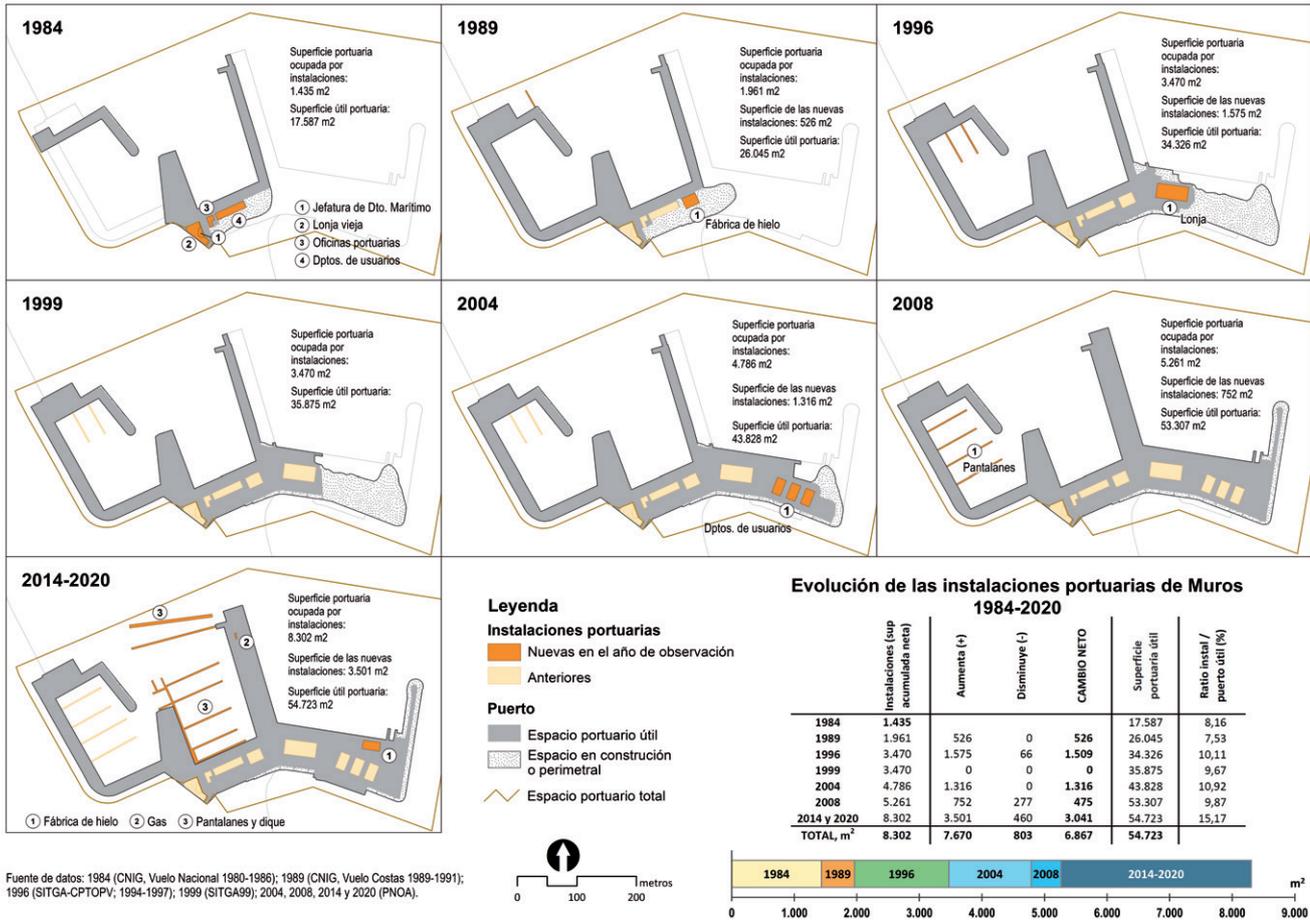
las actuaciones no desglosadas por lonja o puerto, entre las que se encuentran las subvenciones concedidas por la Xunta de Galicia para la instalación de sistemas de identificación y pesaje, equipos y sistemas de automatización de subastas y máquinas clasificadoras de pescado. Tampoco se incluyen las subvenciones procedentes de otros fondos europeos, distintos de los específicamente aplicables al sector pesquero.

En cuanto al crecimiento de los puertos, los mapas 4 y 5 muestran la evolución de los dos puertos objeto de estudio desde 1984 hasta 2020, a través del análisis de su superficie útil total y sus instalaciones. Se observa que ambos espacios portuarios crecieron durante el período, triplicando su superficie útil. Existe una relación directa entre el tamaño e importancia inicial del puerto y su expansión, tanto en superficie como en equipamiento. Así, el puerto que más creció fue el de Ribeira.

En Ribeira, entre 1984 y 2020 el crecimiento de la superficie portuaria alcanzó un 375 %. La expansión se concentró en una etapa inicial entre 1984 y 1996, cuando el puerto creció en 62.692 m², que serán ocupados por la ampliación y construcción de nuevos muelles y nuevas instalaciones. Así, entre 1984 y 1989, se construyen departamentos de usuarios, una lonja y la fábrica de hielo. Entre 1989 y 1996, se crean más departamentos de usuarios, una nueva fábrica de hielo, los primeros pantalanés de la dársena interior y el actual puerto deportivo. Desde 1996, solo se han ganado al mar 10.139 m², y se construyó una nueva lonja que se inauguró en 2015. La falta de empuje expansivo en el puerto desde finales de los años 1990 puede tener su origen en el desacuerdo entre el sector pesquero y el gobierno local sobre la oportunidad de construir una dársena exterior para facilitar las maniobras de atraque de grandes barcos y reducir así la presión sobre los puntos de amarre existentes en el puerto (Jamardo, 2010). Finalmente, entre 2015 y 2020 se ha producido un proceso de integración puerto-ciudad importante, consolidado el *umland* portuario de Ribeira mediante la ordenación urbana de usos no estrictamente portuarios, con la construcción de servicios para la ciudad, como la oficina de turismo, el mercado municipal, la casa del mar o la estación de autobuses.

El puerto de Muros tiene un uso fundamentalmente pesquero y deportivo, y su superficie útil creció un 310 % entre 1984 y 2020, pasando de los 17.587 m² a 54.723 m². Este crecimiento puede apreciarse claramente en la mapa 5. En 1989 finalizaron las obras de construcción del relleno que permitiría dar continuidad a toda la zona portuaria, y que desde su construcción ha sido utilizado como aparcamiento y lugar de celebraciones de la localidad. Esta obra, y la construcción de la rampa que bordea la Avenida Castelao (el eje vertebrador de la ciudad) aumentaron la superficie útil del puerto en 8.458 m². Entre 1984 y 1989 se construyó también la primera fábrica de hielo. La imagen de 1996 muestra ya la edificación de la nueva lonja, que sería inaugurada en 1997, y las obras de construcción del muelle exterior, que no se terminarían hasta bien entrada la década de 2000. Entre 2008 y 2014 se construyeron la nueva fábrica de hielo, inaugurada en 2009, dejando en desuso la anterior, y los nuevos pantalanés, que ocupan una superficie de 3.799 m² y permiten ordenar el atraque de embarcaciones pesqueras y deportivas dentro de la dársena, y la construcción de un dique flotante para mejorar el abrigo del puerto. También se realizaron mejoras en el puerto mediante la construcción de una nueva rampa de descarga y la rectificación de la pendiente de la existente, la rehabilitación de uno de los espigones centrales y la instalación de un aparcamiento de uso urbano en superficie.

En el municipio de Muros las actuaciones cofinanciadas ascendieron a 13,6 millones de euros entre 1994-1999, 10,9 millones de euros entre 2000-2006, y 3,2 millones de euros entre 2007-2011 (Secretaría General del Mar, sd). Según la evaluación realizada por el Ministerio correspondiente, el apoyo en las infraestructuras portuarias en Muros ha contribuido a minimizar costes generales aumentando los beneficios de armadores y empresas pesqueras y potenciando su competitividad (Secretaría General del Mar, sd).



Mapa 5. Evolución del puerto de Muros (1984-2020). Fuente: elaboración propia a partir de los datos de las imágenes.

6. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Los puertos desempeñan un papel central en el desarrollo sostenible de las áreas de pesca. La política pesquera europea, que ha protagonizado la reestructuración productiva del sector pesquero, principalmente en la flota, ha impulsado también la mejora de las instalaciones portuarias, obligada por la necesidad de adaptarse de manera inmediata a las posibilidades pesqueras. Este asunto es de gran importancia para comprender mejor las implicaciones de las estrategias implementadas en las zonas costeras, desde las más globales, como la propia PPC, la Estrategia Europa 2020 o el Pacto Verde Europeo, hasta otras de escala regional y local, como los planes de desarrollo territorial puestos en marcha por los Grupos de Acción Local Pesqueros (GALP); pero también permiten explicar los nuevos desafíos que plantean las complejas relaciones entre los puertos pesqueros y la ciudad circundante.

A través de este trabajo, se ha profundizado en el desarrollo funcional de los puertos pesqueros y su capacidad para condicionar directamente su entorno urbano y su morfología y funcionalidad (Hoyle, 1989; Hesse, 2018; Hein, 2021), haciendo visible la codependencia entre desarrollo urbano y portuario. En efecto, los procesos de diversificación económica de las áreas tradicionalmente dependientes de la pesca tienen su expresión física en los espacios portuarios, y por tanto en las ciudades portuarias y "lugares de pesca" (Urquhart & Acott, 2013). El crecimiento y diversificación observados en los puertos del estudio obedecen a una transferencia de funciones en consonancia con la reestructuración socio-productiva incentivada por la UE en las comunidades pesqueras y costeras. Este proceso experimentado por puertos y ciudades ha conducido a momentos de atracción o repulsa más o menos intensos producidos por las relaciones socioeconómicas generadas entre ellos (Hoyle, 2011), pero en general ha posibilitado ampliamente un modo de vida que genera un arraigado apego al lugar y construye una "identidad de lugar" en las comunidades costeras.



A pesar de estas consideraciones, las relaciones puerto-ciudad en la cuestión pesquera están poco desarrolladas en la literatura, o son estudiadas de manera tangencial. El relato portuario está desprovisto de la capacidad de las instalaciones de pesca para vertebrar el espacio urbano al que se conecta, o de la transferencia de funciones urbanas a estos puertos. Salvo excepciones, marcos como el modelo evolutivo *Anyport* son poco aplicables a la naturaleza de estos puertos, y en relación con ello, es relevante señalar que la literatura se ha centrado tradicionalmente en analizar los procesos globales que afectan a los puertos industriales, de transporte marítimo, las actividades comerciales o el impacto del turismo (Alvargonzález, 1985; Barragán, 1994, 1995; Pozueta, 1996; Martner, 1999, 2010; Hoyle, 2000; 2011; Grindlay, 2008; Hein, 2011; Hesse, 2018). Incluso los nuevos retos de la Economía Azul otorgan a la pesca un papel secundario frente a ámbitos emergentes y prioritarios como el turismo, la energía, la biotecnología, la acuicultura o la minería (Comisión Europea, 2021). Por tanto, los nuevos discursos también imponen limitaciones al interés por los puertos pesqueros y a las implicaciones socioeconómicas y territoriales de sus relaciones para los núcleos urbanos portuarios.

No obstante, cada vez más prevalece el desarrollo de políticas que favorecen la integración ciudad-puerto, y que se apoyan en la consideración de los puertos como lugares que hacen más atractivas a las ciudades para sus habitantes y visitantes (Márquez, 2022). En el caso de los puertos pesqueros, estos procesos de integración son más fuertes, puesto que estos lugares constituyen activamente al desarrollo sostenible de las áreas costeras (Kahkzad & Griffiths, 2016; Urquhart & Acott, 2013), y cobran protagonismo en lo que Symes & Phillipson (2009) llaman transición hacia una economía local más diversificada de las comunidades pesqueras. Esto introduce nuevos elementos de interés para la investigación geográfica. Así, algunos trabajos se encuentran en esta línea, como los dedicados a examinar infraestructuras vertebradoras del paisaje y del territorio (McManus, 2007; Zoido, 2015; Song, et al. 2013; Urquhart & Acott, 2013; Kahkzad & Griffiths, 2016), o como el plano de las identidades que conforma la actividad pesquera en general, en la que los puertos son la interfaz que vincula la comunidad con el recurso y donde se establece el intercambio de los productos, la conexión con el medio natural y se favorece la difusión de la diversidad cultural (Hoyle, 2011).

Este es el proceso que se ha observado en los puertos de Ribeira y Muros donde, con fondos públicos, se han financiado intervenciones que, de manera más o menos directa, humanizan los espacios portuarios y determinan en ellos lugares mixtos de convivencia entre usos portuarios y ciudadanos. En general, esta dinámica ha provocado un aumento significativo de la superficie de casi todos los puertos pesqueros de Galicia. Aunque la geografía portuaria gallega se caracteriza por su elevado "minifundismo" y una fuerte vocación pesquera, y por constituir un complejo sistema portuario dedicado a la pesca, en la actualidad la mayoría de los puertos son espacios multifuncionales en los que se produce una progresiva diversificación-terciarización derivada de la incorporación de usos náutico-deportivos, turísticos y comerciales y no estrictamente portuarios.

Desde el punto financiero, en Galicia se destinaron 73,8 MEUR de fondos públicos (europeos, estatales y autonómicos) entre 1994 y 2013 a la construcción y ampliación de instalaciones portuarias, lo que contribuyó a un aumento de sus instalaciones sin que se vislumbrara un crecimiento a medio plazo del sector. En ambos casos de estudio, el crecimiento de la superficie (desde 1984 en Muros un 310 % y en Ribeira un 375 %) y de las instalaciones portuarias (desde 1999 en Muros un 240 % y en Ribeira un 175 %) no se vio respaldado por el incremento del número de barcos con base en el puerto, que disminuyó considerablemente, ni por el aumento de la producción pesquera, que alcanzó valores mucho más modestos entre 2004 y 2021, un 5,6 % en el caso de Ribeira y un 15 % en el de Muros.

Este crecimiento de los puertos no fue convergente con una estrategia *ad hoc* planificada y ordenada ni a escala local ni regional. Los fondos procedentes de los instrumentos financieros de la PPC mejoraron los servicios portuarios en general. Sin embargo, las inversiones fueron de la mano de un proceso de reducción de la flota pesquera y no se apoyaron en una estrategia de crecimiento definida según las expectativas del sector, sino que se vieron favorecidas por la fuerte disponibilidad de subvenciones públicas procedentes, entre otros, de los fondos europeos de la PPC.

En este sentido, los autores consideran que se ha perdido una oportunidad de ordenar, desde un enfoque regional, los servicios disponibles en los puertos para su especialización, lo que hubiera contribuido



a mejorar su competitividad y a favorecer el desarrollo de una pesca sostenible, tanto en el segmento de la pesca artesanal como en el de la industrial, tanto en caladeros europeos como internacionales. Por otro lado, también es una oportunidad perdida no haber articulado hasta ahora mecanismos de integración entre la planificación de los espacios portuarios y la planificación territorial y urbanística que afecta sobre todo al *umland* portuario. En este asunto, se echan en falta proyectos que fomenten la creación de estructuras de gobernanza a escala local que faciliten la toma de decisiones coordinadas. Por tanto, el reto de la política pesquera es implementar una política sectorial desde la perspectiva del territorio con énfasis en el desarrollo local. Las estrategias políticas para la pesca requieren un firme compromiso con un sector pesquero y sus puertos que se sitúen en el centro de la economía (azul) local. De hecho, asegurar las actividades pesqueras es la base de la diversificación de los puertos pesqueros.

La línea de trabajo que enmarca esta investigación pretende seguir cubriendo el déficit existente en el estudio de las inversiones realizadas en el sistema portuario pesquero de Galicia, y más allá, en las conexiones que establece con los ámbitos adyacentes en el norte de Portugal y el Cantábrico. El objetivo es observar los cambios en los actuales períodos de programación comunitarios, toda vez que los nuevos fondos y la agenda estratégica de la UE reducen las inversiones en los puertos y limitan sus actuaciones a la renovación de equipamientos y servicios obsoletos, la incorporación de nuevas tecnologías y el desarrollo de energías eficientes y de bajo impacto, o para responder a la obligación de desembarcar todos los productos pescados, incluidos los no destinados al consumo humano. Estos desafíos también conciernen a la ciudad portuaria. El análisis de la diversificación de usos no estrictamente pesqueros o portuarios implica a los fondos europeos en el papel que desempeñan en el fomento de la cogestión de puertos y ciudades para el desarrollo sostenible.

Declaración responsable y conflicto de intereses

Los autores declaran que no existe ningún conflicto de interés o potencial con relación a la publicación de este artículo. Todos los autores han intervenido en la elaboración de los distintos apartados, mapas y cuadros.

REFERENCIAS

- Aldrey Vázquez, J.A., & Lois González R. C. (2010). *Breve Xeografía de Galicia*. A Nosa Terra.
- Alonso Ucha, R. (1979). La situación laboral de los trabajadores del mar. *Información Comercial Española*, (546), 78-87.
- Alvargonzález Rodríguez, R.A. (1985). Funciones y morfología de los puertos españoles. *Ería, Revista de Geografía*, (8), 5-59.
- Bailey, J. L. (1996). Agitación en aguas internacionales: reconsideración del papel del Estado en la gestión de la pesca. *Agricultura y Sociedad*, (79), 9-49.
- Barragán Muñoz, J.M. (1987). Las áreas de influencia portuaria (A.I.P.) en el análisis geográfico regional: aspectos metodológicos y conceptuales. *Estudios Regionales*, (17), 17-39.
- Barragán Muñoz, J. M. (1994). Las infraestructuras portuarias en la ordenación, planificación y gestión del espacio litoral. *Boletín de la A.G.E.*, (19), 5-16.
- Barragán Muñoz, J.M. (1995). *Puerto, ciudad y espacio litoral en la Bahía de Cádiz. Las infraestructuras portuarias en la ordenación del espacio litoral de la Bahía de Cádiz*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- Carballo Penela, A., Villasante, C.S., & Zotes Tarrío, Y. (2005). *Análisis estructural del sector pesquero gallego: retos y perspectivas de futuro en la Unión Europea*. [Comunicación en congreso] XIX Reunión Asepelt, Badajoz, 8-11 de junio. <http://www.asepelt.org>
- Comisión Europea (2001). *Elements of a Strategy for the Integration of Environmental Protection Requirements into the Common Fisheries Policy. COM (2001) 143 final*. Office for Official Publications of the European Communities.



- Comisión Europea (2010). *Ex-post Evaluation of the Financial Instrument for Fisheries Guidance (FIFG) 2000-2006*. Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries.
- Comisión Europea (2016). *Ex-post evaluation of the European Fisheries Fund (2007-2013)*. Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries.
- Comisión Europea (2021). *Sobre un nuevo enfoque de la economía azul sostenible de la UE. Transformar la economía azul de la UE para un futuro sostenible*. Bruselas, 17/05/2021. COM (2021) 240 final.
- Comisión Europea (2022). *Facts and Figures on the Common Fisheries Policy Basic statistical data – 2022 Fisheries*. Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/facts-and-figures/facts-and-figures-common-fisheries-policy_en].
- Consellería do Mar (2021). *Anuario de Pesca de Galicia*. Xunta de Galicia <https://www.pescadegalicia.gal/Publicaciones/AnuarioPesca2021/index.htm>.
- Galindo, F., Giráldez, J., & Varela, M. (2011). El sector pesquero. La administración pesquera. In R. Robledo (Coord.) *Historia del Ministerio de Agricultura, 1900-2008: política agraria y pesquera de España* (pp. 361-374). Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Centro de Publicaciones.
- García Alonso, J.M. (1997). La quiebra del principio de libertad de los mares y la crisis pesquera mundial. *Investigaciones Pesqueras*, 51(2), 145-148.
- García-Negro, M.C. (2008). La política pesquera común (PPC): algunos casos de construcción de su carácter excepcional. *Revista Galega de Economía*, (17), 1-26. <https://www.redalyc.org/pdf/391/39109913.pdf>
- González Laxe, F. (1979). Rasgos estructurales del sector pesquero gallego. *Información Comercial Española*, (546), 31-49.
- González Laxe, F., & Liaño Pedreira, R. (1995). El impacto del I.F.O.P. en las regiones costeras del Atlántico europeo: principales repercusiones. In J.I. Plaza Gutiérrez, & V. Cabero Diéguez (Coord.), *Cambios Regionales a finales del siglo XX. Actas del XIV Congreso Nacional de Geografía* (pp. 182-187). AGE; Universidad de Salamanca.
- Grindlay Moreno, A.L. (2008). Ciudades y puertos. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, (11), 53-80. <https://doi.org/10.24197/ciudades.11.2008.53-80>
- Hein, C. (2011). *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*. Routledge.
- Hein, C. (2021). Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories. *Urban Planning*, 6(3), 1-9. <https://doi.org/10.17645/up.v6i3.4663>
- Hesse, M. (2018). Approaching the Relational Nature of the Port-City Interface in Europe: Ties and Tensions Between Seaports and the Urban. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 109(2), 210-233. <https://doi.org/10.1111/tesg.12282>
- Hoyle, B.S. (1989). The Port-City Interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20-4, 429-435. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(89\)90026-2](https://doi.org/10.1016/0016-7185(89)90026-2)
- Hoyle, B. (2000). Global and Local Change on the Port-City Waterfront. *Geographical Review*, 90(3), 395-417. <https://doi.org/10.2307/3250860>
- Hoyle, B. (2011). ¿El mundo del mañana? Divergencia y nueva convergencia en la interrelación puerto-ciudad. In J. Alemany, & R. Bruttomesso (Ed.) *La Ciudad Portuaria del siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad* (pp. 14-29). RETE, Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades.
- IDEGA (2021). *A Economía galega. Informe 2020-21*. Universidade de Santiago de Compostela. http://docs.game-idega.com/informe_de_economia/a_economia_galega_2020_21.pdf
- IGE (2015). *Análise do Sector da Pesca*. Instituto Gallego de Estadística. <https://www.ige.gal/estatico/pdfs/s3/publicaciones/AnaliseSectorPesca.pdf>
- Jamardo, J.M. (2010, 4 de junio). Portos retoma el plan para ampliar el muelle comercial de Ribeira [Artículo de prensa]. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/barbanza/2010/06/04/portos-retoma-plan-ampliar-muelle-comercial-ribeira/0003_8527094.htm
- Jentoft, S. (2017). Small-scale fisheries within maritime spatial planning: knowledge integration and power. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 19(3), 266-278. <https://doi.org/10.1080/1523908X.2017.1304210>
- Jentoft, S., & Chuenpagdee, R. (2009). Fisheries and coastal governance as a wicked problem. *Marine Policy*, 33(4), 553-560. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2008.12.002>



- Khakzad, S., & Griffith, D. (2016). The role of fishing material culture in communities' sense of place as an added-value in management of coastal areas. *Journal of Marine and Island Cultures*, 5(2), 95-117. <https://doi.org/10.1016/j.imic.2016.09.002>
- Márquez Domínguez, J.A. (2022). Waterfront and Umland. Port City Relations in Huelva. *Portus*, (44), 1-21. <https://portusonline.org/waterfront-and-umland-port-city-relations-in-huelva/>
- Martner Peyrelongue, C.D. (1999). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. *Revista eure*, 25(75), 103-129. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611999007500005>
- Martner Peyrelongue, C.D., (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 17(52), 319-360. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10512246013>
- McManus, P. (2007). *The Changing Port-City Interface: Moving Towards Sustainability?* [Ponencia en congreso]. 3rd State of Australian Cities National Conference, Adelaide, Australia. <https://apo.org.au/node/60229>.
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) (2021). *Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura. Programa para España. 2021-2027*. https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/fondos-europeos/programa-fem-pa-cci-2021es14mfpr001_tcm30-637326.pdf
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) (2022). *Resumen Ejecutivo. Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura. Programa para España. 2021-2027*. <https://www.mapa.gob.es/es/pesca/participacion-publica/po-fem-pa-2021-2027.aspx>
- Milt, K. (2022). *Las ayudas estructurales a la pesca* [Fichas técnicas sobre la Unión Europea]. Parlamento Europeo. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/117/las-ayudas-estructurales-a-la-pesca>].
- Nunes, P.A.L.D., & Ghermandi, A. (2013). The Economics of Marine Ecosystems: Reconciling Use and Conservation of Coastal and Marine Systems and the Underlying Natural Capital. *Environmental and Resource Economics*, (56), 459-465. <https://doi.org/10.1007/s10640-013-9732-1>
- Pereiro, J. A. (1979). Estado de los recursos pesqueros en nuestras aguas. *Información Comercial Española*, (546), 9-11.
- Phillipson, J., & Symes, D. (2015). Finding a Middle Way to Develop Europe's Fisheries Dependent Areas: The Role of Fisheries Local Action Groups. *Sociologia Ruralis*, 55(3), 343-359. <https://doi.org/10.1111/soru.12098>
- Piñeira Mantiñán, M.J., & Santos Solla, X.M. (Coord.) (2011). *Xeografía de Galicia*. Xerais.
- Piñeiro-Antelo, M.A., & Lois González, R.C. (2018). La investigación de la actividad pesquera y marítima: un análisis a través de las revistas españolas de Geografía (1950–2015). *BAGE: Boletín de la Asociación Española de Geografía*, (77), 315-334. <https://doi.org/10.21138/bage.2543>
- Piñeiro-Antelo, M.A., Felicidades-García, J., & Lois-González, R.C. (2019). Fisheries Policy for Sustainable Development: Coastal Models and Limitations Derived from Participation and Power Organisation in Atlantic FLAGs in Spain and Portugal. *Sociologia Ruralis*, 59(1), 44-65. <https://doi.org/10.1111/soru.12228>
- Piñeiro-Antelo, M.A., Felicidades-García, J., & O'Keefe, B. (2020). The FLAG scheme in the governance of EU coastal areas. The cases of Ireland and Galicia (Spain). *Marine Policy*, 112, 103424. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.01.013>
- Piñeiro Antelo, M.A., & Felicidades García, J. (2021). La población del sector pesquero en Galicia. Tendencias e incertidumbres. In R.C. Lois González, F.R. Durán Villa, & C.A. Patiño Romarís (Coord.) *Poboación e Territorios Rurais* (pp. 351-369). Universidad de Santiago de Compostela.
- Popescu, I. (2023). *La Política Pesquera Común: Orígenes y Evolución*. Parlamento Europeo. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_3.3.1.pdf
- Portos de Galicia (2021). *Memoria 2021*. Xunta de Galicia. <https://portosdegalicia.gal/documents/10627/24869/Informe+de+xestion+2021/7b8819a3-2e99-411e-a553-0231730418f7>.
- Pozueta Echávarri, J. (1996). Transformación de espacios portuarios en áreas urbanas. Experiencia española y marco internacional. *Revista Urbanismo COAM*, 27, 7-17. <https://www.coam.org/es/fundacion/biblioteca/revista-urbanismo-coam/revista-urbanismo-coam-27>
- Rey Sánchez, M. (2005): *Estudio de las subvenciones en el sector pesquero*. IUEM. Doc 4/2005. Universidade de A Coruña.
- Salmi, P. (2015). Constraints and Opportunities for Small-Scale Fishing Livelihoods in a Post-Productivist Coastal Setting. *Sociologia Ruralis*, 55(3), 258–274. <https://doi.org/10.1111/soru.12095>
- Secretaría General del Mar (sd). *Análisis de la potencialidad de las ayudas del IFOP y FEP. Puerto pesquero de Muros*, https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/fondos-europeos/potencialidad_de_puertos.aspx



- Secretaría General de Pesca (SGP) (2021). *Informe anual de la actividad de la flota pesquera española 2021*. Secretaria General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/registro-flota/informe-anual_2021-con-plan-de-accion_tcm30-563816.pdf
- Song, A.M., Chuenpagdee, R., & Jentoft, S. (2013). Values, images, and principles: what they represent and how they may improve fisheries governance. *Marine Policy*, (40), 167-175. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2013.01.018>
- Suárez de Vivero, J.L., Rodríguez Mateos, J.C., & Florido del Corral, D. (2008a). La gobernanza en la pesca: de lo ecológico a lo ético, de lo local a lo global. *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, (12), 278. <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-278.htm>
- Suárez de Vivero, J.L., Rodríguez Mateos, J.C., & Florido del Corral, D. (2008b). The paradox of public participation in fisheries governance. The rising number of actors and the devolution process. *Marine Policy*, 32(3), 319-325. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2007.06.005>
- Surís-Regueiro, J.C., & Santiago, J.L. (2014). Characterization of fisheries dependence in Galicia (Spain). *Marine Policy*, (47), 99-109. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.02.006>
- Symes, D., & Phillipson, J. (2009). Whatever became of social objectives in fisheries policy? *Fisheries Research*, 95(1), 1-5. <https://doi.org/10.1016/j.fishres.2008.08.001>
- Urquhart, J., & Acott, T. (2013). Constructing 'The Stade': Fishers' and non-fishers' identity and place attachment in Hastings, south-east England. *Marine Policy*, (37), 45-54. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2012.04.004>
- Varela Lafuente, M. (2003) (Coord.). *La pesca gallega en el escenario internacional*. Fundación Caixa Galicia.
- Xordo, R. (1978). La administración de los recursos pesqueros. In S. Castroviejo et al., *Ecología y política en España* (pp. 151-192). H. Blume Ediciones.
- Zoido Naranjo, F. (Dir.) (2015). *El Paisaje en la Ordenación y Gestión de los Puertos de Andalucía*. Centro de Estudios Paisaje y Territorio - Agencia Pública de Puertos de Andalucía.