

NOTAS, NOTICIAS Y COMENTARIOS

SIMPOSIUM TERRITORIO, PUERTO Y CIUDAD

Organizado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía se ha celebrado, en Sevilla, durante los días 26, 27 y 28 de Noviembre de 1986, el Simposium Territorio, Puerto y Ciudad. Varias características ayudarían a describir el desenvolvimiento del mismo. Entre estas destacan la magnífica organización y preparación en relación a los aspectos formales y el elevado nivel de participación y temas tratados.

La primera afirmación puede justificarse haciendo referencia, a modo de ejemplo, a algunos de los actos paralelos que tuvieron lugar: visita al puerto y al río, exposición "Cien años del río y puerto de Sevilla" en el mismo lugar de celebración del Simposium, recepciones, etc. Es necesario mencionar también como significativo el hecho de que por estos días algún periódico, Diario 16, dedicara un número monográfico al puerto de Sevilla en el suplemento dominical.

Como era de esperar los puertos, y los aspectos inherentes a su funcionamiento, gestión, incidencia en el territorio, etc., consiguieron situarse en el centro de reflexión de los casi 150 inscritos, buena parte de ellos participantes activos. De la treintena de ponencias y comunicaciones que conformaron el material de que disponía cada asistente, así como de las notas recogidas del resto de los conferenciantes, hemos hecho una serie de comentarios que constituyen el cuerpo principal de esta nota. Lo exhaustivo de su tratamiento puede estar justificado por la importancia que cabe otorgarle en el análisis portuario y ordenación territorial andaluz a esta clase de acontecimientos.

Antes de pasar a esbozar las líneas maestras de la citada reunión conviene destacar la oportunidad de la celebración de dicho Simposium por tres razones. La primera, de carácter genérico, está relacionada con la carencia de este tipo de eventos en España, donde los puertos y su trascendencia como elementos económicos de primer orden no queda reflejada suficientemente en jornadas y congresos académicos o institucionales.

En segundo lugar, el hecho de celebrarse en Sevilla provoca en cierto modo que estudiosos, investigadores y técnicos de nuestra Comunidad Autónoma, de forma especial, aporten sus opiniones, experiencias y estudios sobre los puertos andaluces. Prueba de ello es que al menos veinte comunicaciones han tratado en exclusiva, o hecho referencia concreta, a alguno o a todos los puertos de Andalucía. Mención especial merece el apartado dedicado a Sevilla ya que, debido al magno acontecimiento del 92, todo esfuerzo orientado a enriquecer la dialéctica de tres de sus principales elementos, río, puerto y ciudad, repercutirá en beneficio del citado proyecto.

Por último, aquí se han tratado y discutido muchas de las interrelaciones que el puerto mantiene con el resto de los elementos del sistema territorial. Alguno, tan inusual como necesario, corre paralelo a la exigencia de multidisciplineidad que la planificación portuaria y territorial requieren.

El temario se orientaba según las siguientes líneas maestras:

- Política económica regional y red portuaria.
- Gestión y administración de puertos.
- Ordenación del territorio, urbanismo e infraestructura portuaria.
- Gestión fluvial, ordenación de cauces y riberas.
- Sevilla: río, puerto y ciudad.

Debido al ámbito de estudio de esta revista comentaremos someramente las ponencias por lo genérico de su contenido, centrándonos en aquellas comunicaciones referidas a problemas portuarios, urbanos y territoriales de Andalucía. La sesión de trabajo con la que comenzó el *Symposium* estuvo a cargo de las ponencias de los profesores franceses M.P. HANAPPE y M.J. MARCADON.

El primero de ellos resaltó la importancia del transporte marítimo en el desarrollo económico. La evolución de aquel y los acontecimientos de las dos últimas décadas se imponen al modelo de desarrollo seguido en las áreas industriales portuarias, donde el dominio de la rama petrolera, la inserción del capital público y las economías de escala caracterizaban a una época de bonanza económica.

MARCADON, por su parte, analizó en profundidad la estructura del tráfico marítimo de los países de la cuenca mediterránea. El tipo de productos transportados y las relaciones comerciales entre la ribera Norte, relativamente industrial, y la Sur, que canaliza gran parte de su actividad económica a través de complejos portuarios, se completaron con un estudio de las líneas regulares de navegación en sus aspectos cualitativos y cuantitativos. Ambas ponencias sirvieron de introducción y enmarque al resto de las exposiciones.

La política estatal, que camina hacia una especie de holding donde la Administración Pública jugará un destacado papel, fue expuesta por el Director General de Puertos y Costas F. PALAO TABOADA. También M. SANTOS SABRAS precisó las competencias de las Comunidades Autónomas en relación con los puertos que no estén catalogados de Interés General. Los tres niveles de transferencias, la superposición de las distintas Administraciones territoriales en los puertos de Interés General, así como los conflictos que de ello se derivan articularon su documentada exposición.

J.L. ZUBIETA trazó las directrices de un análisis sistémico aplicado a la región portuaria. Los distintos niveles de planificación encuentran acomodo en la ordenación territorial cuando se pondera el ámbito y la escala espacial de la posible actuación. *Hinterland*, *foreland*, especialización funcional y jerarquía portuaria soportan el peso conceptual y teórico del método aplicado por la T.G.S.

La otra ponencia que completaba esta temática reconocía de forma explícita las tensiones que se registran en la actualidad en muchos puertos del mundo entre autoridades portuarias y locales. J.M. UREÑA advierte de unas necesidades distintas en los puertos ante la transformación que ha sufrido recientemente el transporte marítimo. De esta circunstancia la ciudad quiere sacar provecho y reutilizar esos espacios que han quedado obsoletos.

La gestión fluvial y la ordenación de cauces y riberas en su apartado técnico estuvo a cargo de D. VITALE mientras que J.M. SALA centró su conferencia en los aspectos administrativos. Este último recordó la confluencia de diferentes administraciones en nuestro país con competencias muy heterogéneas, lo cual conduce en ocasiones a conflictos estériles. La propuesta de una reforma en la administración hidráulica se encaminaba a corregir las deficiencias estructurales planteadas.

Las ponencias señaladas anteriormente constituyen el armazón básico de las ideas generales que se trataron. Como complemento se recogieron algunas comunicaciones presentadas al tema de la Ordenación del Territorio, Urbanismo e Infraestructura Portuaria. M.A. PESQUERA se refirió a la reutilización urbana de espacios portuarios, mientras que J.M. BARRAGAN confeccionó una propuesta sobre los puntos básicos que deben ser tratados en la metodología de una ordenación territorial sectorial, en este caso de los puertos. M. VIDAL y J. REQUEJO plantearon un modelo de asignación de captación de tráfico portuario como instrumento de planificación regional. Por último A. SERNA presentó una metodología para la determinación de las áreas de influencia de los puertos comerciales.

Por otra parte, el contenido del Simposium referido estrictamente al ámbito portuario de Andalucía puede estructurarse en tres apartados diferentes:

- a) Exposiciones y Comunicaciones que tienen como epicentro a la región portuaria andaluza como tal.
- b) Exposiciones y Comunicaciones que tratan de algún puerto andaluz concreto.
- c) Un grueso apartado, que por razones obvias no escapan a nadie, dedicado a la ciudad, al puerto y al río de Sevilla.

a) Dentro de este primer grupo merece la pena separar aquellas de carácter institucional de las estrictamente técnico-portuarias, ya que aquellas marcan las directrices de la política de la Junta de Andalucía en las competencias asumidas. En este sentido, el titular de Obras Públicas y Transportes J. MONTANER recalcó la importancia del sistema portuario andaluz como elemento dinamizador de la economía. Los tres objetivos macroeconómicos de la Administración Autonómica, superación de los desequilibrios regionales, realización de un eficaz sistema de comunicaciones, potenciación de un desarrollo industrial armónico, encuentran en los puertos un elemento operativo insustituible.

La sobrecapacidad y competencia interna fueron temas en las que coincidieron tanto el Consejero como el Director General del Centro de Estudios Territoriales y Urbanos F. ZOIDO. Este, además, dejó constancia del programa de estudios que su departamento lleva a cabo. Territorio, urbanismo y puertos están estrechamente ligados en una política coherente de ordenación, por lo que no es de extrañar que dicho Centro haya encargado un estudio general del sistema portuario andaluz por un lado, y el estudio de las áreas de influencias de éstos por otro.

El Director General de Transportes de la Junta de Andalucía L. ERRAZQUIN delimitó cuales eran en realidad las competencias en materia portuaria. La pesca y los aspectos náutico-deportivos son las funciones portuarias donde las transferencias son plenas.

Contrasta, pues, lo limitado del alcance de éstas y la trascendencia efectiva de los puertos comerciales en el territorio y economía andaluces. Aparente contradicción aparece exagerada, aún más si cabe, en nuestra opinión, si se tiene en cuenta que el organismo autonómico no está representado, como tal, en ninguna Junta de Puerto ni en el Consejo de Administración en el caso del puerto Autónomo de Huelva.

Con un punto de vista distinto en el tratamiento de su intervención P. LOZANO, después de una amplia introducción para resaltar la importancia de los puertos en el desarrollo económico general, señaló algunas funciones destacadas en los puertos andaluces como el transbordo (contenedores en Algeciras en la actualidad y combustibles sólidos en Carboneras en un futuro próximo) y los servicios RO-RO, con un brillante porvenir en la cuenca mediterránea.

Quizás hubiera sido conveniente mencionar, brevemente al menos, la competencia que parece reafirmarse entre los puertos de Cádiz y Algeciras en el transbordo de contenedores con origen/destino exterior.

Hubo cierta coincidencia entre las exposiciones de M. MARTIN y A. GONZALEZ ya que ambos comprenden la necesidad de considerar el sistema portuario andaluz con una visión genérica y unitaria, donde los accesos al puerto y las comunicaciones intra-regionales son un factor clave de integración con el entorno urbano y territorial respectivamente.

Por último, la comunicación conjunta de R. LOPEZ y L. ROBLES describe la función de Andalucía como proveedora de ciertas materias primas minerales al resto de la industria nacional. Los puertos canalizan el flujo de estos graneles sólidos hacia el exterior, repitiendo así el modelo de región poco desarrollada donde apenas se realiza proceso de transformación mineral alguno.

b) También los problemas de algunos puertos andaluces, tomados individualmente, salieron a relucir. La infraestructura portuaria de la Bahía de Cádiz fue la que requirió mayor atención pues la participación quedó reflejada en varias intervenciones. C. DIAZ se refirió a la falta tradicional de colaboración entre el Ayuntamiento y la Junta del Puerto, llegando incluso a contenciosos como el del relleno detrás de la Punta de San Felipe.

Los textos presentados por G.M. HERNANDEZ y COCIN de Cádiz apenas entraron en el fondo de los problemas que en el espacio portuario ribereño aparecen. El primero defendió el suelo portuario frente a la demanda urbana, sin mencionar las divergencias de opinión que en su día tuvieron con los antiguos redactadores del PGOU del Puerto de Santa María. Tampoco aparecieron las diferencias con las corporaciones locales de Cádiz y Puerto Real ni los motivos que mantienen la ya tradicional falta de coordinación.

La segunda intervención enunció sólo de pasada varios de estos problemas, entre los que destaca la integración de la Zona Franca, la necesidad de unos nuevos accesos, etc., aunque, en su opinión, todos se están solucionando de forma favorable.

En contraposición a la situación casi idílica de los textos anteriores, J. CLAVERO presentó en toda su crudeza la génesis y realización del proyecto de puerto deportivo Puerto Sherry, como paradigma de desarrollo especulativo y de destrucción del litoral. En su documentada y profunda reflexión aparece el diseño de la estrategia seguida por el capital en un proceso de privatización de espacios de uso público.

También Málaga estuvo en el centro de la discusión y el debate (no hay que olvidar que en ocasiones esta dialéctica enriquece y revaloriza cualquier congreso o reunión). De nuevo, las distintas opiniones de la Administración local y portuaria por los diferentes usos de ciertos espacios hacen que la coordinación y planificación conjunta pase a un segundo plano.

Lo que sucede en la Bahía de Cádiz y Málaga se repite en Almería, llegando incluso, como afirman J.J. MARTINEZ y C. BENTUE en su comunicación, a existir contradicciones entre la declaración de ciertos espacios que aparecen como “libres” en la normativa urbanística municipal, mientras que en el Plan Especial del Puerto se define como “instalaciones portuarias”.

Por último, se insistió en las posibilidades industriales del puerto de Algeciras. V.J. LOPEZ recordó la forzada orientación del puerto hacia su foreland y umland, obligado por la dificultad de las comunicaciones terrestres y favorecido por su estratégica localización geográfica.

En nuestra opinión, es posible que las 2.000 Ha. disponibles para un hipotético macroproyecto industrial realcen, todavía más, la disparidad actual existente entre la alta densidad industrial de la franja ribereña y el desierto económico que supone su entorno. No es descabellado pensar que una zona industrial portuaria de esa envergadura acentuará la dependencia y la vulnerabilidad de la economía de la comarca incidiendo en los desequilibrios territoriales.

c) La sesión dedicada al río, al puerto y a la ciudad de Sevilla destacó por el elevado grado de participación. La ponencia presentada por D. ALVAREZ y A. BARRIONUEVO debe ser entendida como una serena mirada retrospectiva a la formación del paisaje urbano sevillano, donde aparecen como principales elementos protagonistas el río, el puerto y el ferrocarril.

Sus interrelaciones han sido vitales en el proceso histórico de formación y desarrollo de la ciudad. Los fuertes condicionantes hidráulicos que ha tenido que soportar pueden resumirse en dos necesidades fundamentales: defensa de las avenidas y mantenimiento de la vía de navegación fluvio-marina.

Ambas irán apareciendo en algunas de las sucesivas intervenciones y comunicaciones. Así por ejemplo, F. SANCHO y C. GRANADO acuden a ellas para explicar como la acción antrópica ha modificado las condiciones ecológicas de un tramo del río Guadalquivir, con la consiguiente adaptación o desaparición de especies.

Los tres elementos que dan título a esta sesión han de ser tratados para J. GARRIDO con una visión global e integradora. No hace falta señalar la dificultad que existe para concertar con las distintas administraciones competentes un plan de acción conjunto. Buena muestra de ello, es la afirmación de J. BENITO y S. de la VEGA, cuando reconocen el alto grado de conflictividad que se genera en el entorno del puerto, donde confluyen los intereses de la ciudad, del ente portuario y los condicionantes fluviales del Guadalquivir.

Como era de esperar la Exposición Universal de 1992 ha atraído la atención de varios de los participantes en el Simposium. Es preciso compatibilizar los usos urbanos y portuarios en los proyectos que se realicen con ocasión de tal evento histórico. La actividad económica y el ocio de los ciudadanos deben armonizarse en el espacio y en el tiempo. Este parece ser el mensaje de los textos de J.M. BENJUMEA, M. TRILLO y J.M. SALAS.

Por último, el conocimiento de la ría del Guadalquivir es objeto de análisis por parte de A. RUIZ antes de esbozar un amplio abanico de posibilidades en los usos de este espacio, que van desde las turístico-recreativas a las estrictamente comerciales.

Como se ha podido ver, lo apretado del programa limitó la profundidad en el tratamiento de ciertos aspectos interesantes de los puertos andaluces. Aunque tampoco era el objetivo específico de éste, no cabe duda de que algunas cuestiones fueron insuficientemente debatidas.

Creemos que la competencia interportuaria, la polémica integración de la Zona Franca en el puerto de la Bahía de Cádiz, el futuro papel que jugarán las Comunidades Autónomas dentro de la gestión de los puertos de Interés General, la incidencia de las zonas industriales portuarias en la ordenación del territorio (Algeciras, Huelva y las previsibles de Sevilla y Cádiz), y sobre todo la relación de los Planes Especiales de Puertos con los PGOU justificarían la realización, en un futuro próximo, de estudios o de otras jornadas como las pasadas pero centrando el contenido de estos aspectos en el sistema portuario andaluz.

JUAN M. BARRAGAN MUÑOZ
Profesor de Análisis Geográfico Regional
Universidad de Cádiz

CREACION DEL GRUPO ANDALUZ DE CUATERNARIO

Hace por estas fechas catorce años que un conjunto de investigadores decidieron formar el Grupo Español de Trabajo del Cuaternario (G.E.T.C.), con la idea interdisciplinaria de abordar los estudios sobre un período de tiempo geológico que, sin una duración aún precisa, abarcaría los dos últimos millones de años.

Las aportaciones científicas a esta temática del Cuaternario se han visto claramente enriquecidas en estos años, gracias al esfuerzo particular de cada investigador dentro del marco proporcionado por el G.E.T.C. con sus reuniones y congresos bianuales, junto con otras actividades de carácter no periódico.

La evolución lógica de este Grupo dió lugar, hace ya casi dos años, a la Asociación Española para el Estudio del Cuaternario (AEQUA), a la que hasta ahora pertenecen unos 250 investigadores de diferentes disciplinas. Los Estatutos de esta Asociación permiten la posibilidad de crear "Grupos Regionales", existiendo hasta el presente los que corresponden a Galicia y a Castilla-León-La Mancha.

La actividad cuaternarista en nuestra Comunidad andaluza ha sido hasta ahora bastante profusa, pero casi siempre sin la deseada colaboración entre las distintas disciplinas e, incluso, entre investigadores de la misma especialidad y zonas de trabajo. El potencial científico y cultural del territorio andaluz, junto con su amplia extensión geográfica, hace de él uno de los más prometedores, en cuanto a la investigación de esta temática se refiere, dentro de la Península Ibérica. Por todo ello, a finales del pasado año 1986, algunos cuaternaristas andaluces pensamos en la oportunidad de crear una estructura organizativa en nuestra Comunidad que se encargase de aunar todos los esfuerzos, potenciando y difundiendo los estudios de Cuaternario andaluz.

Tras algunas encuestas realizadas en los primeros meses de este año, para sondear la posible creación del Grupo, se llegó a una respuesta bastante positiva y se decidió realizar una primera reunión en Sevilla durante la mañana del 4 de mayo de 1987. A partir de ese momento se sentaron las bases del funcionamiento futuro y se tomaron las siguientes decisiones:

- 1.º) Formar un Grupo regional de AEQUA con la denominación de AEQUA-Grupo Andalúz de Cuaternario.
- 2.º) Aprobar los Estatutos de dicho grupo.
- 3.º) Elegir los cargos de la Junta Directiva que recayeron, tras votación unánime, en:
Presidente: Joaquín Rodríguez Vidal (Sevilla).
Secretario: José Juan Fernández Caro (Sevilla).
- 4.º) Realizar un listado de direcciones de los miembros del Grupo.
- 5.º) Preparar una primera reunión oficial en el Puerto de Santa María (Cádiz) durante los días 10 al 12 de Octubre.

En estas fechas y una vez aprobada la existencia y funcionamiento del Grupo Andalúz de Cuaternario por la Asamblea Nacional de AEQUA, en la VI Reunión celebrada el pasado septiembre en Santander, es satisfactorio informar que nuestro Grupo está actualmente compuesto por unos 40 investigadores de distintas disciplinas, tanto residentes en la Comunidad Autónoma como en el resto de España, de los que participan geólogos, arqueólogos, geógrafos, biólogos y edafólogos, en orden decreciente. De igual manera, las áreas geográficas que por ahora centran el mayor interés son las occidentales, localizadas principalmente en el Golfo de Cádiz y su entorno continental.

Desde estas breves líneas y con el único ánimo de fomentar los estudios interdisciplinarios sobre el Cuaternario en nuestra Comunidad, me dirijo a todas aquellas personas o entidades interesadas, para que con su mayor o menor apoyo colaboren en el reforzamiento y perduración de este proyecto común.

JOAQUIN RODRIGUEZ VIDAL
Departamento de Geología. Facultad de Química.
Universidad de Sevilla