

PUERTOS, ORDENACION DEL TERRITORIO Y GESTION EN ANDALUCIA

*Juan M. BARRAGAN MUÑOZ**

1. INTRODUCCION

El presente trabajo constituye la ampliación de una serie de reflexiones centradas en el análisis de las implicaciones territoriales del subsistema portuario dentro del ámbito regional andaluz. Las cuestiones estrictamente metodológicas tratadas con anterioridad (BARRAGAN, 1987) han permitido el desarrollo de un planteamiento personal plasmado de forma breve en fechas anteriores (BARRAGAN, 1987). En consecuencia, lo que ahora pretendemos es profundizar en esa línea de investigación iniciada y exponer las ideas básicas que articulan esta opinión.

2. PUERTOS Y ORDENACION DEL TERRITORIO INTEGRAL

Parece que existe cierta coincidencia al observar la evolución registrada por la ciencia de la organización espacial. Sólo basta asomarse a autores como RIDRUEJO (1983), SAENZ DE BURUAGA (1983) o CALDERON (1987) para advertir las tres orientaciones fundamentales que cohesionan el discurso de la Ordenación del Territorio en las últimas décadas. Así es posible resumir dicho tríptico en: 1) La OT como vía de localización activa o búsqueda de la eficiencia económica en el espacio; 2) Como instrumento del equilibrio regional; 3) Como medio de integración socioeconómica coherente con el territorio que alberga a una sociedad respetando en todos los sentidos sus posibilidades y limitaciones.

Es, pues, en esta tercera vía donde se inscriben los dos elementos primeros enunciados en el título inicial. Por su parte, la gestión queda representada por el mecanismo liberado para poner en marcha un proyecto conceptual concreto de ordenación territorial. Y sería, precisamente, aquí, en este eslabón de la cadena

(*) Profesor de Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Cádiz.

operativa, donde a nuestro juicio convergen las mayores dificultades para que en la Comunidad Autónoma Andaluza (CAA) tenga validez, en la práctica, una serie de presupuestos teóricos.

En esta región, igual que en la mayor parte de las españolas, se perciben de manera nítida los dos tipos de OT que señala RIDRUEJO (1983). Por un lado, la denominada Ordenación del Territorio “expresa”, con una serie interminable de obstáculos para su normal desenvolvimiento. Por otro, la “implícita”, la más eficiente, llevada a cabo sobre todo por ministerios (o en su defecto consejerías) como el de Obras Públicas, Agricultura y Pesca, Industria, etc.

La gran capacidad de estructurar el territorio que tienen las obras de infraestructura, y en especial las de transporte, se constata perfectamente en Andalucía al llevar a cabo un somero análisis de la dirección de los flujos demográficos, mercantiles, financieros, etc., entre los distintos espacios intraregionales.

Asimismo, los impactos que genera en la OT la construcción física de cualquier puerto pueden estar localizados en el territorio inmediato o incluso en alguno más alejado. La amplitud de éste último será de las mismas proporciones que la del área de influencia terrestre o “hinterland” del puerto en cuestión.

En consecuencia, en Andalucía vamos a observar dos escalas territoriales de distinta magnitud donde concurrirán los fenómenos producidos por la existencia de un ente oceánico: local-municipal y comarcal/provincial/regional; depende del alcance de sus funciones. De todas formas hay que reconocer que el minifundismo portuario del litoral andaluz y nacional condiciona los límites de la capacidad de atracción de los puertos sureños, impidiendo que éstos alcancen una categoría superior a la regional. Aunque en principio sólo se trata de que los diferentes niveles de planificación que aparecen en relación con la realidad portuaria regional estén coordinados.

A pesar de lo expuesto, la OT en Andalucía se ha hecho efectiva, igual que en el resto de nuestro país, a través de una serie de actuaciones de carácter infraestructural. No ha existido de forma genérica una planificación integral que contemple a la vez el espacio físico que albergará las medidas tomadas para su conservación o corrección y una autoridad competente encargada de la propia gestión de ordenación.

La suma de proyectos de naturaleza sectorial han constituido el armazón básico de la OT. No se configura, como era de esperar, con la perspectiva globalizante que justifica su mismo origen y funcionalidad. Incluso han sido los objetivos concretos relacionados con cada actividad los que han conducido a la elaboración de Planes Sectoriales.

La consecuencia lógica no se hace esperar; un agregado de partes, no siempre exento de contradicciones, e incluso a veces justificando una política de hechos consumados, sustituye a un armazón teórico con base legal que marque las directrices a través de las cuales deben conseguirse una serie de objetivos.

Mientras en España la capacidad de generar espacio físico por parte de los puertos se hace evidente durante las décadas de los años cincuenta-sesenta, y algo menos durante los setenta, quizás en Andalucía sea en estos dos últimos decenios, que coinciden con la época de mayor actividad constructora, cuando se constata un fuerte incremento de este tipo de espacio. Los presupuestos desarrollistas imperantes anteponen los objetivos y consecuciones económicas a la calidad de vida y del medio ambiente. El punto de inflexión que marca un cambio en la jerarquía de valores sociales aparece no hace mucho tiempo.

En la actualidad la valoración de lo cualitativo frente a lo cuantitativo es un hecho consumado (POZUETA, 1986). Ahora es más importante el disfrute de la tradición cultural e histórica; la ecología, el ocio y el esparcimiento priman sobre otras consideraciones que antaño suponían el centro de la vida social y económica. Armonizar estos usos del suelo con los estrictamente económicos es tarea árdua, pero es posible que sea, precisamente, esta la filosofía de la que se impregnan los Planes Especiales de algunos puertos andaluces en un futuro próximo.

Las afirmaciones realizadas son fácilmente comprobables. Sólo basta asomarse a algunos de los manuales dedicados a la metodología para la evaluación de proyectos de inversión en puertos, editados por la propia DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (DGPC) durante 1981 y 1986. En la primera fecha puede observarse la despreocupación que existe en el calibrado de los efectos negativos que en un futuro pueden producir las infraestructuras portuarias tales como contaminación atmosférica, de las aguas, deterioro o destrucción del paisaje, alteración de los procesos geomorfológicos litorales, etc.

Del mismo modo, el último texto nos muestra un cambio radical en la concepción de la política portuaria en relación con el territorio inmediato y circundante. Sin precisar su incidencia en alguna de las dos escalas territoriales apuntadas anteriormente, o en ambas a la vez, merece la pena destacar algunas de las innovaciones asumidas por la DGPC en su nueva valoración de ciertos aspectos urbanos y territoriales inherentes a las obras portuarias. Tampoco hace falta resaltar la trascendencia que en un futuro puede tener para los puertos andaluces este novedoso concepto de relación puerto-territorio. Dignos de especial mención es el calibrado del impacto de la obra portuaria en:

1. El espacio litoral; donde se tiene en cuenta la dinámica geofísica de dicho ecosistema, la estabilidad de las playas cercanas, los efectos de las obras de corrección, la repercusión en las actividades económicas de la población allí asentada, etc.
2. La distribución de la renta; procurando que la obra portuaria se configure como factor de equilibrio en la redistribución de la renta y no al contrario.

3. Valoración social de la generación o reducción de empleos; en estrecha relación con el apartado anterior.
4. La calidad del medio ambiente; la contaminación y polución se tipifican en distintos niveles de siniestralidad.
5. El efecto de barrera que la obra en sí misma pueda constituir; haciendo hincapié en la posibilidad que tiene una infraestructura de transporte de introducir una separación en una determinada comunidad o ser el impedimento principal del acercamiento físico o visual de esta misma comunidad al mar. No debe olvidarse que una obra del calibre que ostentan las portuarias puede modificar incluso el comportamiento de la población en el disfrute de su entorno, en sus desplazamientos, etc., así como los usos del suelo colindante.
6. El urbanismo de la ciudad que alberga a dicho puerto; especialmente a través de la creación de suelo y la reforma de los accesos terrestres que traerá como consecuencia la obra portuaria.

Aunque están por ver los efectos positivos que esta nueva política generará en la ciudad y en el territorio, hay que reconocer un cambio cualitativo enormemente positivo por parte de la DGPC. Suponiendo que se tengan en cuenta los puntos anteriores, a partir de este momento no cabe justificar la desarticulación de los distintos elementos del sistema territorial, donde existan infraestructuras portuarias, aludiendo sólo a la mentalidad “ingenieril” de los responsables de la planificación portuaria. Aunque sea cierto el hecho de que rara vez los proyectos portuarios estudian con el mismo interés y profundidad los impactos territoriales y medioambientales derivados de una nueva construcción que los inferidos de su rentabilidad económica.

¿Dónde habría que buscar entonces las posibles disfunciones que la OT presenta en cada región autónoma? Nuestra hipótesis de trabajo al respecto se circunscribe, por el momento y para los puertos, en el apartado de la gestión y representatividad de cada entidad portuaria de forma individual y colectiva. Este, con demasiada frecuencia, aparece desligado de todos los subsistemas territoriales que no sean el suyo propio. En consecuencia, la planificación y actuación en el espacio físico regional no abandonará el carácter sectorial que tan nefastos resultados han dado en el pasado.

3. FUERZAS CENTRIFUGAS Y CENTRIPETAS DE LA GESTION PORTUARIA EN ANDALUCIA

Antes de centrarnos en el tema principal es necesario advertir que aquella OT “implícita” de la que se habló, es posible cuantificarla si se tiene en cuenta que los puertos de Andalucía recibirán una serie de inversiones que alcanzarán alrededor de 30.000 millones de pesetas entre los años que abarca el Plan de Puertos, es decir 1985-1990. Destinados a mejorar las instalaciones portuarias es evidente que tendrán, por el normal aumento de la capacidad de despacho de mercancías, una considerable repercusión en la organización actual del resto de los subsistemas territoriales andaluces: urbano, viario, etc.

Partiendo de esta base, podemos afirmar que varios, y de distinta naturaleza, son los inconvenientes que obstaculizan el proceso de inserción de las distintas políticas sectoriales en una ordenación integrada y globalizadora en las escalas territoriales señaladas. Es posible que las dificultades de coordinación entre los diferentes ámbitos y entidades administrativas estén consideradas como las más difíciles de superar, a las que debería de añadirse el lógico conflicto de intereses. Incluso sería lícito afirmar que entre ambos aspectos existe una estrecha relación de causa-efecto.

Administración Central, Autonómica y Local sobre todo, aparecen involucradas, a través de la asunción de las competencias asignadas a cada una de ellas, en la resolución de los problemas que tradicionalmente han sido provocados por la falta de integración del puerto a la ciudad y la región en que ejerce un determinado grado de influencia.

La situación se puede describir de la siguiente forma: en Andalucía, la Administración Regional tiene competencias en la Ordenación del Territorio y el Litoral, mientras que los puertos de un relativo interés comercial, básicos para el buen desenvolvimiento de tales competencias, a las que se le añaden las urbanísticas, siguen manos del Estado.

En resumidas cuentas, en este caso la OT integral depende del buen entendimiento de las Corporaciones Locales (en los PGOU el espacio portuario es considerado con especial atención 2), Comunidad Autónoma y Administración Central, y no de una serie de directrices básicas que compesen intereses tan divergentes.

La solución no es empresa fácil; sobre todo en un momento en que el proceso de descentralización parece haber tocado techo. El Estado, celoso guardián de las competencias que sigue conservando, es difícil que se plantee la posibilidad de abrir generosamente la puerta de la gestión portuaria a la representación de la política regional.

La justificación que la Administración Central da para que los puertos declarados de Interés General no sean transferidos, es la misma que para otras infraestructuras generales (MARTIN CRESPO, 1983); que su aprovechamiento o utilización desborde los límites de una Comunidad Autónoma. En otras palabras, el hecho de que el “hinterland” de los puertos andaluces, supuestamente, rebase el límite de las provincias que componen Andalucía confiere al Estado el derecho legal en la tutela de dichas infraestructuras.

Este argumento, por su simplicidad y falta de rigurosidad, permite llevar a cabo una serie de objeciones que, a nuestro juicio, contrarrestan de forma nítida las razones dadas en favor de que el Estado sea prácticamente el único responsable de la gestión portuaria:

- a) Es un razonamiento simple porque presupone el hecho de que si el gobierno regional asume parte de estas competencias la política portuaria llevada a partir de entonces conducirá al absurdo de discriminar el servicio otorgado a los usuarios ajenos a la propia CAA, o en su defecto plantear un desarrollo portuario excesivamente “regionalista”. Nada más lejos de la realidad de otros puertos extranjeros con tradición de administración regional e incluso municipal, como sucede en muchos de los entes oceánicos enclavados en el denominado “Antwerp-Hamburg Range”. Por el contrario, el gobierno regional será el primer interesado en que su fachada portuaria sea eficaz, competitiva y razonablemente rentable. Con dicha descentralización se eliminan problemas inherentes a la falta de coordinación entre distintas políticas sectoriales y territoriales, la política portuaria podría ser más ágil en el tiempo y en el espacio, las regiones más deprimidas diseñarían un conjunto de actuaciones básicas de acuerdo con sus necesidades más perentorias, etc.
- b) Asimismo, la justificación dada adolece de rigurosidad ya que sería preciso que cada puerto conociera con detalle su propia área de influencia terrestre, y de todos es sabido que esto no sucede así. Cada puerto tiene conocimiento de su “hinterland” de una forma sólo aproximada. Es desde 1986 cuando la Junta de Andalucía, y no precisamente la DGPC, se ha hecho cargo de un estudio de tales características para los puertos de Interés General radicados en su territorio.

A pesar de la importancia que este concepto representa, su estudio ha sido casi siempre ignorado por la Administración portuaria (BARRAGAN, 1986, B) lo que viene a demostrar el interés de la DGPC por la repercusión que los puertos pudieran tener en el sistema territorial. Con cierto nivel de detalle y profundidad

sólo se conoce el estudio realizado en 1976 por las consultoras INTECSA-EY-SER. No obstante, cuando hemos demandado información a cada puerto andaluz respecto a su "hinterland", en la mayor parte de las ocasiones que nos han respondido lo han hecho con informaciones cualitativas excesivamente vagas para lo que la planificación portuaria y territorial requiere.

En el fondo, lo que sí puede suponer un inconveniente, digno de tener en cuenta, es el hecho de que la fragmentación de la gestión del sistema portuario nacional conduzca a una ineficacia parcial debido a la falta de coordinación de los distintos entes regionales. Este caso sí es probable que se presente. A pesar de ello es posible paliar este efecto haciendo factible de manera institucionalizada dicha coordinación interregional.

4. NECESIDAD DE CONVERGENCIA EN LA GESTIÓN

Las líneas que siguen a estos presupuestos teóricos intentarán demostrar cuáles son los obstáculos reales que la Ordenación del Territorio integral, así como el propio desarrollo regional, presentan en relación con la estructura portuaria existente. Del mismo modo, y para que nuestra opinión no carezca de sentido práctico, es necesario calibrar las posibilidades que tienen los cuatro presupuestos que para RUJAS (1982) son insustituibles en cualquier proceso planificador integral: carácter funcional, democrático, global y prospectivo.

No cabe duda que la funcionalidad y validez de una política determinada de planificación aparece encadenada a la realidad institucional dominante. La confluencia administrativa en cualquier espacio portuario es múltiple; precisamente dicha circunstancia es la que limita la operatividad y resta capacidad en la rapidez de las respuestas que exigen algunas fases del proceso planificador.

Las competencias de la CAA están delimitadas, por lo que respecta a la OT y del Litoral, Urbanismo y Vivienda en el artículo 13.8, y para los Puertos en el 13.11 del Título I del Estatuto de Autonomía. Estos últimos sólo agrupan a aquellos que no cuentan con la denominación de Puertos de Interés General; quedando bajo la tutela administrativa y financiera de la CAA los de entidad menor, pesqueros, de refugio, deportivos, etc.¹

De igual modo, si se parte de la base de la existencia de una concepción sistémica de la OT y de un nivel de planificación portuaria regional², no parecen existir demasiados inconvenientes para que las CCAA tengan una mayor participación en la gestión de los grandes puertos comerciales; elementos de incalculable valor en la política económica que la autoridad regional haya diseñado.

1. Véanse para mayor detalle los trabajos de SANTOS (1986), RODRIGUEZ (1986), ERRAZQUIN (1986) y OLLERO (1987).

2. Véanse los trabajos de CALDERON (1984) y ZUBIETA (1981 y 1986) respectivamente.

Según nuestro parecer, uno de los mayores inconvenientes en tal sentido quizás sea vencer la inercia histórica de la administración portuaria con sus homólogos franceses, italianos, argentinos y países del Este en general (MORAL Y BERENGUER, 1980) corresponde a una determinada concepción de entender las relaciones del Estado con el cuerpo económico y social productivo.

Con todas las ventajas que la gestión estatal reporta, sobre todo a la hora de financiar grandes proyectos, el modelo hanseático, con una fuerte tradición administrativa de corte municipalista y relativa participación regional (Hamburgo en este último caso), se muestra como una alternativa más que eficaz³. VIGARIE (1986) señala que el problema para la Administración municipalista surge cuando el crecimiento físico del puerto requiere superficie del municipio (os) contiguo (os).

Por otra parte, es posible que empiecen a correr nuevos aires en los puertos del Mediterráneo en lo que a la gestión se refiere. La autonomía de las entidades regionales así lo requiere. Una de las conclusiones de las II Jornadas sobre el Transporte en el Mediterráneo desde la Perspectiva Regional (TURRO, 1987) abogaba en favor de que las autoridades regionales fueran capaces de asumir el máximo nivel posible de competencias dentro del subsector del transporte insistiendo, a su vez, en una mayor coordinación interregional.

Suponiendo que la Zona de Servicio de un puerto desbordara los límites de un municipio, con la configuración territorial y administrativa española actual, el gobierno regional podría asumir perfectamente la función de elemento coordinador intermunicipal. En dicho sentido no debe dejarse de lado el hecho de que la infraestructura de la mayoría de los puertos andaluces de Interés General aparece repartida entre varios municipios: Algeciras-La Línea, Bahía de Cádiz, Huelva, Almería-Carboneras y Sevilla.

No hace falta recordar, y este aspecto es de vital trascendencia, que el subsistema andaluz conforma una de las regiones portuarias mejor definidas y delimitadas del sistema portuario nacional, con un grado de integración jerárquica cercano al óptimo en alguna de sus funciones básicas. Ello permitirá y facilitará la labor de planificación sectorial en una escala regional; inserta ésta, de forma coordinada, siempre en un organigrama integrador de rango superior.

Tampoco hay que olvidar que la DGPC (1986) programa su Plan quinquenal de inversiones en función de la agrupación de todos los puertos españoles en varias fachadas portuarias. A los entes oceánicos andaluces se les identifica, junto con Ceuta y Melilla⁴, con la Fachada Marítima Suratlántica y Surmediterránea.

-
3. Véanse para mayor detalle los trabajos de VALLEGA (1986), para los puertos mediterráneos y los de VIGARIE (1986) para los de Europa del Noroeste.
 4. Es posible que la integración de Ceuta en Algeciras y Melilla en Málaga se produzca en un futuro más o menos próximo por razones estratégicas y de dependencia funcional.

En definitiva, lo anteriormente expuesto asigna, en principio, dos funciones a la Administración Regional andaluza en materia portuaria: coordinación intermunicipal y coordinación interportuaria. Tales funciones se acomodarían a la estrategia seguida para la OT y del Litoral que ya tiene insertadas dentro de sus competencias; con lo cual la OT no encontraría dificultades tan serias dentro de un esquema integrador.

También, para que el diseño de OT regional pueda denominarse funcional, hace falta que se coordine con los objetivos generales de política económica, ya que los puertos son elementos insustituibles en el centro del sistema producción-consumo. En Andalucía la relación puerto/industria es más que evidente para algunos puertos.

Junto a las realidades ya existentes se han barajado proyectos a mayor escala como el propuesto para Algeciras. Según MOORE (1986), exdirector del City Bank of America, los “beneficiosos” efectos que un complejo industrial podría producir en la Bahía de Algeciras se traducirían en hechos como que la población existente se triplique en seis años o que amplias zonas de Tarifa, Jimena, Castellar y San Roque cumplan una función residencial y turística.

Las consecuencias derivadas de un proyecto portuario determinado llevan a menudo consigo, implícita o explícitamente, intentos claros de asignar una serie de usos concretos al espacio, que suelen ir asociados a un concepto especulativo del mismo.

Aparte de la íntima relación de la industria andaluza con la estructura portuaria (minisiderurgia, cementeras y aceituneras sevillanas, químicas y petroquímicas en Huelva y Algeciras, naval en la Bahía de Cádiz, etc.), la red de comunicaciones intraregional se nos antoja crucial para aumentar la integración de todos los puertos entre sí.

Una mejora de ésta complementaria el “foreland” y el “hinterland” de los puertos andaluces. La resolución de las deficiencias de conexión interportuaria en Andalucía (MARTIN, 1986) es vital tanto para el propio desarrollo interno como para el cinturón rutero mediterráneo, en el que Andalucía cumple las funciones de vértice (UNAMUNO y MELERO, 1986).

Otro aspecto al que se ha hecho expresa mención es el relacionado con la democratización del planeamiento. Dicha cuestión es preciso trasladarla a los puertos como integrantes sectoriales, basta la fecha, de la planificación física del territorio. La representatividad de las Juntas de Puertos, no autónomas, es claramente sectorial; de los 16-18 componentes que conforman las Juntas de Puerto, según lo dispuesto en la vigente Ley de 20 de junio de 1968 (n. 27/68), sólo dos, el Alcalde y el Presidente de la Diputación correspondiente, constituyen toda la representación que ostentan las entidades territoriales.

A pesar de que en estas Juntas aparecen los principales agentes socioeconómicos que otorgan vida comercial al puerto, nos parece una representación poco democrática para un ente con gran capacidad para estructurar la ciudad y el territorio. Es de esperar que en la futura Ley de Puertos⁵, éste aspecto, de escasas garantías democráticas, se corrija, aumentando, como mínimo, la representación de las entidades locales en los Plenos de las Juntas, añadiendo a su vez la representación de los entes regionales.

No cabe duda que las ventajas que reporta la declaración de Puerto Autónomo desde el punto de vista de la gestión y económico-comercial (COWAN, 1984) son bien patentes. Los así calificados en España, a imagen de sus homólogos franceses (que declararon en 1965 Autónomos a los seis núcleos portuarios de mayor envergadura), poseen un alto grado de autonomía, pero no tanta como la que ostentan sus vecinos galos. Estos últimos incluso se configuran como accionistas de SOFREMER, Sociedad Francesa de Estudios y de Realizaciones Marítimas Portuarias y Navales, empresa que proyecta y ejecuta obras de ingeniería portuaria tanto en Francia como en países extranjeros⁶.

En el caso de los cuatro Puertos Autónomos de España (Huelva, Barcelona, Bilbao y Valencia) sólo el andaluz no disfruta de representación regional en su Consejo de Administración. En el resto, de los 20-22 miembros del Consejo, al menos tres de ellos representan los intereses de la Generalitat de Catalunya, Gobierno Vasco y Consell de la Comunidad Valenciana respectivamente.

La temprana declaración de Huelva como Puerto Autónomo (Decreto 2-10-1969, n. 2380/69 MOP), adelantándose en casi diez años al resto de puertos con este Especial Estatuto (Decretos 25-8-78, n. 2407, 2408 y 2409/78 MOPU, para Barcelona, Bilbao y Valencia), es posible que justifique, en parte al menos, el distinto grado de participación de la CAA.

A pesar de ello, igual que el Ministerio de Hacienda modificó la clasificación del Puerto Autónomo de Huelva (PAH) a efectos de la Ley General de Presupuestos (con el Real Decreto de 29 de Diciembre de 1978, n. 3256/78) también el MOPU y el Consejo de Administración del PAH pudieron, con posterioridad al decreto inicial, hacer lo mismo en el sentido de la representatividad de las entidades territoriales regionales dentro del Consejo de Administración, con objeto de que hubiera cierta homogeneidad con las CCAA de Cataluña, Valencia y País Vasco. Es muy posible que falte, todavía hoy, y es evidente que con la anuencia de la Administración Regional, voluntad política de hacerlo.

5. A pesar de conocer el inicio de su redacción por palabras del propio Director General no hemos conseguido ningún dato concreto al respecto en la sede central de la DGPC.

6. Con objeto de ampliar detalles y conocer las funciones de los Puertos autónomos de Dunkerque, El Havre, Nantes St. Nazaire, Marsella-Fos, Bordeaux y Rouen véase la publicación "La manutention portuaire" publicada por la DIRECTION DES PORTS ET DE LA NAVIGATION MARITIMES (1987).

La autonomía portuaria se extenderá en los próximos años. Desgraciadamente todos los puertos andaluces quedan excluidos de esta otra tanda de núcleos que adquirirán en breve plazo el nuevo Estatuto: Gijón-Avilés, La Luz-Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Palma de Mallorca. No obstante, no debe olvidarse que no todos pueden acceder a dicha reclasificación. Según el apartado segundo del artículo 15 de la Ley de 20 de Junio de 1968, 27/68, es necesario que cada puerto reúna simultáneamente dos requisitos: que sea funcional desde el punto de vista económico y que el movimiento anual de mercancías, excluidos los combustibles líquidos, alcance los cuatro millones de toneladas.

Sólo Algeciras-La Línea y Almería podrían cumplir tales condiciones. A corto-medio plazo es muy posible que también Sevilla y la Bahía de Cádiz reúnan dichas exigencias. Según nuestra opinión, los que más necesitados están de Autonomía portuaria, por sus especiales condiciones de infraestructura, naturaleza de su tráfico e importancia para la comunidad nacional y regional serían, de forma especial, Algeciras, por un lado y Sevilla-Bahía de Cádiz por otro. Asimismo, hay que recordar que la declaración de Puerto Autónomo no exime de una serie de limitaciones en la gestión. Entre ellas destaca la función del Delegado del Gobierno que sigue manteniendo el derecho a veto en las decisiones que se tomen en los plenos de las Juntas.

Las razones que justifican la necesidad de que la CAA aumente su participación en la gestión de los Puertos de Interés General de su litoral pueden ordenarse de la siguiente forma:

1. Fuerte impacto de los puertos en su territorio.
2. Carácter estructurante de las obras portuarias.
3. Aumento de la funcionalidad y eficacia de la OT y del Litoral Andaluz.
4. Mayores posibilidades de llevar a cabo una política de OT integradora y globalizante.
5. Área de influencia terrestre regional en casi todos los puertos andaluces (es posible que el minifundismo portuario constatado en nuestro país avale el hecho de que, como mínimo y salvo raras excepciones, alrededor del 80 % del flujo mercantil registrado no rebase el área inmediata de influencia; salvo los áreas industriales de Zaragoza y Madrid, la actividad económica se localiza en el litoral, especialmente al amparo de los servicios portuarios).
6. Elevar el grado de democratización de las decisiones tomadas en el seno de las Juntas y Consejo de Administración de los puertos de Andalucía.

7. Incremento en la operatividad de la política económica diseñada por el ejecutivo andaluz (localización portuaria de la infraestructura básica industrial, salida de los excedentes agrícolas, etc.).
8. Nueva valoración de algunas funciones portuarias para los entes andaluces en relación con su especial localización geográfica (habrá que ver, por ejemplo, cuando hay ocasión, cuales son las compañías y donde están las regiones que realmente se benefician de las inversiones realizadas para la infraestructura enfocada al transbordo de contenedores).
9. Ayudaría a solventar parte del elevado número de contenciosos y discrepancias entre los diferentes PGOU (Almería, Sevilla, Cádiz, Puerto de Santa María, Puerto Real, Málaga, etc.) y las autoridades portuarias.
10. La pretensión de incrementar la participación regional en la gestión de una de las infraestructuras básicas del transporte se traduciría, sólo, en una actitud concordante con las demandas de las Administraciones regionales del Mediterráneo europeo.

A lo largo de líneas precedentes se han comentado varios aspectos que hacen referencia a la funcionalidad, democratización y globalidad del planeamiento territorial en relación con los puertos andaluces. El enfoque prospectivo tendrá vigencia desde el momento en que puedan paliarse algunos de los grandes inconvenientes apuntados.

El futuro, lleno de interrogantes, aparecerá condicionado por el desarrollo de la dialéctica competencial entre Administración Central y Regional. SAENZ DE BURUAGA (1983) afirma que en España el concepto de OT tiene una carga minimizadora frente a esa óptica globalista, casi idílica y utópica, que presidió los años sesenta. Por esta razón la Constitución concede o permite, junto con otras competencias, la gestión teórica, que no práctica, de la OT a los entes autonómicos. En palabras del mismo autor, ésta se concibe como una medida para priorizar las líneas básicas de equipamiento e infraestructuras de las CCAA.

Ese futuro del que se habla puede vislumbrar una salida digna si se encuentra la clave de dicha dialéctica, que en nuestra opinión se centra en un coherente proceso de coordinación. De hecho, ninguno de los tres principios que limitan el campo de actuación de las CCAA en materia de Desarrollo Regional, según BLASCO (1986), se quebrantaría: a) Unidad económica de mercado, b) Principio de solidaridad (no existe problema alguno para que el Fondo de Compensación Interportuaria siga funcionando), c) Principio de cooperación y coordinación.

En cierto modo da igual que se llame Comisión Interministerial de Coordinación Interterritorial, ya propuesta hace pocos años, Comisiones Mixtas de Transferencias o Conferencias Intersectoriales, lo cierto es que es necesario liberar los mecanismos de cooperación y coordinación pertinentes para que quede asegurado, a través de la vía institucional, el diálogo entre Administración Central y Autónoma; relegando al Estado un papel de mediador entre los intereses de las distintas CCAA implicadas.

5. SISTEMA PORTUARIO Y SISTEMA URBANO: NECESIDAD DE INTEGRACION

No es fruto del azar la coincidencia que existe entre el sistema urbano litoral y el sistema portuario de Andalucía. Es bastante probable que en el origen o en el desarrollo de los asentamientos las facilidades para el transporte marítimo hayan jugado un papel decisivo. Las principales aglomeraciones costeras suelen albergar un puerto de interés comercial sobresaliente. Los entes oceánicos de Huelva, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga y Almería, por citar sólo los más importantes, se superponen a sus ciudades homónimas. A menudo suele ocurrir, también, que la prosperidad de ambos guarda una estrecha relación de dependencia.

Con el planteamiento descrito nadie discutiría la necesidad evidente de una estrecha y fructífera colaboración. La realidad, sin embargo, se aparta de toda lógica: el tratado de buena vecindad no sólo no existe sino que más bien al contrario, es muy posible que la autoridad portuaria y la municipal se desentiendan mutuamente. No obstante, el agrio panorama presentado para Andalucía se inserta dentro del modelo nacional de relaciones puerto-ciudad. Raras excepciones se apartan de la conducta descrita⁷.

Esa simbiosis que confiere el equilibrio necesario para la vida armónica de los dos organismos, y que algunos autores (BULLO, 1985) observan, no es fácil de encontrar en Andalucía. Desgraciadamente, testimonios que certifiquen tal aseveración no son infrecuentes. Incluso puede afirmarse que en la mayoría de las ocasiones el PGOU correspondiente aparece inserto en el centro de la polémica.

En los medios de comunicación, en Congresos o Jornadas Técnicas, cualquier foro es bueno, no resulta extraño encontrar, de forma marginal o incluso enconada, manifestaciones que evidencia la falta de entendimiento a la que se ha hecho

7. Salvo el caso de Barcelona, que se cita a menudo como paradigma de entendimiento, una buena parte de los puertos españoles se encuentran, o se hallaron, insertos en un más o menos desagradable proceso de abierta discrepancia con las autoridades municipales. Sólo basta citar los ejemplos de Palma de Mallorca (LULIO, 1983), Santander (GARCIA RETUERTA, 1985), Bilbao (REVUELTA, 1987), etc.

referencia. Los ejemplos de Huelva (GONZALEZ, 1982), Almería (MARTINEZ Y BENTUE, 1986), Puerto Real y Puerto de Santa María (HERNANDEZ, 1986), Cádiz (DIAZ, 1986), Málaga (APARICIO, 1986), Algeciras (GROSSO, 1987), etc., son fieles exponentes de la situación por la que se atraviesa.

La DGPC (1986), en una de sus últimas publicaciones anuales, expresa explícitamente su preocupación por el cariz que están tomando los acontecimientos. Como medida correctora, de carácter general, se plantea la necesidad de iniciar una política de acercamiento a la ciudad que, en principio, tendrá reflejo en la programación de algunas inversiones que faciliten la integración del puerto.

Es, precisamente, esta filosofía integradora⁸, de la que los organismos portuarios se han hecho eco con más de una década de retraso, la que predomina en buena parte del mundo desarrollado. Estamos convencidos de que la integración ha de ser recíproca; el puerto debe estar en armonía con la ciudad ya que es parte integrante de ella y la ciudad tiene que colaborar, en lo posible, para que el puerto lleve a cabo su actividad normalmente ya que, de lo contrario, el perjuicio económico causado puede ser irreversible para la propia población. Este es el difícil equilibrio que hay que buscar.

Los mecanismos de diálogo institucional no existen. La buena voluntad de ambas administraciones se ven truncadas, en no pocas ocasiones, por la inercia que provoca el largo tiempo de incomunicación. Recientemente parece haberse vislumbrado una salida de compromiso. La redacción de una serie de Planes Especiales (PPEE) para algunos puertos puede ser un paso más hacia la concordia, pero estamos convencidos de que no es la solución definitiva.

En Andalucía se van a desarrollar los Planes Especiales de los Puertos de Sevilla, Bahía de Cádiz y Almería (éste último en tramitación según COLMENAR, 1987). Desde la publicación de la Orden de 29 de Marzo de 1979 (MOPU) los puertos tienen el carácter de organismos competentes para la redacción y tramitación de los PPEE contemplados en los artículos 17, 20, 34 y 43 de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, de 9 de Abril de 1976.

Como es sabido, una de las razones de ser de los PPEE se debe al propósito de actuar sobre el desarrollo de las infraestructuras básicas, entre las cuales están las portuarias. Las facilidades para su redacción y ejecución, según el artículo 76 del Reglamento de Planeamiento, son bien patentes ya que no es necesario que esté aprobado el PGOU ni el Plan Parcial. No obstante, se advierte que “en ningún caso pueden sustituir a los PDTC, ni a los Planes Generales, ni a las Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento”.

8. Véanse para mayor detalle los trabajos de FERNANDEZ (1985), PESQUERA (1985, A y B), GARCIA (1985) y GOMEZ (1987).

El requisito fundamental es que dicha área constituya una unidad en sí misma, caso evidente en los puertos. También se precisa que en todo momento “se expresarán los efectos que su implantación producirá en la ordenación integral del territorio”.

En estos momentos es el Instituto del Territorio y Urbanismo (ITU) el responsable de redactar los PPEE señalados. Este, a su vez, contrata los servicios técnicos de una empresa consultora de proyectos de ingeniería para que realice la redacción del Plan Especial. A pesar de la competencia de los puertos para llevar a cabo dicha función, en aplicación del artículo 145 del Reglamento del Planeamiento, la delegación de ésta hacia el ITU previene la posibilidad de su redacción, por parte de las Entidades Locales, cuando no existan previamente PDTC o PGOU.

Por último, la estrategia seguida por los puertos deberá salvar el escollo que supone su aprobación definitiva. En el caso andaluz, como Comunidad Autónoma que ha recibido las competencias en materia de Urbanismo (Reales Decretos 698/1979 y 1139/1984), es posible que de nuevo aparezcan en esta fase del proceso las desavenencias entre puertos y ciudades. Llegado el momento, la Administración Regional tendrá que decidirse entre aceptar los resultados de la estrategia que los puertos han diseñado o, en virtud de las atribuciones de sus competencias, exigir el modelo más conveniente de relación puerto-territorio-ciudad que la realidad regional necesite.

El convenio de colaboración firmado entre los puertos y el ITU, a través del cual cada parte se compromete a financiar el 50 % del proyecto de redacción, pretende, como principio de carácter general, integrar el puerto en la ciudad. La fórmula elegida, tal y como aparece en el Pliego de Condiciones Técnicas⁹, intenta eliminar las fricciones que puedan originarse entre Ayuntamientos y autoridades portuarias delimitando la Zona de Servicio y definiendo con detalle los usos y las instalaciones, actuales y futuras.

Seguramente el Plan Especial más avanzado sea el del puerto de Sevilla. En el Pliego de Condiciones Técnicas se especifica claramente que la redacción de dicho Plan debe ser compatible con: 1) Los Trabajos de revisión del PGOU de Sevilla, 2) Con los trabajos del Consejo de Europa sobre la relación de la ciudad y el río; 3) Con los trabajos referentes a la Exposición Universal de 1992.

Precisiones tan acertadas nos hacen pensar en el hecho de que cada puerto presentará, en relación con su ciudad homónima, uno o varios problemas que recabarán mayor atención y estudio que otros, constituyéndose así en eje central de

9. En una reciente visita al ITU en Madrid (octubre de 1987) nos pusimos en contacto con alguno de los responsables de los PPEE. Nuestra opinión procede, por tanto, de las conclusiones y reflexiones estrictamente personales, de dicha entrevista, así como del material que se nos confió. Por otra parte, es preciso mencionar y agradecer en esta nota la valiosa y desinteresada colaboración prestada, entre otros, por Fernando Nasarre, Jefe del Área de Información y Documentación del ITU.

la discusión. A pesar de desconocer el resto de los PPEE es posible que en el de la Bahía de Cádiz, por ejemplo, los temas centrales sean la ordenación de los terrenos de la Cabezuela de Puerto Real, de los de la Zona de Servicio sin usos actuales del Puerto de Santa María y el retranqueo de la verja principal del de Cádiz. En Almería bien podría ser la ordenación de las 4 Ha. de “Las Almendrillas” donde confluyen contradictoriamente dos definiciones: la de la Normativa Urbanística Municipal, que las cataloga como espacios libres, por un lado, y la del puerto que las declara instalaciones portuarias, por otro.

Suponiendo que se lleguen a redactar algún día el resto de PPEE, en Huelva, pongamos por caso, debería tratarse el problema medioambiental que genera la industria petroquímica, reorientando el desarrollo espacial de estas en los terrenos portuarios. En Málaga, la fachada del puerto de la ciudad, de vital importancia por lindar al único vial este-oeste, requiere un detenido y preciso tratamiento.

En términos generales, nadie puede poner en duda la utilidad y necesidad de estos PPEE. Por lo que sabemos, incluso el enfoque es bastante acertado ya que el elemento puerto va a ser considerado como integrante de la estructura del territorio. Este análisis globalizante coincide con las directrices básicas de la funcionalidad que un puerto debe desempeñar dentro de un esquema integrador de OT.

En definitiva, el Plan Especial puede resolverle a cada puerto algunos de sus contenciosos más importantes, pero serán, de nuevo, las deficiencias estructurales en las relaciones de ambos organismos las que confieran naturaleza perecedera a la resolución de dichos litigios. Es impensable que cualquier alcalde acepte que un funcionario de los que integran la Junta del Puerto (de Aduanas, del MOPU, del Ministerio de Defensa, etc.) tenga la misma capacidad decisoria, es decir un voto, en un Pleno donde, también, se discuten aspectos trascendentales para la vida de una ciudad.

Hay que estar de acuerdo en la distinta naturaleza de la responsabilidad de un funcionario-técnico que la del representante, democráticamente elegido, de una comunidad ciudadana. Hay una serie de decisiones que no admiten una responsabilidad compartida de ese modo, y menos con la desproporción que permite la composición de las Juntas de Puertos. Por otra parte, creemos que en éstas, con la misma estructura de representación que ahora ostentan, es poco probable que exista un equilibrio ponderado entre los aspectos técnicos y las repercusiones que estos pueden tener en un buen número de ciudadanos.

No es posible finalizar sin hacer una mínima referencia al menos a otras posibilidades de relación entre el puerto y el territorio andaluz. Dos temas de máximo interés y actualidad pueden absorber en los próximos años la atención de investigadores y estudiosos en la dialéctica puerto/territorio: el “desenclave” y las áreas industriales portuarias.

El primer vocablo, acuñado en los mismos términos que LABASSE (1973, pp. 143) implica “los intentos coherentes emprendidos por los poderes públicos para romper el aislamiento material de zonas que quedarían en manos del estacionamiento económico”. Es necesario calibrar, valorar y diseñar las estrategias pertinentes para que la congestión de los accesos a las ciudades andaluzas (cifras de 20.000 y 25.000 vehículos/día no son tan infrecuentes) no estrangule el normal desenvolvimiento de la actividad portuaria. Parece ser que el plan de carreteras y accesos esbozado hasta 1992 permitirá el desenclave de los principales núcleos de nuestra CA.

De igual modo, los puertos andaluces, como nodos de localización singular que son, tendrán un importante papel en la aceleración del proceso de industrialización regional. Estos, pueden ser considerados como focos “inducidos” o “inductores” de la actividad industrial como los denomina ROCHER y VACA (1974); dependiendo de si actúan al compás del propio desarrollo económico o si se utilizan como elementos de promoción, asistiremos a su consideración como agentes de acompañamiento o impulsión de la actividad transformadora respectivamente.

Aunque no es difícil adivinar que su función no será ni tan siquiera parecida a la que tuvieron en el pasado, debido a la rápida evolución técnica de los medios de producción y transporte y a los nuevos criterios de localización utilizados hoy día (VIGARIE, 1982), no es raro tropezar con un buen número de opiniones favorables a utilizar los puertos andaluces (Algeciras, Bahía de Cádiz y Sevilla por citar los ejemplos más frecuentes), como revulsivo contra la crisis económica de nuestra región¹⁰.

Lo que ya no es tan fácil de encontrar son los efectos derivados de tales iniciativas industriales en el territorio. Precisamente para evitar los efectos contaminantes, los de concentración demográfica, los desequilibrios generados, etc., es necesario considerar al puerto dentro de la planificación integral del territorio. Otra cuestión, y no menos importante, suele quedar sobreesida en la propia evolución de los proyectos portuarios y es la que hace referencia a las posibles servidumbres, respecto de otras regiones, que probablemente aparecerán.

En algunas ocasiones una obra portuaria beneficia más a una región distante de ese puerto o a una multinacional del transporte que a la propia comunidad que soporta los efectos negativos de su construcción¹¹. No parece sencillo, a primera vista, arbitrar soluciones que complazcan a todas las partes que convergen en la actividad portuaria y que se benefician de ella de un modo u otro.

10. Véanse para mayor detalle los trabajos de SODIAN (1986), SALAS (1986), LOPEZ (1986) y HERRERO (1986).

11. El artículo de MARTIN Y OTROS no deja ningún lugar a dudas en el caso concreto de Algeciras.

6. CONCLUSIONES

Las repercusiones que las obras portuarias pueden tener en el sistema territorial son numerosas y suelen presentarse de forma compleja e interconexa. El estudio de las relaciones puerto y territorio evidencia una larga serie de disfunciones provocadas por el tratamiento tradicional, individualizado y separado, a que han sido sometidos ambos sistemas, dentro de un concepto más operativo que integrador de la OT. A los problemas ya clásicos es preciso añadir hoy, los derivados del nuevo ordenamiento constitucional, que confiere a los entes autonómicos unas competencias condicionadas por las consecuencias que se desprenden del desarrollo de las funciones que la Administración Central sigue conservando.

BIBLIOGRAFIA

- APARICIO, P., "Intervención en el Panel: Incidencia de las Corporaciones Autonómicas y Locales en los Puertos", *I Jornadas Sindicales de Puertos de Andalucía*, Cádiz, 1986.
- BARRAGANMUÑOZ, JUAN M., (A), "Puntos básicos para la elaboración de una metodología de OT sectorial: los puertos", *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986, 10 ff.
- BARRAGANMUÑOZ, JUAN M., (B), "The Areas of Port Influence in Spanish Bibliography", *Regional Conference on Mediterranean Countries*, Working Group on Transport, International Geographical Union, León, 1986, pp. 203-221.
- BARRAGANMUÑOZ, JUAN M., (A), "Puertos y Territorio en Andalucía: dificultades para una ordenación integrada", *II Conferencia de las Regiones del Mediterráneo*, Consejo de Europa, Málaga, 1987, 17 ff.
- BARRAGANMUÑOZ, JUAN M., (B), "El puerto de la Bahía de Cádiz", en *El Frente Portuario andaluz y la OT*, Informe dirigido por R. Esteve Secall y presentado al Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Junta de Andalucía, 1987.
- BLASCO, J., "La distribución competencial en materia de política regional en el Estado de las Autonomías", *Revista de Estudios Territoriales*, n. 20, 1986, pp. 161-177.
- BULLO, O., "Il Porto Vecchio di Trieste", *Sulla Riabilitazione di Antiche Aree Portuali*, UIMP, Santander, 1985, 15 pp.
- CALDERON BALANZATEGUI, E., *Lecciones de Ordenación del Territorio*, Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, E.T.S.I.C.C.P., 1984-1987, Tomo I, (paginación por temas).
- COLMENAR, E., "Iniciativas para mejorar las relaciones puerto-ciudad", *Revista del MOPU*, n. 339, Enero, 1987, pp. 74-78.
- COWAN, J., "Autonomy benefits three Spanish ports", *Cargo-System*, vol. 11, n. 6, June, 1984, pp. 50-55.

- DIAZ, C., "El puerto de la Bahía de Cádiz", *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986.
- DIRECTION DES PORTS ET DE LA NAVIGATION MARITIMES, "La manutención portuaire", París, Equerra, 1987, 32 pp.
- D.G.P.C. (Dirección General de Puertos y Costas), *Metodología para la evaluación de proyectos de inversión en puertos*, Madrid, Servicio de Publicaciones del MOPU, 1981, 78 pp.
- D.G.P.C. "Plan General de Puertos 1985-1990", 1986, 331 pp.
- D.G.P.C. *Manual de evaluación de inversiones en puertos*, Madrid, MOPU, 1986, 2 vol. (Memoria y Anejos).
- D.G.P.C. *Memoria 1985*, Madrid, DGPC, 1986, 240 pp.
- ERRAZQUIN CARACUEL, L., "Gestión y Administración de Puertos", *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986, 7 ff.
- FERNANDEZ ORDOÑEZ, J.A., "Conclusiones", *Rehabilitación de antiguos espacios portuarios*, Santander, UIMP, 1985.
- GARCIA RETUERTA, C., "Rehabilitación de antiguos espacios portuarios. Mirando al mar", *Revista MOPU*, 1985, pp. 30-35.
- GOMEZ ORDOÑEZ, J.L., "La relación ciudad-puerto. Algunas consideraciones desde la ingeniería portuaria", *II Jornadas sobre la ciudad y el mar*, Cádiz, 1987, (Conferencia).
- GONZALEZ PAZ, J., "Política de ordenación Integrada de los espacios litorales", *Estudios Territoriales*, n. 6, 1982, pp. 97-109.
- GROSSO, S., "Algeciras, primer puerto nacional en pasajeros, vehículos y contenedores", *Diario de Cádiz*, 2-8-1987, Suplemento Dominical, pp. 6-9.
- HERNANDEZ PALOMEQUE, G.M., "El puerto de la Bahía de Cádiz", *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986, sin paginar.
- HERRERO LEON, F., "El puerto, fuente del desarrollo económico", *Diario 16*, Especial 30-11-1986, pp. XVI.
- INSTITUTO DEL TERRITORIO Y URBANISMO, (ITU), "Pliego de prescripciones técnicas que han de regir en la contratación de los servicios técnicos para la redacción del Plan Especial de ordenación del Puerto de.....", 1986.
- INTECSA-EYSER, "Estudios y previsión del tráfico portuario", DGP y MOP, 1976, 221 pp. (Trabajos correspondientes al Informe 1: Centros generadores de tráfico).
- LABASSE, J., *La organización del espacio*, Madrid, IEAL, 1973, 752 pp.
- LOPEZ CUEVAS, V.J., "El puerto de Algeciras y sus posibilidades", *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986, 11 ff.
- LULIO, "La Junta del Puerto de Palma teme que el PGOU sea un obstáculo para el desarrollo de sus actividades", *CARGO NEWS*, N. 27, 1983, pp. 30.
- MARTIN, J.L., y OTROS, "El puerto de Algeciras: una metodología para el estudio de sus funciones", *Geographia*, año XXV, 1983, pp. 27-59.
- MARTIN ALMENDRO, M., "Situación del transporte marítimo en las zonas Surmediterránea y Suraatlántica", *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986, 4 ff.
- MARTIN-CRESPO DIAZ, J., "Posibilidades reales de la OT en España", *Curso de OT*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1983, pp. 121-126.

- MARTINEZ MARIN, J.J.; BENTUE GOMEZ, C., “El puerto de Almería: actividad portuaria y espacio urbano”, *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986.
- MOORE, G., “La ampliación portuaria pasa por un entendimiento entre Algeciras, Cádiz y Gibraltar”, *Diario de Cádiz*, 24-8-1986, pp. 17.
- MORAL CARRO, R. del, y BERENGUER PEREZ, J.M., *Curso de Ingeniería de Puertos y Costas*, Oyarzun, MOPU, Tomo I, 482 pp.
- OLLERO MARIN, M., “Puertos no de Interés General”, *II Conferencia de las Regiones del Mediterráneo*. Consejo de Europa, Málaga, 1987, 7 ff.
- PESQUERA GONZALEZ, M.A., “Plan estratégico del puerto de Santander: programas sectoriales e implicaciones regionales”, *Configuración de la estructura económica y social de Cantabria. El papel del puerto de Santander*, UIMP, MOPU, 1985, pp. 287-332.
- PESQUERA GONZALEZ, M.A., “Una nueva respuesta a las tensiones ciudad-puerto”, *Rehabilitación de antiguos espacios portuarios*, UIMP, Santander, 1985, 5 ff.
- POZUETA ECHEVARRI, J., “Los espacios portuarios en el planeamiento urbano: de espacio en blanco a espacio codiciado. Una aproximación a su tratamiento urbanístico”, *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986 (sin paginar).
- REVUELTA BELANDIA, J.F., “El puerto de Bilbao y sus conurbación. Una posible solución para el futuro”, *II Jornadas sobre la Ciudad y el Mar*, Cádiz, 1987, (sin paginar).
- RIDRUEJO, J.A., “Ordenación Territorial: de la teoría a la práctica”, *Curso de OT*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1983, pp. 97-107.
- ROCHER y VACA, R., “Asentamiento de grandes complejos industriales”, *I Curso de Análisis, Planeamiento y Gestión del Medio Litoral*, Colegio de Ingenieros de CCP, Madrid, 1974, pp. 93-107.
- RODRIGUEZ BARO, R., “Política portuaria en los puertos de Andalucía”, *I Jornadas Sindicales de Puertos de Andalucía*, Cádiz, 1986, 11 pp.
- RUJAS, M., “Integración de la planificación física, socioeconómica y ambiental en la provincia de Huelva”, *Revista de Estudios Territoriales*, n. 5, 1982, pp. 69-78.
- SAENZ DE BURUAGA, G., “OT y proceso autonómico”, *Curso de Ordenación del Territorio*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1983, pp. 33-40.
- SALAS TORNERO, J.M., “Gestión fluvial, ordenación de cauces y riberas”, *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986, 11 ff.
- SANTOS SABRAS, M., “Las competencias de las Comunidades Autónomas en materia portuaria”, *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986, 28 ff.
- SODIAN, *Plan Bahía de Cádiz*, Córdoba, Grupo Patrocinador del Plan Bahía de Cádiz, 1986, 186 pp.
- TURRO, M., “La cooperación entre las regiones mediterráneas en materia de transportes”, *II Conferencia de las Regiones del Mediterráneo*, Consejo de Europa, Málaga, 1987, 5 ff.
- UNAMUNO HIERRO, J. de, y MELERO GULLO, A.M., “Los ejes de comunicación en el Area Mediterránea: la necesidad de su desarrollo en el Norte de Africa”, *II Encuentro sobre Economía de la Europa del Sur*, Marbella, 1986, 57 ff.
- VIGARIE, A., “Quel avenir pour les zones industrielles portuaires”, *Revue de la Navigation Fluviale Europeenne*, Oct., 1982, pp. 569-573.

- VIGARIE, A., "Seaports of North-West Europe", (The role of local and regional authorities in organisation, financing and development), *Conference of European Regions and Towns with port facilities*, Vigo, 1986, 11 ff.
- VALLEGA, A., "Les ports maritimes de la Méditerranée" (Le rôle des collectivités locales et régionales dans l'organisation, le financement et le développement), *Conférence des régions et villes portuaires européennes*, Vigo, 1986, 20 ff.
- ZUBIETA IRUN, J.L., "Una definición para los sistemas espaciales en Geografía y Ordenación Territorial. Aplicación a los sistemas portuarios", *Revista de Obras Públicas*, Agosto, 1981, pp. 549-556.
- ZUBIETA IRUN, J.L., "Red portuaria y planeamiento regional", *Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986, 27 ff.