

Meeting Public and Private Interests in Port Landscapes

Cómo satisfacer los intereses públicos y privados en los paisajes portuarios

El Puerto de Róterdam tiene una buena reputación, y no quiere defraudar. El puerto se encuentra entre los 3 primeros en el ranking mundial del Índice de Ejecución Logística (LPI), y es el número 1 en el ranking de Europa. Mantener este puesto es un reto muy difícil, a la hora de proporcionar espacio, aguas de navegar profundas y seguras, una buena infraestructura de transporte en la región interior, distintos servicios marítimos, reglamentos y normas ambientales muy claras y por supuesto, tarifas muy competitivas. La estrategia es el concepto de un puerto de calidad, en el sentido más amplio. Teniendo en cuenta lo anterior, los valores tales como la formación y especialización del personal y la imagen del puerto como lugar de trabajo, se están volviendo cada vez más importantes.

Al principio, el Puerto de Róterdam no era un puerto de mar. Hasta finales del siglo XIX, los buques tenían que entrar por una trayectoria de 55 kilómetros llena de obstáculos antes de poder amarrar en los muelles de Róterdam. En aquel entonces, la ciudad y el puerto se encontraban completamente integrados, tanto en el sentido físico como en el sentido socioeconómico y cultural.

A consecuencia de los desarrollos logísticos y una mayor conciencia en cuestiones ambientales y de seguridad, la ciudad y el puerto se separaron físicamente. Como ocurrió en muchos casos europeos, el puerto dejó a la ciudad un espacio donde podía construir zonas residenciales. Los negocios de hoy se han vuelto actores globales, y a diferencia de los dignatarios del pasado, no tienen vínculos sociales dentro de la ciudad.

En el año 2004, el Puerto de Róterdam (PoR) dejó de ser un servicio civil, convirtiéndose en una entidad pública. El Ayuntamiento ya no tiene control político directo. Las precondiciones financieras para la entidad se han vuelto muy duras, y la fuerte competición entre los puertos europeos ha dado lugar a que se centren mucho más en objetivos comerciales y en la recuperación de las inversiones. En la actualidad, el puerto está a punto de ampliarse de nuevo, con la construcción sobre 2,000 hectáreas de terreno ganado al mar (Maasvlakte 2), que comenzó en 2008. Esta nueva zona portuaria se encuentra a casi 50 Km. del centro de la ciudad de Róterdam, lo cual, desde un punto de vista holandés, está bastante lejos.

Así, se podría suponer que la ciudad y el puerto se están distanciando. No obstante, como corporación, el Puerto de Róterdam sigue haciendo bastante esfuerzo para mantener sus vínculos con la zona urbana. El propósito de este artículo es explicar estos esfuerzos utilizando como ejemplo 2 actividades en concreto, haciendo hincapié en el espacio público.

Evolución de las relaciones entre el puerto y la ciudad

La conciencia de que existe una estrecha relación entre el puerto y la ciudad no ha cambiado a través de los años. Hay intereses públicos mutuos, que se ven reflejados en el Port Vision 2000. En general, un puerto de alta calidad necesita un entorno vital de alta calidad (viviendas, zonas verdes, servicios públicos y una vida

The Port of Rotterdam has a reputation to maintain. The port ranks within the top 3 best on the world list Logistic Performance Index and is market leader in Europe. Maintaining this position is a huge task, in terms of providing space, deep and safe navigation waters, excellent hinterland connections, maritime services, clear environmental regulations and competitive tariffs. The strategy is the concept of a quality port, in the broadest sense. With that in mind, the so-called soft values, such as education, skills of the labour-force and the image of the port as a working place, are becoming increasingly more important.

Originally, the Port of Rotterdam was not a seaport. Until late in the 19th century, ships had to navigate through a tricky 35-mile route in order to reach the quays of Rotterdam. At that time, city and port were fully integrated, in a cultural, socio-economic and physical way.

As a result of logistic developments and the increasing awareness of environment and safety, city and port eventually became spatially separated. Like in many other European ports, the port left space for the city, which developed residential areas. Also, port businesses increasingly became global players without the social connections with the city, as the former dignitaries had.

In 2004, the Port of Rotterdam Authority changed from a civil service into a publicly owned corporation. The city council doesn't have direct (political) control anymore. The financial preconditions for the corporation have become quite sharp, and the fierce competition between European ports results in a stronger focus on commercial targets and return-on-investment. Today, the port is on the verge of further expansion. The construction of the land reclamation of 2.000 hectares (Maasvlakte 2) started in 2008. The distance between this new port area and the city centre of Rotterdam will be almost 50 kilometres. This is quite a distance from a Dutch point of view.

One could easily conclude from the above that city and port are growing apart. However, the Port Authority, as a corporation, is still putting quite an effort into the relationship between the port and its urban region. This article explains why, and illustrates this by focussing on 2 relevant projects.

Evolution of Port City Relationship

The awareness of a strong port city relationship has not diminished over the years. It was subscribed in the Port Vision 2020 (2004) that a high quality port needs a high quality of life (housing, green areas, amenities and cultural life). More specifically, the following perspectives are getting a lot of attention:

– *Labour force and education*: today, 70.000 people work in the port. However, new labour is hard to get, despite the fact that Rotterdam has a relatively young and diverse population. This population is generally not well qualified or seems not to be interested in a job in the port. The Port Authority, together with the port business community, the municipality and the educational institutes are cooperating on a variety of projects for educational programmes and work-learn jobs, which aim to challenge young people to apply for jobs in the port.

– *Sustainable economic development*: the port facilitates a giant energy cluster and aims to be one of the most innovative and clean ports for (sustainable) energy. Port



Áerial view of the Port of Rotterdam
Vista aérea del puerto de Róterdam

and city have put their hands together, and are calling for an ambitious programme to cope with climate change. The goal of the so-called “Rotterdam Climate Initiative” (see www.rotterdamclimateinitiative.nl) is to reduce emissions of CO₂ by 50%, to be achieved in 2025. This programme will be a giant stimulus for innovations on new sustainable energy sources, efficiency of production and logistic processes. The Rotterdam region will benefit from this new knowledge economy.

– *Mental Map*: the port is hardly visible in the central district of Rotterdam. Especially young people hardly know that there is a World Port in their backyard. However, the port still defines the identity of the city. Rotterdam is a relatively small city (600.000 inhabitants) with a giant world port (throughput 420 millions tonnes, 10.000 hectares). The port community has to keep its licence-to-operate. The Port Authority is putting a lot of effort in events, sponsors social initiatives, and so on. A recent initiative is the “Rotterdam Port Experience”, located at the riverside in the city centre, where the public can experience an attractive and interactive introduction to the port.



– *Quality of space*: besides the construction of Maasvlakte 2, the Rotterdam Port Authority is also eager to offer new space for maritime services, maritime industries, suppliers and specialized distribution activities. These businesses enhance the general port quality and generate added value and highly qualified jobs. They need smaller plots, not too far from the suppliers of labour force (city/urban region), more public amenities, public transport and a higher quality of public space. These 4 perspectives are the triggers for both the RDM project and a programme for landscaping.

RDM Campus: from Ship Yard to Brain Yard

The Rotterdam City Council and the Port of Rotterdam are cooperating to create an extraordinary combination of living and working areas in the older part of the port. The so called City Ports area includes 1600 hectares of land and water basins located close to the city. This area will be renewed in a long term

cultural). Concretamente, se está prestando mucha atención a las siguientes perspectivas:

– *Mano de obra y educación*: unas 70,000 personas trabajan en el puerto. No obstante, resulta difícil obtener mano de obra nueva, a pesar de que la edad media de los habitantes de Róterdam es relativamente baja. Hay una escasez de personal cualificado y parece ser que los habitantes tienen poco interés en trabajar en el puerto. El Puerto de Róterdam, el sector comercial, el municipio y las instituciones docentes están colaborando en diversos proyectos para programas de enseñanza y actividades que combinan el trabajo y el aprendizaje, con el fin de fomentar entre los jóvenes un interés en solicitar puestos de trabajo en el puerto.

– *Desarrollo económico sostenible*: el puerto facilita un enorme foco de energía y quiere ser uno de los puertos más limpios e innovadores para la energía sostenible. El puerto, sus iniciativas y el Ayuntamiento de Róterdam han unido fuerzas y están exigiendo un programa ambicioso para hacer frente al cambio climático. El objetivo de la "Iniciativa Climática de Róterdam" (vee www.rotterdamclimateinitiative.nl) es reducir las emisiones de CO₂ en un 50% antes de 2025. Este programa fomentará innovación en los campos de fuentes de energía sostenibles, eficacia productiva y procesos logísticos. La Región de Róterdam en su conjunto se verá beneficiada de esta economía de nuevos conocimientos.

– *Mapa mental*: apenas se puede apreciar la presencia del puerto en el distrito céntrico de Róterdam. Los jóvenes, sobre todo, no se dan cuenta de que tienen uno de los puertos más importantes del mundo en su "patio trasero". No obstante, el puerto sigue definiendo la identidad e la ciudad. Róterdam es una ciudad relativamente pequeña (600,000 habitantes) con un puerto muy grande a nivel mundial (volumen de mercancías de 420 millones de toneladas en 2008, 10,000 Ha.). El puerto y la comunidad portuaria tienen que conservar su concesión para seguir operando. El Puerto de Róterdam está realizando un gran esfuerzo organizando actividades, patrocinando iniciativas sociales, etc. Una iniciativa reciente es la "Experiencia Portuaria", un centro moderno de información dentro de la ciudad, donde se presenta a los ciudadanos una introducción interactiva al puerto.

– *Calidad del espacio*: además de encontrar espacio para Maasvlakte 2, el puerto desea ofrecer nuevos espacios para los servicios marítimos, las industrias marítimas, los proveedores y actividades especializadas de distribución. Dichos negocios más pequeños mejoran la calidad del puerto y generan valor añadido y puestos de trabajo que exige personal altamente cualificado. Este tipo de actividades necesita terrenos de tamaño más reducido, no demasiado lejos de las fuentes de empleo (ciudad/región urbana). Dichas iniciativas tienen un impacto positivo sobre el espacio público en la zona.

Estas 4 perspectivas se aplican tanto al Proyecto Ciudad-Puerto como al Programa de Paisajismo (o "calidad de imagen") del Puerto de Róterdam.

Campus de RDM: de astillero a centro cerebral

El Ayuntamiento de la Ciudad de Róterdam y el Puerto de Róterdam están colaborando para crear una combinación de zonas residenciales y de empleo en las partes más antiguas del puerto. La denominada zona City Ports, 1.600 hectáreas de terreno y dársenas situados cerca de la ciudad, se revitalizará en un proceso paulatino a largo plazo en las próximas décadas. Los objetivos principales de este proyecto son por una parte, mejorar el Puerto de Róterdam y su estructura económica y por otra parte mejorar las viviendas y la calidad de vida.

Dentro de dicho proceso, una de las actividades de vanguardia es el establecimiento del Campus de RDM – Research, Design and Manufacturing (Investigación, Diseño y Fabricación). Actualmente, el Puerto de Róterdam está restaurando para los promotores de este proyecto, la Universidad de Róterdam y el Colegio de Albeda, patrimonio industrial único que pertenecía a los antiguos astilleros. Asimismo, las empresas portuarias han mostrado interés en este proyecto, porque quieren ofrecer puestos de trabajo y aprendizaje a los estu-

gradual process in the coming decades. The aims of the project are to strengthen the port of Rotterdam and its economic structure, while simultaneously improving housing and living quality.

One of the spearheads in this process is the settlement of the RDM Campus in the former Rotterdam Dry Dock Area. Today, RDM stands for Research, Design and Manufacturing. At this moment, the Port of Rotterdam Authority is restoring the unique industrial heritage of the former shipyard company, in favor of educational institutes, Rotterdam University and Albeda College. Port companies are interested in this project as well, they are eager to offer work-learn places to the students. A part of the former Machine Hall is now reconstructed for small innovative businesses on energy and water management. This so-called Innovation Dock will be the springboard for young entrepreneurs; they can lease a plot in the giant hall and make use of all kind of services.

Together with this, the connections with the small isolated but charming village Heijplaat will be restored, the villages now have better public transport (waterbus) and can make use of all the public services around.

If one takes into account the history of the port, the renewal of older port areas is quite a new activity for the authority. During previous decades, the declined port spaces were handed over to the city, in order to develop residential areas (Zalmhaven, Kop van Zuid, and so on). Dealing with places that have fallen in decay, with valuable industrial heritage, and with the many stakeholders involved, is a different kettle of fish. Needless to say that long term transformations of older areas will definitely require other skills and competences of our project managers.

Spatial Quality or “Image” Quality

With the new developments, from Maasvlakte 2 to the City Ports, the question arises whether spatial quality should play a role in the “quality port”.

Spatial quality supports the port’s image, the settlement of new real estate and (knowledge based) businesses, the attraction of new employees and “licence-to-operate”. At least, that was the assumption when we started a programme on “image quality”. Foreign visitors at our port are often astonished by its organised appearance, the robust infrastructure, the green spaces and the way in which the port is embedded in the landscape. However, the average resident of Rotterdam will not experience this beauty. As described earlier, the port has gradually been making its way towards the North Sea. The dividing, physical line between port and city is a dynamic one. In the areas surrounding this line, as is the case in a lot of European ports, things are nearly always in a bad state, from a physical point of view. This applies just as much to the neighbouring districts as to the port areas, where local people generally see depressing, inward-looking buildings, fences and empty marshalling yards. Getting to the waterfront is quite an achievement in itself. Dikes, unused railway lines and subsided, uneven kerbs do not invite one to try, and often make it impossible for safety reasons.

In addition, despite some spectacular views, if you travel a little further into the port on a windy day you will find yourself wondering, who on earth would want to settle his office here or want to work here? Cafés are scarce, and shops, hotels, and public transport are not to be found.

Challenge to Designers

We started the programme of ‘image quality’ (Dutch term: *beeldkwaliteit*), which our engineers and business managers took some time to get used to. However, the Dutch Architecture Memorandum describes this term pretty clearly: “all aspects that can affect the predictability and perception of the spatial environment and objects in this environment”.

But how to accomplish the improvement? That was the question that six design firms were asked to resolve.

After an inspiring design process, organised by the Port Authority and the Netherlands Architectural Institute, it was striking to see that the architects chose different aims and targets groups; MVRDV focused on the future position of Rotterdam in the world as a “Euro Port” or better: -port. A world port that

diantes. Una parte de la antigua Nave de Maquinaria se ha transformado en un centro de negocios innovadores para la gestión de la energía y el agua. Este centro denominado la Dársena de la Innovación servirá de trampolín para los jóvenes empresarios: pueden alquilar una zona dentro de la inmensa nave y utilizarla para todo tipo de servicios.

Además, se va a restablecer la conexión con el pequeño pueblo de Heijplaat, encantador pero aislado. El pueblo ya tiene mejor transporte público (acuático) y puede aprovechar todos los servicios públicos que le rodean.

Si se tiene en cuenta la historia del puerto, la modernización de las antiguas zonas portuarias es una actividad relativamente nueva para el Puerto de Róterdam. En las décadas anteriores, se entregaron a la ciudad los espacios portuarios en declive, para que pudieran construir zonas residenciales (Kop van Zuid, Schiehaven-Mullerpier, etc.). No obstante, plantear la remodelación de elementos en mal estado, bienes inmobiliarios e infraestructuras, que contienen todo tipo de patrimonio de interés cultural y muchos interesados, es una actividad muy distinta. Huelga decir que se van a necesitar otras cualidades y habilidades para transformar un antiguo paisaje portuario en un nuevo paisaje portuario.

Calidad espacial o calidad de “imagen”

Con los nuevos complejos y construcciones, desde Maasvlakte 2 hasta el City Ports Project, se plantea la pregunta si la calidad espacial debería jugar un papel en el “puerto de calidad”.

La calidad espacial mejora la imagen del puerto, fomenta la llegada de nuevos bienes inmobiliarios, negocios basados en el conocimiento y atrae nuevos empleados y concesiones para operar. Al menos, eso es lo que pensamos cuando iniciamos un programa de “calidad de imagen”. Casi todos los extranjeros que visitan nuestro puerto se quedan muy sorprendidos al ver su aspecto tan organizado, una infraestructura tan robusta, las zonas verdes y la manera en que el puerto forma un conjunto armonioso con su entorno. No obstante, en general, los residentes de Róterdam no van a apreciar esta belleza. Como ya hemos dicho, el puerto ha ido acercándose paulatinamente al Mar Norte. La línea física que divide el puerto y la ciudad es dinámica. Como ocurre en muchos puertos europeos, las zonas alrededor de esta línea casi siempre se encuentran en mal estado desde un punto de vista físico. Esta situación afecta tanto a los barrios lindantes como a las zonas portuarias, donde los vecinos suelen ver edificios “introvertidos” y vías muertas o apartaderos vacíos. Llegar hasta el frente marítimo es todo un logro. Diques, ferrocarriles en desuso y abandonados, bordes y cunetas hundidos desanimarían a cualquiera, o impedirían acceso por motivos de seguridad. Y a pesar de unos panoramas espectaculares, si uno se adentra un poco más en el puerto y llega hasta el parque de distribución Maasvlakte, puede que se plantee la pregunta... ¿Quién querría trabajar en un sitio como éste? Hay pocas cafeterías y hoteles, y el transporte público es escaso.

Desafío para los planificadores

Iniciamos el programa de “Calidad de Imagen”, utilizando un término holandés al que los ingenieros y directores comerciales de la Autoridad Portuaria tardaron en acostumbrarse. No obstante, el Informe Arquitectónico Holandés lo define de una manera bastante clara: “todos los aspectos que pueden tener un impacto en la predictibilidad y percepción del entorno espacial y los objetos dentro de dicho entorno”.

¿Pero cómo? Esta es la pregunta que el Puerto de Róterdam, junto con el Instituto Holandés de Arquitectura (NA), planteó a 6 empresas de diseño.

Después de un proceso inspirador y abierto, sorprendía ver que los arquitectos eligieron distintas metas y diferentes públicos objetivos: MVRDV se centró en la futura posición de Róterdam en el mundo como “Euro Port” o, lo que suena mejor, -port. Un puerto a nivel mundial que compite con zonas en auge como Dubái. Las oficinas de H+N+S y Ronald Rietveld eligieron la relación entre el puerto y los ciudadanos de Róterdam como el



can compete with booming areas such as Dubai. The offices of H+N+S and Ronald Rietveld chose the relation of the port with the Rotterdam citizens as their main objective. The focus of West 8 appealed to the entrepreneurship (the businesses) of the port (“be good and show it”). Maxwan designed a concept, which focused on the leisure potential and developed a dense recreational network all over the port, the port as “theme park”. And Mecanoo Architects surprised us with “truck drivers” as an important target group, for whom the amenities in the port are very poor.

Despite the variety of target groups, creative concepts and astonishing images, the architects also gave us joint messages, which we have taken into account.

1) Maintain a clearly readable landscape: show the port in its unique ensemble, with its giant installations and waterfronts. Do not hide it behind non-transparent fences or “green walls”.

2) Add more public amenities (cafes, hotels, panoramaâs, recreational facilities, public transport).

3) Enhance general communication on the landscape; make the port more visible in the city of Rotterdam.

4) Enhance work on sustainable landscaping: expose the new era of sustainable energy sources and intensify the mixed use of space.

The outcomes and the general debate with all the designers confirmed that our question was justified.

From 6 concepts to 1 vision

With that in mind, we have set up one overall vision on spatial quality, assisted by the office of West 8.

This vision is: The World Class Port of Rotterdam is clean, safe, sustainable, and full of innovative entrepreneurs. So it has to look that way.

Old headquarters of the RDM - Research, Design and Manufacturing (© Daria Scagliola)

Antigua sede de RDM - Research, Design and Manufacturing (© Daria Scagliola)



The basic principle is that the functionality of the port is paramount and that it must be presented better. It is based on the admiration for the functional architecture of cranes, silos, tanks and the immense investments associated with them. Because of their size and scale, these sculptural objects, or port icons with a monumental appearance, form the 'essence of planning'.

To do justice to these icons and their surrounding landscape, which most people experience driving along the highway, simple basic conditions have to be kept in mind, which interpret the port in its most pure, functional form:

- *Low-on-architecture*: no designing but clear functional architecture
- *Low-on-colour*: big objects like tanks and installations have to be well maintained, clean and have preferably light colours (white, grey, silver), signifying clean technology and safety
- *Clear green structure* with low, well maintained thickets or grass fields. Thick green areas (trees) are to be developed near villages and recreational areas
- *Pride of entrepreneurship*: place well-designed logos and/or names of the enterprises on real estate.
- *Enjoy the port*: create magnificent panoramas in the port, attract public to them by means of well-chosen signs
- *Enhance the night image*: illuminate some large sculptural objects (icons).

From Vision to Execution

A consistent approach takes a long run and involvement of a lot of parties. Besides a lot of projects, some instruments have been developed, such as:

- A leaflet with the basic preconditions which is part of new lease contracts.
- Communication of favourite spots, for instance attractive route maps for cyclists.
- A yearly prize for the company with the best care for its yard and real estate.
- And a manual for design of public space and infrastructure in the port is on its way.

The most difficult task for this immense landscape is: long term consistency in development, engineering and maintenance. The Port Authority is landlord of 10.000 hectares of land and port basins. Hundreds of people work daily on leasing, designing, engineering, constructing and maintaining the port infrastructure and public spaces. All these activities have their influence on the

objetivo prioritario. El enfoque de West 8 era un llamamiento a los negocios del puerto a "ser buenos y demuéstralo". Maxwan desarrolló un concepto que hacía hincapié en las posibilidades recreativas y de ocio del puerto como un enorme "parque temático". Y finalmente, Mecanoo Architects nos sorprendían al elegir a los "camioneros" como su público objetivo principal, para los cuales los servicios en el puerto son muy escasos y de poca calidad.

Además de la variedad de conceptos creativos e imágenes increíbles, los arquitectos asimismo nos proporcionaron mensajes, que hemos tenido en cuenta.

1. Conseguir un paisaje que es fácil de interpretar: demostrar el puerto como un conjunto único, con sus grandes instalaciones y frentes marítimos. No esconderlo detrás de vallas opacas o "muros verdes".
2. Incluir más servicios públicos (cafeterías, hoteles, panoramas, instalaciones de recreo, transporte público, etc.).
3. Mejorar la comunicación dentro del paisaje, hacer que el puerto sea más visible desde la Ciudad de Róterdam.
4. Fomentar los trabajos con el fin de conseguir un paisaje sostenible: dejar patente la nueva época de fuentes de energía sostenibles y aumentar el uso mixto del espacio.

Todos los encuentros y los debates con los planificadores confirmaron que nuestra pregunta era válida.

Una visión a partir de seis conceptos

Teniendo en cuenta lo citado, y con la ayuda del bufete de West 8, hemos establecido una visión global en cuanto a la calidad espacial se refiere.

Esta visión es: el Puerto de Róterdam de Talla Mundial, es limpio, seguro, sostenible y lleno de empresarios innovadores. Por tanto, tiene que cumplir con dicha afirmación.

El principio básico es que la funcionalidad del puerto tiene una importancia primordial, y que es preciso presentar esa funcionalidad de una manera mejor. Se basa en una admiración por la arquitectura funcional de las grúas, los silos, los depósitos y las enormes inversiones asociadas. Por su magnitud y dimensiones, estas esculturas, o iconos portuarios con aspecto de monumentos, constituyen "los elementos fundamentales de la planificación".

Big sand dune (H+N+S Arquitectos Paisajistas)
Duna Muy Grande (H+N+S Arquitectos Paisajistas)



“looks” of the port. Not to speak of the influence of the many businesses... The other obstacles are the regulations on settlement of public amenities within the port area. Recently, the Authority worked on a high quality real estate project; the development of a huge truck parking lot, together with offices, hotel, restaurants and other amenities. This project was cancelled as the result of new state regulations on safety.

More urban?

The port business is top priority in the strategy of the Port of Rotterdam Authority. But inevitably, public and private interests are coming together in the modern port's landscape. There is more attention to spatial quality. That does not mean more “designing”. On the contrary! A consistent approach on engineering, maintenance and above all programming of public amenities is needed. The port can become more “urban”, in terms of awareness of the importance of people's conveniences. The port is a unique landscape where people work, have to pass through, live alongside, or want to discover. It is the task of the Port Authority, and port community, to make the time these people spend in the port enjoyable.

A new perspective is set up for a modern port-city relation. The port will only be better for it!

Para hacer justicia a estos iconos y su entorno, que la mayoría de las personas observan circulando por la autopista, hay que ayudarles a ver el puerto en su forma más pura y funcional:

- *Bajo perfil arquitectónico*: arquitectura clara y funcional
- *Bajo perfil de colores*: los objetos grandes como los depósitos y las instalaciones han de conservarse bien, tienen que estar limpios y los colores deben ser tonos de blanco, gris y plata. Estos son los colores que simbolizan la tecnología limpia y la seguridad.
- *No utilización de zonas verdes no funcionales*; resulta difícil mantenerlos y no proporcionan un paisaje fácil de interpretar. En su lugar, crear campos de hierba y matorrales bajos bien cuidados. Habrá que plantar zonas de árboles cerca de pueblos y zonas de recreo.
- *Notoriedad para los emprendedores*: colocar logotipos bien diseñados con los nombres de las empresas implicados.
- *Disfrutar del puerto*: crear panoramas excepcionales dentro del puerto. Atraer el público con una señalización clara.
- *Mejorar la imagen nocturna*: colocar focos alrededor de los grandes objetos esculturales (iconos) y la infraestructura.

Desde la visión hacia la ejecución

Un planteamiento sistemático tarda en realizarse e implica la participación de muchos interesados. Por tanto hay que desarrollar muchas herramientas y proyectos, tales como:

- Un folleto con las condiciones fundamentales forma parte de nuevos contratos con los clientes (empresas privadas).
- Información sobre los lugares preferidos, con la publicación cada año de distintas rutas para bicicletas, por ejemplo.
- Se va a convocar anualmente un concurso, otorgando un premio para la empresa que mejor cuida su parcela.
- Se está preparando un manual para la planificación de los espacios públicos y la infraestructura dentro del puerto. Esto crea una concientización entre los ingenieros proyectistas y un planteamiento sistemático hacia el espacio público.

La tarea más difícil para este paisaje tan extenso es una gestión sistemática. El Puerto de Róterdam es el propietario de más de 10.000 hectáreas de terreno, dársenas y muelles. Cientos de personas están trabajando todos los días en el traspaso de parcelas, en la planificación, la ingeniería y en la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria y los espacios públicos. Todas estas actividades tienen un impacto sobre la estética del puerto. Y asimismo afectan a los muchos negocios. El otro problema es establecer los servicios públicos en el puerto. Hace poco tiempo, el Puerto de Róterdam se veía obligado a frenar un proyecto inmobiliario de alta calidad con espacio público dentro de la zona petroquímica (Europoort). Por motivos de seguridad a nivel estatal, se prohibió la construcción de un nuevo aparcamiento para camiones, con hotel, restaurantes y otros servicios e instalaciones.

¿Más urbano?

Para el Puerto de Róterdam, los negocios portuarios son de alta prioridad. Los intereses públicos y privados están uniendo fuerzas no solamente en las zonas más antiguas del puerto sino también en el paisaje del puerto moderno. Se está prestando más atención a la calidad espacial. Esto no quiere decir más “planificación”. ¡Todo lo contrario! Lo que el puerto necesita es un enfoque coherente y sistemático respecto a la ingeniería, el mantenimiento y, sobre todo, la programación de aseos públicos. Desde dicha perspectiva, el puerto tiene que volverse más urbano.

El Puerto de Róterdam tiene un paisaje único donde las personas trabajan, por donde circulan, donde viven, y es un espacio que quieren descubrir. Es la obligación del puerto y la comunidad portuaria garantizar que la gente disfrute de su tiempo en estos espacios.

Se ha establecido una nueva perspectiva para la relación entre el puerto moderno y la ciudad. ¡El puerto sólo puede beneficiarse!