

# Port City Identity and Urban Planning

Identidad  
de la ciudad puerto  
y planificación urbana

## La imagen negativa de los puertos de mar y el declive de su apoyo público

Resulta cada vez más frecuente que tanto el gran público como los organismos que establecen las políticas ven con malos ojos las actividades de los puertos y los proyectos de ampliación. A los puertos de mar se les asocian con todo tipo de daños sociales, desde la destrucción de pueblos pintorescos para facilitar la ampliación del puerto, hasta el derroche de fondos públicos a consecuencia de disputas irracionales entre ciudades portuarias, la contaminación del medio ambiente por culpa de los desastres en el mar, industria y transportación en el interior y el tráfico de mercancías ilegales, drogas e inmigrantes. Además, desde un punto de vista espacial y psicológico, los puertos de mar se están alejando cada vez más de sus ciudades y habitantes. Se están volviendo deshumanizados gracias a la automatización de la manipulación de las mercancías y normas y medidas de seguridad cada vez más estrictas. Dentro de este marco negativo, es a menudo el caso que los de fuera caricaturizan o demonizan los puertos de mar y sus proyectos de ampliación.

Esta tendencia se puede detectar en Europa y otros continentes. A veces, dicho rechazo es tan grande que los vecinos y los ambientalistas hacen causa común para combatirlos con vehemencia tanto en los medios de comunicación como en los escenarios políticos y jurídicos. Muchos proyectos sufren demoras o se archivan definitivamente porque se considera que su impacto en el medio ambiente y en las zonas residenciales es excesivo, o no mitigado o indemnizado suficientemente, o los procedimientos empleados no han sido los adecuados. Incluso cuando se dicta que dichas objeciones no tienen fundamento, o cuando sólo una minoría muy reducida promueven las protestas, o cuando se manipulan la preocupación sobre el medio ambiente para beneficiarse económicamente, esta resistencia casi sistemática contra los proyectos portuarios resulta muy dañino, una fuente de inseguridad jurídica para los inversores y, además, ocasiona más impacto ambiental negativo en otros ámbitos. No obstante, más que ningún otro factor, es la protesta contra los proyectos portuarios que más contribuye a la generalización de la imagen negativa de los puertos de mar. Esta actitud negativa del gran público es lo que pone en peligro el buen funcionamiento de los puertos de mar. Dicho de otra forma, la actitud hostil de la sociedad se está convirtiendo en una amenaza hacia la existencia de los puertos marítimos.

## La política de respuesta: ¿Es pero el remedio que la enfermedad?

En la actualidad, las autoridades portuarias y los operadores están haciendo un esfuerzo para cambiar la situación, con distintos grados de éxito.

Por ejemplo, se están empleando cada vez más los estudios económicos para validar los proyectos de ampliación. No obstante, todavía cualquier argumento de la comunidad portuaria, por muy fuerte que sea su base científica, que enfoca exclusivamente en la importancia socioeconómica (innegable) de los puertos mari-

### The negative Image of Seaports and the Erosion of their Public Support

Port activities and expansion projects are viewed increasingly negatively by the public and policymakers alike. Seaports are associated with all kinds of societal harm, including the destruction of picturesque villages for the sake of port expansion, the squandering of public resources amidst irrational squabbling between port cities, the pollution of the environment through shipping disasters, industry and hinterland transportation, and trafficking in counterfeit goods, drugs and illegal immigrants. Moreover, spatially and psychologically, seaports are drifting ever further away from cities and their populations, and they are becoming dehumanised through growing automation of goods handling and increasingly strict security measures. In this negative climate, it is far from uncommon for seaports and their expansion plans to be caricatured or demonised by outsiders.

This trend is noticeable across Europe and beyond. The societal rejection of port activities and expansion projects is often so acute that local residents and environmental campaigners join forces to combat them vehemently in the media as well as in the political and legal arenas. Many projects suffer delays or cancellation because their detrimental impact on the natural environment or on living conditions in nearby residential areas is deemed to be excessive, or insufficiently mitigated or compensated for, or procedurally inadequately handled. Even if such objections are ultimately declared unfounded, or the protest is instigated by just a tiny minority or certain individuals, or environmental concerns are blatantly misused for private gain, such almost systematic resistance against port projects is extremely harmful, a source of legal insecurity for investors, and often a cause of additional environmental damage in other areas. More than anything else, though, the contestation of port projects contributes to the generalisation of the negative image of seaports. The continuous negativism of the public is undermining political support for seaport projects, which ultimately is compromising those seaports' functioning. In other words, growing societal antagonism is becoming a life-threatening, existential problem to seaports.

### The Policy Response: is the Remedy aggravating the Condition?

Port authorities and operators are today making great efforts to turn the tide, with varying degrees of success.

Expansion projects are, for example, increasingly substantiated with thorough economic studies. Still, any argumentation on the part of the port community, however sound its scientific underpinning, that focuses exclusively on the (undeniable) socioeconomic importance of seaports is doomed to fall on deaf ears or to be dismissed off-hand by fanatical opponents. A monomaniacal discourse on volumes of traffic and employment figures will, in other words, do very little to win over large portions of the public.

The attention that port authorities are paying to effective communications policies, to the staging of port-related events, to environmentally responsible management, and to prior deliberation with all parties through so-called stakeholder management is helpful in overcoming the worst negativism, but it will not lead to a restoration of seaports' unequivocally positive societal status.

Eric Van Hooydonk

The societal rejection of port activities and expansion projects is noticeable across Europe and beyond. Stop the Madness, expressed here in a watercolour by Rudi Van Buel, is the motto of the campaigners against new container docks in Antwerp that threaten the tiny village of Doel.

El rechazo por parte de la sociedad, de las actividades portuarias y los proyectos de ampliación se hace patente tanto en Europa como en otros continentes. Para la Locura, expresado aquí en una acuarela de Rudi Van Buel, es el lema de los que luchan contra los nuevos muelles de contenedores en Amberes (Antwerpen) que amenaza al pequeño pueblo de Doel.



For that matter, a very noticeable, at once understandable and rather worrying, development is unfolding in the relationship between seaports and cities. Increasingly commonly, entire port areas are being relocated as terminals in or near urban centres, are closed down and activities transferred to new port installations outside the city perimeter. Helsinki, where in 2008 all cargo terminals situated in the city centre were relocated to a new port area at Vuosaari, is very much a case in point. Other, comparable projects are the construction of a large container terminal on a new artificial island near Salerno (Italy), the creation of a new port area in Bremore (Ireland) which some believe could lead to the closure of Dublin City Port, plans for a new commercial port near Nice (France), so that the existing Port Lympia could be reserved for pleasure craft, and the closure of the urban port areas in Stockholm (Sweden) after the transfer of activities to Nynäshamn, some 60 km south of the city.

The reasons why urban port zones are closed down or why designated port expansion areas are located far from existing urban ports are manifold. In many cases, it is policymakers' intention to prevent or remedy the nuisance caused to residents or the negative impact on nature; in other instances, the potential yield of developing waterfront locations into homes and offices comes into play. Often, moving to a new port area will also enhance the efficiency and competitive strength of a port. Whatever the rationale, though, all these relocation projects have in common that they bear witness to a broad public scepticism towards the proximity of seaports. However beneficial moving may be to the local port community, what such measures boil down to is the banishment of seaports from cities, if not from society as a whole.

This new movement is of an entirely different nature than the various phases in the development of ports as described in Bird's Anyport model. Bird explains how ports, in a series of evolutionary steps, tend to move away from the cities where they emerged to expand towards river estuaries or the open sea<sup>1</sup>. The impulse for this evolution is the need for specialised terminals and space to accommodate larger vessels. While Bird's successive phases unfold as a result of changing needs in port development, the current trend for port areas to be relocated is inspired by very different concerns: today, ports are succumbing to societal objections against their environmental impact and even against their presence as such. This relocation is abrupt, drastic, all-embracing and revolutionary;

se encuentra condenado a no ser escuchado o ser descartado muy a la ligera por opositores fanáticos. Por así decirlo, un discurso monotemático sobre los volúmenes de tráfico y los niveles de empleo, no van a conseguir convencer a grandes sectores del público.

La atención que las autoridades portuarias ya prestan a las políticas de comunicación efectivas, a la organización de acontecimientos relacionados al puerto, a la gestión ambiental responsable y a la consulta anterior con todos las partes interesadas mediante la así llamada *stakeholder management*, ayuda a la hora de superar los peores aspectos del negativismo, pero no va a ayudar a los puertos de mar a recuperar su estatus positivo en la sociedad.

Es preciso decir, que se está observando una tendencia, comprensible y a la vez preocupante, que se está desarrollando en la relación entre los puertos marítimos y las ciudades. Es cada vez más frecuente que se reubiquen zonas portuarias cuando se cierran las terminales dentro o cerca de los centros urbanos y las actividades se trasladan a las nuevas instalaciones portuarias fuera de los límites de la ciudad. En Helsinki, donde en 2008 todas las terminales de mercancías en la nueva zona portuaria de Vuosaari, es un caso que sirve de ilustración. Como otros proyectos semejantes, se pueden citar la construcción de una terminal de contenedores muy grande en una isla artificial cerca de Salerno (Italia), la creación de una nueva zona portuaria en Bremore (Irlanda) que algunos creen podría causar el cierre del Puerto de la Ciudad de Dublin, los planes para un nuevo puerto comercial en Niza (Francia), para que el puerto existente, Port Lympia, pueda emplearse exclusivamente para las embarcaciones de recreo, y el cierre de las zonas portuarias urbanas en Estocolmo (Suecia), después de que se trasladan las actividades a Nynäshamn, a unos 60 km al sur de la ciudad.

Las zonas portuarias urbanas se cierran y las zonas de ampliación portuaria se ubican lejos de las zonas portuarias actuales por muchos motivos. En muchos casos, es la intención de los organismos que establecen las políticas, impedir o minimizar las molestias ocasionadas a los residentes o el impacto negativo sobre la naturaleza; en otras ocasiones, existe el factor del desarrollo de las zonas del frente marítimo para construir viviendas y oficinas. Asimismo, es frecuente-





Soft Values Management for Seaports integrates waterfront development, heritage management, port-based cultural initiatives, the promotion of cruise tourism and port recreation, the greening of port policy, classic port PR activities and other soft actions into port management. It is a tool for the reunification of ports and societies.

Soft Values Management for Seaports incorpora en la gestión portuaria, las siguientes acciones no socioeconómicas: el desarrollo del frente marítimo, la gestión del patrimonio, iniciativas cultural basadas en el puerto, la promoción del los cruceros turísticos, el ocio y el recreo en los puertos, la promoción de políticas portuarias verdes y las actividades clásicas de relaciones públicas, entre otras.

it represents a break with the gradual, all in all much more organic developmental model proposed by Bird. Hence, Anyport's evolution would appear to end in a *Banished-Port* type: a port that has not distanced itself spontaneously from the city, but that has rather been exiled by society.

The deliberate, sometimes imposed, removal of a port from the urban fabric is almost like surgery to cut a malignancy out of an otherwise supposedly healthy body. However, a surgical intervention always carries the risk of complications. As we have previously pointed out, from the perspective of the port there is a danger that public support will dwindle ('Out of sight, out of mind'); the already weak identification of residents with the city's port is eroded further. Moreover, the substituting greenfield port projects outside the city may in turn meet with environmental concerns, or require prohibitively expensive mitigation and compensation measures, so that the port is still left out in the cold. The city, for its part, risks losing its maritime feel as sea vessels and port activities are banished: docks and rivers may become lifeless pools of water, quays may be rendered meaningless, port heritage may be demolished mercilessly. All too often, new waterfront development projects invoke a sense of déjà vu and converted docklands seem mutually exchangeable. Without port activities and sea vessels calling, a port city will lose its vitality, its charm and its atmosphere as its genius loci inevitably evaporates. The image and tourist appeal of iconic port cities can suffer greatly from such a loss.

Without wishing to minimise the often undeniably positive effects of the removal of port activities from urban centres, we cannot but conclude that that such action can also have a negative structural impact. Given the often drastic and abrupt nature of large-scale relocation projects, there is a need for – preferably simultaneous – accompanying measures. Port cities where port-related activities are banished from the city centre must, in other words, try to compensate for the loss of their seaport identity through a carefully devised strategy and concrete actions, which should ideally be incorporated into a comprehensive plan for the management of soft values of seaports.

### Managing the Soft Values of Seaports

According to the Soft Values of Seaports theory, public support for seaports can only be restored if one proceeds, on the basis of a carefully considered plan, with exploiting all their non-socioeconomic values, assets, interests and functions. These non-socioeconomic or soft values constitute the dormant capital of port authorities and port companies.

A distinction can be made between material and immaterial soft values of seaports. The immaterial soft values include the significance of the port as an object of veneration, the subject of myth or legend, a place of refuge, a gateway between historical eras, a channel for goods and free trade, a catalyst for the development of the human intellect, the abode of a cosmopolitan community,

mente el caso que el traslado a una nueva zona portuaria mejora la eficacia y la capacidad competitiva de un puerto. Sea cual sea el motivo, lo que tienen en común todos estos proyectos de reubicación es que sirven de prueba de que existe un escepticismo bastante extendido entre el gran público hacia la proximidad de los puertos de mar. No obstante, por muy beneficioso que el traslado podría ser para la comunidad portuaria de la zona, dichas medidas suponen que los puertos marítimos se ven expulsados de las ciudades, y posiblemente de la sociedad.

Este movimiento es muy distinto a las diferentes fases en el desarrollo del puerto que se describen en el modelo *Anyport* de Bird. Bird explica cómo los puertos, a través de una serie de pasos evolutivos, tienden a distanciarse de las ciudades donde nacieron, para restablecerse en las desembocaduras de los ríos o en el mar<sup>1</sup>. Los motivos de este fenómeno son la necesidad de tener terminales especializadas y de tener más espacio para acomodar buques más grandes. Mientras las sucesivas fases de Bird ocurren a consecuencia de los cambios en las necesidades de los puertos, la tendencia actual hacia la reubicación de los puertos podrían atribuirse a diversas preocupaciones: hoy día, los puertos están sucumbiendo a las objeciones que la sociedad realiza contra su impacto ambiental e, incluso, contra su presencia como tal. Este proceso de reubicación es abrupto, radical, revolucionario y abarca todos los aspectos; supone una ruptura con el modelo paulatino de desarrollo propuesto por Bird, que es mucho más orgánico. Por tanto, parece ser que la evolución de *Anyport* está condenado a acabar en puertos del tipo Puerto Desterrado: es decir, un puerto que no se ha distanciado espontáneamente de la sociedad, sino un puerto que ha sido exiliado por la sociedad.

La extracción, a veces obligada, de un puerto de su tejido urbano, es casi como una intervención quirúrgica para extirpar una enfermedad maligna de un cuerpo que, por lo demás, se supone sano. El problema es que con una intervención quirúrgica siempre existe el riesgo de complicaciones. Como ya hemos señalado, desde la perspectiva del puerto, existe el peligro de que el apoyo público se disminuya ("ojos que no ven, corazón que no siente"); si la identificación de los residentes con su puerto ya era escasa, se ve perjudicado aún más. Asimismo, si los proyectos "verdes" se ubican fuera de la ciudad en lugar de en las zonas portuarias, esto podría causar preocupaciones ambientales o necesitar medidas compensatorias a un coste prohibitivo, dejando al puerto al margen de nuevo. Además, la ciudad corre el riesgo de perder su ambiente marítimo al verse expulsados los buques y las actividades portuarias: los muelles y los ríos podrían convertirse en zonas de agua sin vida, las dársenas podrían dejar de tener sentido y el patrimonio portuario podría verse derribado por completo. Ocurre con demasiada frecuencia que los nuevos

and a source of artistic inspiration and civic pride. The material soft values relate to the port's function as a sensory stimulant, a collection of architectural heritage, a unique human landscape, an arena for experimentation in urban planning and architecture, a tourist attraction and recreational area.

Soft Values Management for Seaports, or SVMS<sup>2</sup>, fits perfectly into the more general striving towards policy integration and may lead to a new balance with environmental interests, which are so often overemphasised in debates concerning the port industry. Moreover, SVMS is not an irrational concept, since it yields an economic return: not only can it improve the chances of development for the entire port apparatus, but certain initiatives, including those related to port tourism and waterfront redevelopment, it can also generate new economic activity. Ultimately, SVMS ties in closely with the increasingly prominent notion that all enterprises – including seaports – must assume greater Corporate Social Responsibility.

An SVMS plan may incorporate the following elements:

- drawing up an inventory of the soft values of seaports;
- public relations development and the organisation of events;
- telling the story of the port in every imaginable way;
- establishing a port museum;
- managing the port landscape and port heritage sites in the city centre;
- attracting port activity and seagoing vessels to the city centre;
- restoring the city's port atmosphere;
- enhancing the original seaport character in the redevelopment of old port areas;
- reintegrating port activities into city life and urban planning;
- managing built port heritage in the active port area;
- managing of landscapes and architecture in the active port area;
- opening the port area to tourism and recreation;
- involving port authorities in port-related cultural initiatives;

proyectos para remodelar el frente marítimo invocan un sentido de *déjà vu*, y las zonas regeneradas de un puerto se parecen mucho a las de los demás. Sin actividades y sin barcos haciendo escala, una ciudad portuaria perderá su vitalidad, su encanto y su ambiente al esfumarse su *genius loci*. En estas circunstancias, la imagen y la atracción de las ciudades portuarias emblemáticas pueden verse perjudicadas mucho.

Sin ánimos de minimizar los efectos positivos que indudablemente resultan del traslado de las actividades portuarias fuera de las zonas urbanas, tenemos que llegar a la conclusión de que dichas acciones pueden tener, a la vez, un impacto estructural negativo. Puesto que los proyectos de reubicación de gran envergadura son a menudo radicales y abruptos, es aconsejable que se tomen otras medidas simultáneamente. Dicho de otra forma, las ciudades portuarias cuyas actividades asociadas con el puerto se ven desterradas de la ciudad, han de intentar compensar por la pérdida de su identidad como puertos marítimos mediante una estrategia cuidadosamente concebida y acciones específicas, que deberían incorporarse en un plan global para la gestión de los valores portuarios *soft* de los puertos de mar.

#### Gestión de los valores portuarios *soft* de los puertos marítimos

Según la teoría de los Valores Blandos de los puertos marítimos, sólo se puede recuperar el apoyo público para los puertos de mar si se sigue un plan bien concebido, que explota todos sus valores, activos, intereses y funciones no socioeconómicos. Estos valores portuarios *soft* o *soft values* constituyen el capital latente de las autoridades portuarias y las empresas portuarias.

Al hablar de pos puertos marítimos, se puede distinguir entre sus valores portuarios *soft* materiales e inmateriales. Los valores portuarios *soft* inmateriales incluyen la importancia del puerto como un objeto de veneración,

	Hamburg/Hamburgo	Marseilles/Marsella	Rotterdam/Róterdam	London/Londres	Antwerp/Amberes	Barcelona/Barcelona	Bremen/Bremen	Genoa/Génova	Helsinki/Helsinki	Stockholm/Estocolmo	Venice/Venecia	Liverpool/Liverpool	Bruges/Brujas	Ghent/Ghent
Port/Puerto														
Total volume of freight/Volumen total de mercancías	2	2	4	1	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0
European ranking/Ranking en Europa	4	3	4	2	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Number of vessels/Cantidad de buques	2	2	4	2	4	2	1	1	3	1	1	0	2	0
Containers/Contenedores	4	1	4	1	4	2	1	3	0	0	0	0	0	0
City/Ciudad														
Inhabitants/Habitantes	3	1	2	4	1	3	1	2	2	2	1	2	0	0
Overnight stays/Escalas nocturnas	3	4	0	4	1	4	1	1	2	3	2	2	1	0
Travel guides/Guías de Viajeros	3	3	2	4	3	4	2	2	3	4	4	1	3	3
Cruise vessels/Buques cruceros	1	4	0	2	0	4	3	2	4	4	4	1	1	0
Dominance of the port/Predominancia del puerto	3	3	4	1	4	2	3	3	1	1	2	2	2	2
Soft Values/Valores portuarios <i>soft</i>														
History as a global port/Historia como puerto global	2	3	2	4	4	2	3	2	1	0	2	2	2	0
Port-related heritage/Patrimonio asociado con el puerto	2	3	1	4	4	2	2	2	1	1	4	3	3	2
Maritime attractions/Atracciones marítimas	4	3	4	4	0	3	4	4	3	4	2	4	2	0
Docklands development/Remodelación de la zona portuaria	4	3	3	4	2	4	3	3	3	2	0	4	0	0
Visibility of the port/Protagonismo (visibilidad) del puerto	4	3	3	0	1	2	2	2	2	1	1	1	1	0
Soft Values Management/Gestión de Soft Values	3	3	4	3	1	2	3	1	2	2	1	0	3	1
Total port icon score/Puntuación total como puerto icónico	44	41	41	40	36	36	31	30	27	25	24	22	20	8

- integrating ecological objectives and projects in the overall management of soft values of seaports;
- integrating SVMS in daily port managerial practice;
- cooperation by port authorities with heritage foundations in shipping and industry;
- rekindling of port maecenatism;
- integrating SVMS into the activities of maritime cluster associations;
- appointing an SVMS or port cultural officer within the port authority;
- exchanging practical experiences with other port authorities.

The integration of such actions under a holistic approach will ensure that port authorities, port undertakings, urban planners, architects, tourist service providers, heritage managers, culture makers and other parties involved do not adopt too narrow a perspective on issues concerning the city and its port. A combination of insights and a closer coordination of initiatives may be enriching to all and conducive to a more efficient application of available resources.

### Soft Values of Seaports and Port Icons

In a recent study commissioned by the Antwerp port authority, the Soft Values vision was complemented with a perspective on port icons<sup>3</sup>.

The historical and/or present-day significance of ports may obviously vary. In some settings, the port is such a dominant presence that it determines the very identity of the city. This may be the case in large seaport cities (Antwerp, Genoa, Hamburg, Liverpool, Marseilles, Rotterdam) as well as in smaller ones (Brest, Cadiz, Den Helder, Dubrovnik, Ostend). In other instances, the port does not determine the city's image at all (Berlin, Brussels, Paris, Ravenna).

Among cities with a strong port image, some may be regarded as port icons. We define a *port icon* as a “port city which, in a broad economic, societal and cultural sense, embodies the notion of a port city in the contemporary era”. Or, in the specific context of the Soft Values of Seaports, a port icon may also be understood to be “a centre of hard port values (i.e. port activity) and soft port values (i.e. port culture in the broad sense) of exceptional importance and stature”. In yet other terms, a port icon is “a location with a symbolic identity, significance, fame and appeal as a port city”.

Under all of the proposed definitions, any iconic port city must inevitably have a working port. Once important port cities where port-related activity has partly or wholly dissipated or is no longer of global significance, as in Carthage or Dubrovnik for example, may be tourist centres of global stature or they may be inscribed on the UNESCO World Heritage list, but they are no longer port icons, or merely in a very limited historical sense. Major (industrial) ports with no or just a minor port town, such as the coastal oil port of Milford Haven, are not port icons either, as they will either have very few soft seaport values or lack them all together.

There are different categories of port icons: some port cities may rightly claim international or even global iconic status, while others are port icons in a national, regional or local sense.

Whether or not a city is a port icon depends on a variety of factors. Port iconic status is determined first and foremost by the economic stature of the port (which in turn depends on traffic volumes, ranking, growth rate etc), the importance and the national or international appeal of the city (expressed in, among other things, its population figure and visitor numbers, and its 'worth-the-journey' status) and the richness of its port history, port heritage and contemporary port culture (in terms of historical significance as a global port, port-related art, maritime attractions and port-related events). A port icon may, in other words, also be defined as an important city and flourishing port with great significance in terms of port culture.

The addition of this port iconic element to the SVMS theory has a practical merit. From this perspective, soft values management has the potential to enhance not just the level of public support and image of a seaport in the eyes of local residents, but also the national and international appeal of both city and port. This way, the Soft Values theory becomes a tool for a better preparation, substantiation and coordination of local communication, tourist propaganda,

un lugar de mitos y leyendas, un santuario o refugio, una puerta entre distintas épocas históricas y un lugar por donde se encauzan las mercancías y el mercado libre, un catalizador para el desarrollo de la inteligencia humana, el domicilio de una comunidad cosmopolita, una fuente de inspiración artística y orgullo cívico. Los valores portuarios *soft* materiales se refieren a la función del puerto como un estimulante sensorial, un conjunto de patrimonio arquitectónico, un paisaje humano único, un escenario para experimentar con la planificación urbanística y la arquitectura, una atracción turística y una zona de recreo y ocio.

*Soft Values Management for Seaports*, (valores portuarios *soft* para los puertos marítimos) o SVMS<sup>3</sup>, encaja perfectamente en el intento de conseguir una integración de las políticas y puede que conduzca a un nuevo equilibrio con los intereses del medio ambiente, que en muchas ocasiones se recalcan excesivamente en los debates en torno a la industria portuaria. Además, SVMS no es un concepto irracional, dado que proporciona un beneficio económico: mejora no solamente las oportunidades de desarrollo para todas las instalaciones portuarias, entre ellas ciertas iniciativas como el turismo y la remodelación del frente marítimo, sino también puede servir para generar nuevas actividades económicas. En última instancia, SVMS es muy coherente con la idea que está cobrando fuerza cada vez más, de que todos los sectores – los puertos marítimos incluidos – tienen que asumir más *Responsabilidades Sociales Corporativas*.

Un plan de SVMS puede incorporar los siguientes elementos:

- Preparar un inventario de los valores portuarios *soft* de los puertos de mar;
- Desarrollo de las relaciones públicas y organizar eventos;
- Contar la historia del puerto desde todas las perspectivas posibles;
- Crear un museo del puerto;
- Gestionar el paisaje portuario y los emplazamientos del patrimonio portuario en el centro de la ciudad;
- Atraer actividades portuarias y buques de altura al centro de la ciudad;
- Restaurar el ambiente portuario de la ciudad;
- Mejorar el carácter original del puerto con la revitalización del las zonas del antiguo puerto;
- Reincorporar las actividades portuarias en la vida de la ciudad y la planificación urbana;
- Gestionar el patrimonio portuario construido en la zona activa del puerto;
- Gestionar los paisajes y la arquitectura en la zona activa del puerto;
- Abrir la zona portuaria al turismo y el ocio;
- Implicar a las autoridades portuarias en iniciativas culturales asociadas al puerto;
- Integrar los objetivos y proyectos ecológicos en la gestión global de los valores portuarios *soft* de los puertos de mar;
- Integrar los SVMS en las actividades de gestión portuaria cotidiana;
- Conseguir la cooperación de las autoridades portuarias con las fundaciones patrimoniales de la industria marítima y la industria en general;
- Reanimar el patrocinio del puerto;
- Integrar el SVMS en las actividades de las asociaciones de agrupaciones marítimas;
- Delegar un gestor de la cultura portuaria dentro de la autoridad portuaria;
- Intercambiar experiencias prácticas con otras autoridades portuarias.
- La integración de estas actividades dentro de un planteamiento holístico garantizará que las autoridades portuarias, los compromisos portuarios, los urbanistas, los arquitectos, los proveedores de servicios turísticos, los gestores del patrimonio, los creadores de cultura y los demás partes implicados, no adopten una perspectiva demasiado limitada en cuanto a los temas de interés para la ciudad y su puerto se refiere. Una combinación de perspectivas y una coordinación más estrecha de las iniciativas será beneficios para todos y posibilitará la aplicación de los recursos disponible de una manera más eficaz.

city marketing and commercial port promotion. This is all the more important as organisational and content-related coordination are presently often lacking in port cities' approaches to these four activities.

Furthermore, the port iconic perspective provides a framework for, among other things, comparing port cities and their respective stature and appeal. Through such a comparison, it becomes easier to identify strengths and weaknesses. On this basis, one can subsequently define a strategy and action plan for the purpose of enhancing a city's status and appeal as a port icon.

### Some implications for Waterfront Development

Urban planners and landscape architects have a responsibility of their own to contribute to the reconnection of cities and their ports.

First and foremost, they should abandon the paradigm according to which waterfront locations can only be redeveloped satisfactorily if all port operations are banished from the scene. In other words, the supposed chronology from a living, operational port to a dead, derelict port that is subsequently revitalised and transformed into a new urban district is fundamentally flawed. Rather than banish port operations from areas undergoing redevelopment, such activities ought to be reintegrated into the fabric of urban life. Possible negative effects of ship traffic and cargo-handling operations in city centres could be mitigated by a well-considered selection of permissible traffic and other measures, though not the erection of visual or auditory buffers. Port operations and ships should after all be integrated into the urban environment as central points of attraction for residents, visitors and investors alike. In short, the big challenge is to undo the Bird model. Interesting examples of cities where urban and active port functions are now successfully combined are Hamburg, Marseilles and Cape Town among other places.

Urban planners should, for that matter, not content themselves with attempting to reconnect port cities with the sea, river or waterway. They should also strive to reunite city and port, especially as the latter is, by definition, part of the very essence of a port city's identity. In this respect, one cannot help but feel that many urban planners and architects tend to overlook the typicality of port cities as compared to other urban localities. In many cases, they also appear to have insufficient knowledge of the basic nautical and operational conditions of ports, and to lack insight into the economic opportunities still offered by the older, seemingly obsolete berths. Deliberately or not, they moreover tend to ignore the local historical fabric of the port and city they have undertaken to redesign, and they all too easily recommend stripping redevelopment areas of their built heritage and redundant port equipment. With a view to exploiting the full potential of the port location, urban planners should avail themselves of port and port city experts, including the local port authority, which should continue to be involved in urban planning policy, and prospective terminal operators, who may find unexpected yet appealing opportunities for investing in new facilities near city centres.

A further recommendation is that one should avoid the landlubber perspective, whereby waterborne functions are adapted to the immovable projects undertaken on the quayside and whereby floating craft are merely regarded as an inevitable nuisance to be tolerated or, at best, as a marginal embellishment. If the ambition to exploit the genius loci of the port is to be taken seriously, any redevelopment plan should first and foremost assess the opportunities contained in berthing seagoing ships, river or fishing craft, tugboats, ferries, yachts etc. As a matter of fact, ships and boats are essential components of any portscape. Special attention should therefore also be devoted to maintaining the presence of local heritage vessels, which not only keep alive sailing traditions but also propagate the story of the port city.

### Notes

1. See, inter alia, Bird, J., *The Major Seaports of the United Kingdom*, London, Hutchinson, 1963, 454 p.; Id., *Seaports and Seaport Terminals*, London, Hutchinson, 1971, 240 p.
2. Van Hooydonk, E., *Soft Values of Seaports. A Strategy for the Restoration of Public Support for Seaports, Antwerp/Apeldoorn*, Garant, 2007, 192 p.
3. Van Hooydonk, E., *Antwerpen, internationaal havenicoon. Een visie op de identiteit van Antwerpen als havenstad*, Leuven, Van Halewyck, 2008, 432 p.; see also Id., *Helsinki, North European Port Icon. Some considerations on Helsinki's identity as a port city*, Helsinki, Port of Helsinki, 81 p.
4. The underlying methodology and criteria are set out in the aforementioned publication *Antwerpen, internationaal havenicoon*.

### Valores portuarios soft de los puertos marítimos y los puertos icónos

En un estudio efectuado hace poco y encargado por la Autoridad Portuaria de Amberes, se complementó la visión de "valores portuarios soft" con una perspectiva sobre los puertos icónos<sup>3</sup>.

Es evidente que la relevancia histórica y actual de los puertos puede variar. En algunos entornos, el puerto puede tener una presencia tan dominante que determina la identidad de la ciudad. Puede ser el caso tanto en las ciudades portuarias grandes (Amberes, Génova, Hamburgo, Liverpool, Marsella y Róterdam) como en las más pequeñas (Brest, Cádiz, Den Helder, Dubrovnik y Ostende). En otros casos, el puerto no juega ningún papel en la imagen de la ciudad (Berlín, Bruselas, París y Ravena).

Algunas ciudades que tienen una imagen de puerto muy marcado, pueden considerarse como puertos icónicos. Se define un puerto icónico como "una ciudad portuaria que, en el sentido económico, social y cultural más amplio, encarna la noción de una ciudad portuaria en la época moderna". O, en el contexto específico de los valores portuarios soft de los Puertos Marítimos, un puerto icónico puede considerarse como "un centro de valores portuarios hard (es decir, actividad portuaria) y valores portuarios soft (es decir, la cultura portuaria en el sentido amplio) de gran importancia y estatus". En otros términos, un puerto icónico puede percibirse como "un lugar con una identidad simbólica, importancia, fama y atracción como ciudad portuaria". Sea cual sea la definición, cualquier puerto icónico ha de tener un puerto operativo. Ciudades portuarias que ya no tienen actividades asociadas con un puerto o donde esas tienen poca relevancia, como es el caso de Cartago o Dubrovnik por ejemplo, pueden ser centros turísticos de importancia mundial, o incluidos en las lista de Patrimonio Mundial de UNESCO, pero han dejado de ser puertos icónos. Los grandes puertos (industriales) sin ciudad o que sólo tienen un pequeño pueblo, como el puerto petrolero de Milford Haven (Gales), tampoco son puertos icónos, porque tienen muy pocos de los valores socioeconómico que han de tener los puertos marítimos.

Existen varias categorías de puertos icónos: algunas ciudades portuarias pueden considerarse icónos a nivel internacional, mientras que otras son puertos icónos nacionales, regionales o locales.

Si una ciudad es o no es un puerto icónico depende de varios factores. El estatus de puerto icónico se determina ante todo por importancia económica del puerto (que a su vez depende del volumen del tráfico, el ranking, el índice de crecimiento, etc.), la importancia y la atracción nacional o internacional de la ciudad (expresada en términos del número de habitantes y de visitantes, y su estatus como lugar que vale la pena visitar) y la riqueza de la historia del puerto, patrimonio portuario y cultural portuaria contemporánea (en términos de su importancia histórica como puerto global, el arte relacionado con el puerto, las atracciones marítimas y eventos relacionados con el puerto). Dicho de otra forma, un puerto icónico puede definirse como "una ciudad importante con un puerto con una cultura portuaria de gran relevancia".

Añadir la cuestión de puerto icónico a esta teoría SVMS tiene ciertos méritos prácticos. Desde esta perspectiva, la gestión de los valores portuarios soft tiene la posibilidad de mejorar no solamente el nivel de apoyo público y la imagen del puerto de mar desde el punto de vista de los que viven en la ciudad, sino también la atracción tanto de la ciudad como el puerto a nivel nacional e internacional. De esa manera, la teoría de los valores portuarios soft se convierte en una herramienta para mejorar la preparación, substanciación y coordinación de la comunicación local, la información turística, el marketing de la ciudad y la promoción del puerto. Lo anterior adquiere más relevancia puesto que es frecuentemente el caso que falta la coordinación organizativa y la coordinación asociada con el contenido en el planteamiento de las ciudades portuarias en cuanto a esas cuatro actividades refiere.

Además la perspectiva de puerto icónico proporciona un marco para, entre otras cosas, comparar las ciudades

portuarias, su talla y atractivo. Mediante esta comparación, resulta más fácil identificar los puntos fuertes y los débiles. Posteriormente, se puede definir una estrategia y un plan de acción con el fin de mejorar el estatus de la ciudad y su atractivo como puerto icónico.

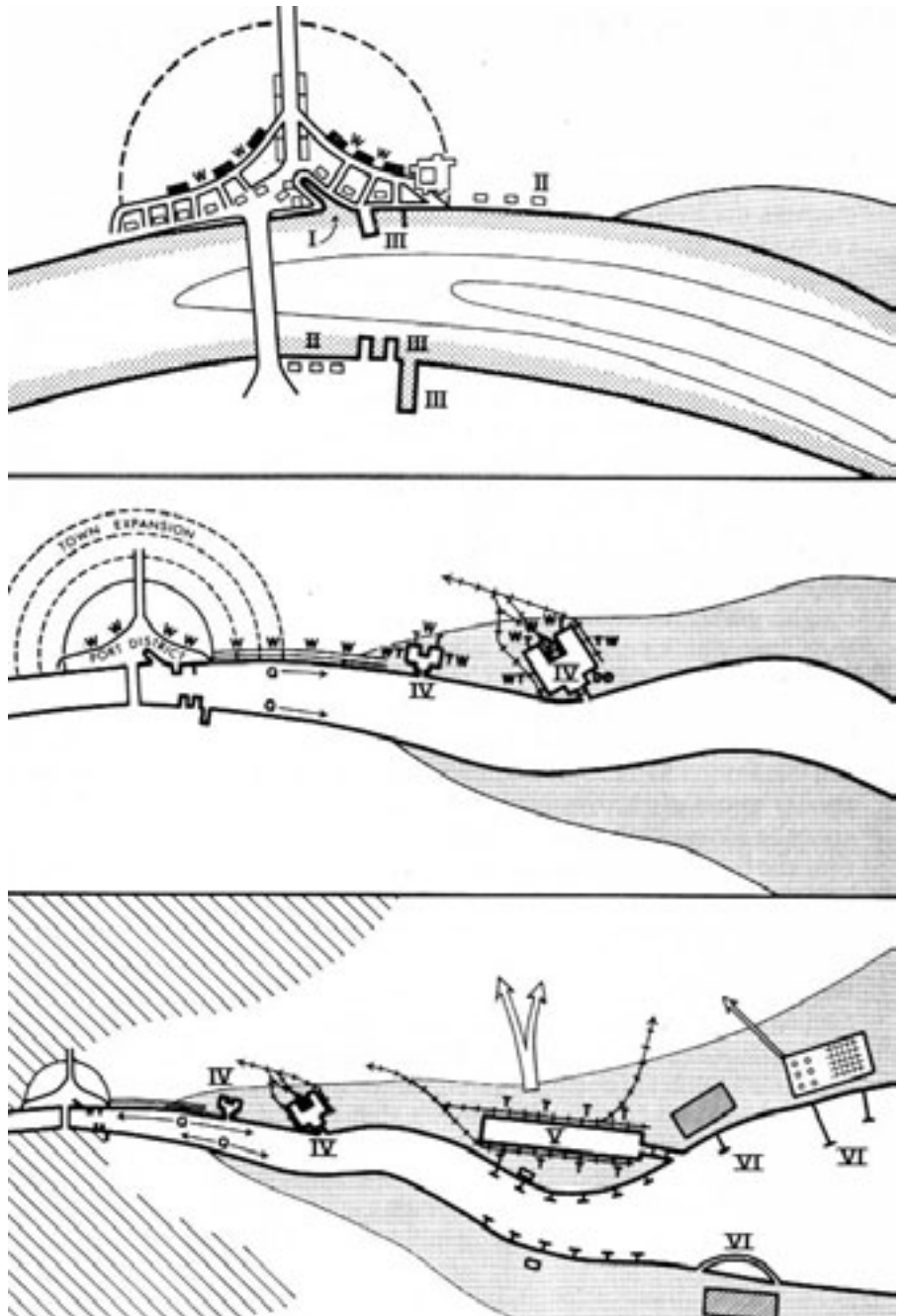
#### Algunas implicaciones para la remodelación del frente marítimo

Los urbanistas y los arquitectos paisajistas tienen una responsabilidad a hora de contribuir a la reconciliación entre las ciudades y sus puertos.

Ante todo, deberían abandonar el paradigma según el cual sólo se puede remodelar las frentes marítimas de manera satisfactoria si se destierran todas las operaciones portuarias de la zona. Dicho de otra manera, la supuesta cronología de que un puerto vivo y operativo se convierta en un puerto muerto y abandonado que luego se rescite y se revitalice para transformarse en un nuevo distrito urbano, falla por su base. En lugar de exiliar las operaciones portuarias de las zonas sometidas a la regeneración, se debería reintegrarlas en el tejido de la vida urbana. Los posibles efectos negativos del tráfico de buques y la manipulación de mercancías en el centro de las ciudades podrían verse atenuados por un proceso de selección del tráfico permitido y otras medidas, pero no mediante la construcción de medios que amortiguan los efectos visuales o acústicos. Al fin y al cabo, las operaciones portuarias y los buques deberían integrarse en el entorno urbano como puntos de atracción para los residentes, visitantes e inversores. En resumen, el gran reto consiste en *deshacer* el modelo de Bird. Como ejemplos interesantes de ciudades donde las funciones portuarias urbanas y activas se combinan con éxito, se pueden citar Hamburgo, Marsella y la Ciudad del Cabo, entre otros lugares.

Los urbanistas no deberían quedarse satisfechos con intentar reconectar las ciudades portuarias con el mar, el río o el canal. Asimismo, deberían procurar reunir la ciudad con el puerto, sobre todo porque esta última forma, por definición, una parte esencial de la identidad de la ciudad portuaria. En este sentido, se tiene la impresión de que los urbanistas y los arquitectos no suelen tener en cuenta los rasgos y las características de las ciudades portuarias que las hacen distintas a otras ciudades urbanas. Asimismo, en muchos casos no tienen unos conocimientos suficientes de las condiciones náuticas y operativas básicas de los puertos ni una comprensión de las oportunidades que pueden ofrecer las más antiguas y aparentemente obsoletas zonas de atraque. Además, no suelen tener en cuenta el tejido histórico del puerto y la ciudad que pretenden remodelar, y muchas veces recomiendan que se derriben el patrimonio construido y que se desmonten los equipos portuarios obsoletos. Si van a aprovechar al máximo las posibilidades de la zona portuaria, los planificadores deberían hacer caso de los expertos en cuestiones portuarias, entre ellos las autoridades portuarias, que deberían seguir implicados en la política urbanística. Asimismo, deberían escuchar a los futuros operadores de las terminales, que pueden encontrar oportunidades inesperadas pero interesantes, en cuanto a las inversiones en nuevas instalaciones cerca de los centros de las ciudades se refiere.

Otra recomendación es que se debería evitar la perspectiva de "marinero de agua dulce", es decir, obligar a las funciones que se mueven sobre el agua a adaptarse a los proyectos estáticos que se realizan en los muelles, y donde las embarcaciones flotantes se consideran una molestia inevitable que hay que aguantar o, en el mejor de los casos, un adorno marginal. Si se va a tomar en serio la idea de aprovechar el *genius loci* del puerto, cualquier plan de remodelación ha de comenzar con una evaluación e las oportunidades de atracar los grandes buques de altamar, los barcos fluviales, las barcas pesqueras, los remolcadores, transbordadores, yates, etc. De hecho, los buques y barcos constituyen un componente esencial de cualquier paisaje portuario. Por tanto, es imprescindible hacer hincapié en conservar los buques patrimoniales de la zona, no solamente para mantener vivas las tradiciones, sino también para promocionar la historia de la ciudad portuaria.



#### Notas

1. Ver, *inter alia*, Bird, J., *Los Puertos Principales del Reino Unido*, London, Hutchinson, 1963, 454 p.; *Id.*, *Puertos Marítimos y Terminales Marítimos*, London, Hutchinson, 1971, 240 p.
2. Van Hooydonk, E., *valores portuarios soft para los Puertos Marítimos. Una estrategia para Recuperar el Apoyo Público para los Puertos de Mar*, Antwerpen/Apeldoorn, Garant, 2007, 192 p.
3. Van Hooydonk, E., *Antwerpen, internationaal havenicoon. Een visie op de identiteit van Antwerpen als havenstad*, Leuven, Van Halewyck, 2008, 432 p.; see also *Id.*, *Helsinki, Puerto icónico del Norte de Europa. Algunas consideraciones sobre la identidad de Helsinki como ciudad portuaria*, Helsinki, Port of Helsinki, 81 p.
4. La metodología subyacente y los criterios se establecen en la publicación anteriormente citada *Antwerpen, internationaal havenicoon*.

Bird's Anyport model (left) explained how ports gradually and more or less spontaneously moved away from city centres towards river estuaries or the open sea. Today, a Banished Port model emerges, where ports are simply exiled by society and have to be rebuilt somewhere out of sight. This artist's impression of a possible new container terminal near Salerno is a perfect example of such a radical removal of ports from the urban and societal fabric.

El model Anyport de Bird (izquierda) explica cómo los puertos se desplazan de forma más o menos espontánea de los centros de las ciudades hacia las desembocaduras fluviales o el mar. Actualmente, surge el modelo de Puerto Desterrado, en el que los puertos se ven exiliados por la sociedad y tienen que reconstruirse en otro lugar, fuera de vista. Un ejemplo perfecto de esta separación radical de los puertos y el tejido urbano y de la sociedad puede apreciarse en la impresión de un artista del nuevo puerto de contenedores que se está planificando cerca de Salerno.