

Olivier Lemaire

The Territory of Cities, the Territory of Ports, what Future do they Share? **Territorios de las ciudades, territorios de los puertos, ¿existe un futuro en común?**

Desafíos de la reorganización del territorio ciudad-puerto

En noviembre de 2006, la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP) organizó en Sydney (Australia) su 10ª Conferencia Internacional sobre el tema: "Territorios de las ciudades, territorios de los puertos, ¿existe un futuro en común?".

Los delegados de las ciudades portuarias de 47 países, representantes de las autoridades portuarias, de las colectividades locales, de los actores institucionales y económicos debatieron durante 3 días sobre la reorganización de su territorio, que se torna cada vez más necesaria, a la vez por el desarrollo de los tráficos portuarios, por las crecientes preocupaciones por el mejoramiento del marco de vida y por las problemáticas medio ambientales.

La búsqueda conjunta entre los actores urbanos y los actores portuarios de poner en práctica un desarrollo más sostenible de un espacio común se afirma, hoy, como un poderoso motor de la renovación de la pareja ciudad-puerto.

Territorios de las ciudades, territorios de los puertos, ¿existe un futuro en común?

En nuestra economía globalizada, las ciudades portuarias desempeñan un papel fundamental garantizando la fluidez de los intercambios de bienes y servicios.

Esta fluidez se está cuestionando cada vez más en vista de que las infraestructuras portuarias, carreteras, ferroviarias o fluviales, demasiado antiguas y, sobre todo, de dimensiones insuficientes, ya no cumplen las expectativas de los actores económicos del transporte marítimo y la logística. Durante siglos, las ciudades portuarias trasladaron las infraestructuras portuarias, conquistando nuevos territorios, muchas veces en desmedro de los medios naturales. El hecho de que recientemente haya quedado en evidencia el valor medio ambiental de los espacios de los estuarios, costeros y fluviales ya no permite que las ampliaciones portuarias se lleven a cabo con tanta facilidad.

Por otro lado, el retorno de las ciudades portuarias hacia el agua y el entusiasmo mundial por la reconquista de los frentes costeros desde hace medio siglo ha modificado muy profundamente la fisonomía de gran cantidad de espacios de interfaz entre la ciudad y el puerto. Las actividades portuarias que generan molestias ya no

The Stakes involved in the Reorganization of the City-Port

In November 2006, the Association Internationale Villes et Ports (AIVP) organized its 10th International Conference in Sydney (Australia), on the theme: "The territory of cities, the territory of ports, what future will they share?" For three days, the delegates from port cities in 47 countries, representatives of port authorities, local collectivities, institutional and economic actors debated the reorganization of their territory, which has become more of a necessity than ever because of the growth in the volume of port traffic, the growing interest in the improvement of the quality of life, and the environmental issues involved. The joint effort by urban actors and port actors to ensure a more lasting development of their common space has now become a powerful engine for the renewal of the city-port relationship.

The Territory of Cities, the Territory of Ports, what Future do they Share?

In our globalized economy, port cities play a primary role by ensuring the fluid circulation of goods and services. This fluidity is increasingly hindered by port, road, railway or river infrastructures that are too old and inadequately sized, and no longer respond to the expectations of the economic actors of maritime transport and logistics. Over the centuries, port cities have delocalized their port infrastructures, occupying new territories, most often to the detriment of the natural habitat. The recent emphasis on the environmental significance of estuaries, coastlines and river beds, no longer makes the authorization of port expansions as easy.

Besides, the return of port cities towards the water and the international infatuation with reclaiming waterfronts over the past fifty years has profoundly modified the look of the many spaces where cities and ports interface. Port activities that cause damage no longer have the right to be there. The only ones that may be tolerated are the ones that provide a true added value more in terms of landscape and esthetics, than economics at times. The port thus becomes a quality for the city as much as a quality of life. A greater benefit for increasingly lucrative real-estate promotion operations with a view of the water.

Parte del estuario de Le Havre fue clasificado como reserva ecológica en 1997

A section of THE Le Havre estuary WAS classified as AN ecological reserve in 1997



tienen derecho a estar en la ciudad. Sólo se admiten aquéllas que aportan un verdadero valor agregado a la ciudad desde el punto de vista paisajístico y estético, más que económico, a veces. Así, el puerto se convierte tanto en un marco de ciudad como en un marco de vida. Una ventaja considerable para operaciones de promoción inmobiliaria cada vez más lucrativas con vista a las dársenas.

Entre la protección intransigente (y en ocasiones justificada) de los espacios naturales y las presiones urbanas de poblaciones fascinadas por el borde costero, los espacios de respiración de los puertos se reducen cada vez más. Para mantener los rendimientos de la herramienta y, garantizar la competitividad, incluso la naturaleza perenne de la ciudad portuaria, el puerto y el conjunto de actores locales han comprendido que el diálogo es indispensable. Definir un proyecto común para que la ciudad portuaria viva supone un nuevo planteamiento conceptual además de organizacional del territorio ciudad-puerto. Un planteamiento de desarrollo sostenible.

En Sydney, varias intervenciones afirmaron la importancia de este nuevo planteamiento de las dinámicas de desarrollo de las ciudades portuarias contemporáneas. Al referirse a los tres valores sobre los que se basa el desarrollo sostenible: económico, social y medio ambiental, es posible determinar varios campos de acción privilegiados en lo que concierne a los proyectos de las ciudades portuarias. Por ende, es interesante tratar de precisar en forma sucinta cuáles pueden haber sido los aportes de los oradores, actores del desarrollo de las ciudades portuarias, en relación con estos tres pilares del desarrollo sostenible.

Un territorio común para asentar los rendimientos económicos

Hemos recordado que las ciudades portuarias son actores de gran envergadura en la globalización. Muchos de los participantes mencionaron varias veces esta dimensión global.

Existen nuevas oportunidades para las ciudades portuarias ligadas a la evolución de la geopolítica mundial y el desarrollo del comercio internacional puede ser un excelente motor de crecimiento.

Este fenómeno es bastante conocido gracias a los ejemplos de las ciudades por-

Between an intransigent (and often justified) preservation of natural spaces and the urban pressure of the population fascinated by the edge of the water, the breathing space of ports is diminishing rapidly. To maintain the performance value of the tool and in addition to guarantee the competitive value, meaning the perennial nature of the port city, the port and the totality of local actors understood that dialogue was indispensable. To define a shared project so that port cities might live requires a new conceptual and organizational approach by the city-port territory. A sustainable approach to development.

A shared terrain to seat economic performance

We have recalled that port cities are among the major actors of globalization. This global dimension was often mentioned by many of the speakers. New opportunities for port cities arise from the evolution of world geopolitics and the development of international commerce can be a formidable engine of growth. This phenomenon is evident in the cases of the Chinese port cities of Shanghai or Ningbo, it is less so if we consider Romanian ports, or the futurist King Abdullah Economic City in Saudi Arabia.

In any case, to respond more substantially to this international demand and to seize the opportunities for economic development, it has become imperative to organize the city-port territory better. How?

Relocate the port... a solution that remains valid

There are many cases in which the port functions have been relocated in their entirety to better respond to the challenges of globalization. The active port leaves the urban center, leaving spaces free for new urban functions. This is most famously the cases of La Coruña, Santos, Darwin, Santa Fe. This in-depth reorganization of the city-port territory thus raises new questions which must be answered:

→ How to ensure the infrastructures required to connect the new port and the logistics and industrial zones (the example of the Chinese city-ports)?

→ How to effectively coordinate all the levels of public decision-making (the example of Avellaneda in Argentina)?

→ How again to coordinate the various levels of local collectivity: City-Region-State in the same process?

For Durban, in South Africa, this inclusive debate between all the actors must also lead to a clear identification of what is non-negotiable. To function correctly, the port must set down certain requirements that must be accepted and understood by the totality of local actors. This is why, once again, local coordination is important.

The Port in the City, time to Make Decisions...

The partial reorganization of the territory of the port-city may prove to be the most adequate solution to respond to the various expectations of local actors, as in the cases of Sydney, Vancouver, Auckland... In this case, the functions that are most difficult to integrate into the city are moved out of the ancient ports. This is the case with mineral ore and container terminals in particular.

For certain port functions, the central issue in the debate is the possible integration with the city: how and at what conditions can certain port functions remain in the city? This for example is a key issue today in the prospects for the regeneration of the bay in Sydney.

Certain ports are able to gain acceptance by playing up their useful service to the collectivity. The port of Paris is a good example for its active role in the transportation of heavy materials and domestic waste.

The process of achieving a balance between city and port must also lead to a search for greater compatibility in the use of water spaces, as the debate in progress in Melbourne on the use of the Yarra River have shown. The "water" must be integrated into the planning process. But it is also important to pay more attention to the location and planning of the buffer areas, as in the case of Fremantle.

tuarias chinas de Shanghai o Ningbo, y lo es menos si consideramos los puertos de Rumania o la ciudad futurista de King Abdullah Economic City en Arabia Saudita. En todos los casos, para responder a esta demanda internacional y aprovechar las oportunidades de desarrollo económico, se torna imperativo organizar mejor el territorio ciudad-puerto. ¿Cómo?

Trasladar el puerto... una solución siempre actual

Se nos han entregado numerosos ejemplos de traslado completo de las funciones portuarias para responder a los desafíos de la globalización. El puerto activo sale del centro urbano y libera espacios para nuevas funciones urbanas. Se trata, en particular, del caso de La Coruña, Santos, Darwin, Santa Fe.

Esta reorganización profunda del territorio ciudad-puerto plantea entonces nuevas interrogantes que se deben responder:

→ ¿Cómo asegurar las infraestructuras de conexión necesarias entre los nuevos puertos y las zonas logísticas e industriales (ejemplo de las ciudades portuarias chinas)?

→ ¿Cómo asociar eficazmente todos los niveles de decisiones públicas (ejemplo de Avellaneda en Argentina)?

→ ¿Cómo se pueden asociar entonces los distintos niveles de colectividades locales: Ciudad-Región-Estado en un mismo proceso?

→ ¿Cómo asegurar las infraestructuras de conexión necesarias entre los nuevos puertos y las zonas logísticas e industriales (ejemplo de las ciudades portuarias chinas)?

Para Durban, en Sudáfrica, esta reflexión global entre todos los actores también debe permitir identificar claramente lo que no es negociable. Para poder funcionar correctamente, el puerto debe establecer ciertas exigencias que deben ser admitidas y entendidas por el conjunto de actores locales. De ahí la importancia, una vez más, de la concertación local.

El puerto en la ciudad, la hora de las decisiones

La reorganización parcial del territorio ciudad-puerto podría ser la solución más adecuada para poder responder a las distintas expectativas de los actores locales. Citamos: Sydney, Vancouver, Auckland... En este caso, las funciones portuarias más difíciles de integrar en la ciudad se van de los puertos antiguos. Se trata, en particular, de los terminales de minerales y contenedores.

Para algunas funciones portuarias, se plantea el tema, central en los debates, de una integración posible con la ciudad: ¿cómo y en qué condiciones se pueden mantener en la ciudad algunas funciones del puerto? Aquí, se trata, por ejemplo, del tema clave de hoy en lo que concierne a las perspectivas de reordenación de la bahía de Sydney.

Algunos puertos han sabido hacerse aceptar y juegan la carta de su utilidad al servicio de la colectividad. El puerto de París es una buena ilustración de esto por su papel activo en el transporte de materiales pesados y basuras domésticas.

El trabajo sobre la búsqueda del carácter mixto ciudad-puerto también debe referirse a la búsqueda de una mejor compatibilidad del uso de los planos de agua, tal como lo han demostrado las reflexiones en curso en Melbourne acerca del uso del río Yarra. Es preciso integrar «el agua» al trabajo de planificación. Sin embargo, también es necesario trabajar más en la puesta en práctica y la ordenación de zonas tampones, entre las que podemos mencionar el caso de Freemantle.

El puerto, actor del desarrollo social, una idea que se abre camino

Es importante destacar que los testimonios de la creciente implicancia de las autoridades portuarias en las problemáticas sociales han abierto, sin duda alguna y por primera vez en el marco de los trabajos de la AIVP, un nuevo contexto de reflexión en los debates ciudad-puerto.

Numerosas presentaciones hicieron hincapié en la necesidad de que las autoridades portuarias recreen un vínculo fuerte con los ciudadanos ya sea a través de acciones ciudadanas tendientes al desarrollo, tales como las emprendidas por los

The Port, an Actor in Social Development, an Idea that is Making Progress

It is important to underline that the cases showing the growing involvement of port authorities in social issues have, without a doubt and for the first time in the context of AIVP's activity, opened a new issue for debate in the port-city debate.

Many presentations have emphasized the need for port authorities to recreate a strong relationship with the citizens, be it through actions to support the development of the city, like the Mexican ports, actions in favor of the environment, or a vigorous involvement in job training and new professions, as in the case of the port of Brussels.

The port must be restored to the citizens as far as possible. This of course raises the issue of security: how to respect international standards when opening up the port? This particularly significant issue must be examined in each port city in order to face this challenge.

Original initiatives to recreate the city-port relationship

To facilitate the social dialogue with the citizens, the port authorities have demonstrated no lack of imagination: port discovery day, belvederes on port activity, educational kits, and working with schools are only some examples of the initiatives that demonstrate the importance of city-port communication today. A particularly original initiative was the Port du Havre's proposal for a greater involvement of ports in fair trade. Both to recreate the social relationship with the city, and to add a new dimension to port activity.

On the spaces where they interface, another idea that was widely discussed in Sydney was the one advanced by the port of Paris for city-port "time-sharing". Certain wharfs dedicated to port activities are thus opened to specific urban uses for limited periods of time. A concrete example of mixing city-port functions which advances the idea that, though the port is not a public space, it can be equipped for public use. There is still much to be done in this area, but the initiatives presented in Sydney open new and particularly promising prospects for the collaboration between city and port...

The Environment, from Talk to Action

Since AIVP was created in 1988, considerable progress has been made in the consideration of environmental issues by actors in port cities. The enactment of an air quality improvement program for the San Pedro Bay in Los Angeles, or the consideration of ecological reserves in the Richards Bay master plan bear witness to this fact. In addition, the port's economic partners are equally stimulated to develop good practices in terms of the environment. The "Gazeley" promoter advances the concept of green logistics terminals. An increasingly decisive premise and argument for conquering new markets in port cities.

The question of the environment also contributes to recreate social bonds and remains an essential vehicle for communication with the city. Ports now wish to take full responsibility in the matter of the environment, and this is undoubtedly an essential step forward in the relationship between city and port. There again, the stakes involved in environmental issues force port cities to innovate by creating a better dialogue between ports and cities, by organizing their spaces more rationally and creating a social bond.

At the conclusion of this international conference, it seems to have been finally established that, within the organization of their territory, cities and ports can share a future. Striving for sustainable development is also an opportunity to recreate a social bond and to manage a space for shared activities more effectively. This need for effectiveness also benefits economic performance.

In Sydney, the delegates from port cities confirmed that the pursuit of economic development and productivity in ports can also be a response to the additional costs of environmental or social measures, which it is no longer feasible to cut back on.

www.aivp.org.

puertos mejicanos, mediante acciones a favor del medio ambiente y por medio de una participación importante en la formación y los nuevos oficios, por ejemplo, el caso del puerto de Bruselas.

Es necesario devolver el puerto a los ciudadanos en la medida de lo posible. Naturalmente, surge el tema de la seguridad: ¿cómo respetar las normas internacionales de seguridad abriendo el puerto? Este tema, de particular importancia, debe estudiarse en cada una de las ciudades portuarias para superar el desafío.

Iniciativas originales para recrear el vínculo ciudad-puerto

Para facilitar el diálogo social con los ciudadanos, a las autoridades portuarias les sobra imaginación: jornada de descubrimiento portuario, mirador de observación de la actividad portuaria, maletín pedagógico y trabajo con las escuelas son algunos ejemplos de iniciativas que demuestran la importancia actual de la comunicación ciudad-puerto. Es preciso destacar la originalidad de la propuesta del Puerto de Le Havre de implicar más a los puertos en el comercio equitativo. A la vez, para recrear el vínculo social con la ciudad, pero también para darle otra dimensión a la actividad portuaria. Con respecto a los espacios de interfaz, otra idea muy comentada en Sydney es aquella del «tiempo compartido» ciudad-puerto presentada por el puerto de París. De esta manera, algunos muelles dedicados a la actividad portuaria se abren a usos urbanos durante períodos de tiempo determinados. Un ejemplo concreto de carácter mixto de las funciones ciudad-puerto conforme a la idea que si el puerto no es un espacio público, puede sin embargo ser objeto de ordenaciones para el uso del público. Aún falta mucho trabajo por hacer en este campo, pero las iniciativas presentadas en Sydney abren perspectivas de colaboración ciudad-puerto especialmente prometedoras ...

Medio ambiente, del dicho al hecho

Desde la creación de la AIVP en 1988, se han alcanzado progresos considerables con respecto a la toma de conciencia de las problemáticas medio ambientales por parte de los actores de las ciudades portuarias. Prueba de ésto es la implementación de un programa de mejoramiento de la calidad del aire para la Bahía de San Pedro en Los Ángeles, o incluso la toma en consideración de las reservas ecológicas en el plan regulador de Richards Bay. Por otro lado, también se fomenta en gran medida que los socios económicos del puerto desarrollen buenas prácticas en materia de medio ambiente. El promotor "Gazeley" da a conocer el concepto de almacenes verdes para la logística. Una ventaja y un argumento cada vez más decisivo para la conquista de nuevos mercados en las ciudades portuarias.

El tema medio ambiental contribuye también a rehacer el vínculo social y constituye un vector de comunicación esencial con la ciudad. Sin embargo, los puertos quieren asumir todas sus responsabilidades en materia medio ambiental y se trata, inevitablemente, de un progreso esencial de la relación ciudad puerto. Ahí también, el desafío de las problemáticas medio ambientales obliga a las ciudades portuarias a innovar dialogando mejor entre ciudad y puerto, pero también organizando en forma más racional los espacios y creando el vínculo social.

Al término de esta conferencia internacional, parece haber quedado bien establecido, en el marco de la organización de su territorio, que desde ahora las ciudades y los puertos tienen un futuro en común. La búsqueda del desarrollo sostenible es también la ocasión de recrear el vínculo social y de administrar más eficazmente un espacio de vida común. Esta búsqueda de la eficacia se acompaña también de mejores rendimientos económicos.

En Sydney, los delegados de las ciudades portuarias han reafirmado que la búsqueda de desarrollo económico y de productividad portuaria también puede ser una respuesta a los costos adicionales de las medidas medio ambientales o sociales donde, de todas maneras, ya no es posible ahorrar.

www.aivp.org

Interfaces, conexiones ciudad-puerto y transporte son objeto de debate en los lugares portuarios chinos, Dalian
Sydney, el puerto en la ciudad, ¿sigue siendo posible?

Pintor inspirado por los silos portuarios, Rotterdam

City port interfaces and connections and Transports are the issue under debate in Chinese port areas, Dalian
Sydney, is the port in the city still possible ?

Painter inspired by port silos in Rotterdam

