

Dock infos

NUMERO 113, DICIEMBRE DE 2018



editorial

¡Un año 2018 intenso!

Llegamos al final de un año particularmente denso para la AIVP, con la organización de nuestra XVI Conferencia mundial en Quebec, las diversas acciones asociadas a nuestro trigésimo aniversario y varios eventos internacionales. Al participar en estos diversos intercambios, pude notar cuán altas son las expectativas de multiplicar los intercambios de experiencias. Nos confrontamos todos a las demandas urgentes de nuestros socios locales, de las instituciones internacionales, de los ciudadanos... para dar respuesta a los múltiples desafíos a los que nos enfrentamos colectivamente. Son desafíos medioambientales, climáticos, sociales, industriales... la lista no deja de alargarse en un clima general que es, lo habrán notado como yo, muy angustiante. Qué hacer, qué decir, qué decidir en un mundo en movimiento, en el que cada una de nuestras decisiones locales se encuentra cada vez más ligada a un contexto internacional que poco podemos controlar. Ir de lo "local" a lo "global", siguiendo el principio de buena gobernanza establecido a finales del siglo XX, supone también que las reglas del juego "global" se encuentren claramente definidas. Y es obvio que lo son cada vez menos. Reunimos alrededor de algunas ideas clave, intercambiar y compartir nuestras experiencias como lo hacemos para las ciudades portuarias en la AIVP, se vuelve cada vez más necesario para iluminar nuestras elecciones y avanzar de forma unida para preservar nuestro futuro en común.

¡Les deseo a todas y a todos muy felices fiestas de fin de año!

Philippe Matthis
Presidente de la AIVP

Director de la publicación **Olivier Lemaire**

FOCUS

Geopolítica, el poder y la economía en las ciudades portuarias de las aguas del océano Índico

[EXTRACTOS] del Keynote speech de Gaetan SIEW, Presidente del Port Louis Development Initiative, Mauricio, y Enviado Especial de ONU-Hábitat, durante los Encuentros AIVP Océano Índico (Le Port, Isla de la Reunión, Noviembre de 2018)

[...] Internet, la mayor conectividad, el comercio y las políticas económicas han impactado tanto nuestro tejido social como nuestro tejido económico de una forma que hace apenas un siglo habría sido concebible. De modo que, ¿qué tan buenas son nuestras profesiones actuales? ¿Qué podemos decir acerca de lo que viene? Con respecto a las ciudades portuarias, ¿qué podemos esperar y a qué deberíamos estar atentos?

Vías de comunicación marítima

La comunicación ha desempeñado siempre una función clave en la importancia de las ciudades portuarias. Tradicionalmente, los puertos eran los centros donde circulaban las noticias. [...] Sin embargo, hoy, gracias a los avances tecnológicos, el intercambio de noticias dejó de ser una función de los puertos que han venido desarrollando otras funciones, fundamentalmente de naturaleza comercial, energética, militar y asociadas a los recursos marítimos. Es interesante que esas dimensiones parezcan tener implicancias directas y relaciones eléctricas con el poder.

Juegos de poder

Un panorama global de los actuales asuntos internacionales a escala macroscópica ofrece algunas pautas interesantes acerca de la actual correlación de fuerzas que están en juego en el Océano Índico. Vemos a un gigante, Australia, que durante mucho tiempo le ha dado la espalda al Océano Índico. Vemos a Asia fortalecer sus políticas y penetración en los territorios marítimos para lograr

mayor inversión y prosperidad económica en el largo plazo. En todo el Medio Oriente, vemos la presencia constante de las superpotencias en territorio extranjero, en una representación sesgada para la (sobre)explotación de los recursos en nombre de la democracia. También vemos a una Europa que a duras penas se abre paso en aguas extranjeras para alimentarse, y vemos a un gigante dormido, África, que se dispone a acoger al próximo gran auge demográfico [...]

En la búsqueda de nuevos mercados económicos para aumentar la base de consumidores, los países destinan grandes esfuerzos en desarrollar políticas y estrategias que cubran espacios cada vez más amplios. Uno de ellos es China y su iniciativa One Belt One Road, rebautizada después con el fin de demostrar que no están creando una única ruta, sino muchas. La ruta marítima de la seda, comúnmente conocida como el collar de perlas chino, plantea interesantes interrogantes (e inquietudes) en cuanto a la penetración de China de una serie de puertos asociados a lo largo de un corredor cuidadosamente diseñado. Aún en países con un PBI por habitante menor al de diminutos países tales como Mauricio, China emprende estrategias de penetración extremadamente agresivas. Una de ellas es el financiamiento de esencial infraestructura a cambio de acuerdos de largo plazo desfavorables, algo que ha sido criticado por muchos. Esto se ha descrito como la "diplomacia de la trampa de la deuda", que compromete a países en vías de desarrollo, que claramente no tienen capacidad de pago,



GAETAN SIEW

en montos insustentables de subsidios, ayuda extranjera y préstamos. [...] El vínculo que tiene la diplomacia de la trampa de la deuda de China con el Océano Índico se está volviendo más evidente, aunque esto no desalienta a los países que aspiran a una inyección de efectivo. [...]

Esperanza

Nunca está demás ser enfáticos con respecto a la equidad social, pero cuando la economía prevalece sobre la sociedad, es un proceso engañoso. Y cuando se invierten grandes recursos en la protección de las infraestructuras económicas. [...]

La economía, el poder y las fuerzas geopolíticas son todas fuerzas que participan en un juego de tira y afloja que conduce al modelamiento de las ciudades portuarias. ¿Cómo integrar a todas estas fuerzas en un modelo sinérgico y posiblemente simple? Una pregunta que aún está por responderse, pero que esencialmente subyace en otra pregunta: ¿Cómo puede materializarse una sociedad que se beneficie de aquellos que están sobre, y por encima, de las ambiciones políticas y económicas, ya se trate de lo local, lo regional o lo global?

PUEDA LEER EL TEXTO ÍNTEGRO EN:
WWW.AIVP.ORG

Notas de prensa

Dinamarca: eliminación de un puerto

¡La ciudad de Kolding tomó la decisión política de suprimir su puerto de aquí a 25 años!. El puerto (1.3 Mt y 3.000 puestos de trabajo), que no respalda esta decisión, publicó hace 2 semanas su nuevo plan estratégico.... la ciudad se propone, a largo plazo, convertir el sector en una zona residencial y de ocio, centrándose en la valorización del patrimonio natural. Sin embargo, frente a esta situación, el puerto se comprometió a acompañar a las empresas aunque la confederación de empresas danesas critica duramente esta decisión. La ciudad de Vejle se encuentra en la misma situación.



© Kolding Kommune

México: nueva Ley de Puertos

Esta Ley, actualmente ante el Senado, podría reconocer la necesidad de un desarrollo armónico entre los puertos y las ciudades que respete la calidad de vida de los ciudadanos y el medio ambiente urbano. Para las Administradoras Portuarias Integrales (APIs), ello podría significar que el 30% de los excedentes del puerto reportan a los gobiernos locales para una relación Puerto Ciudad más fuerte e integrada.

Las Palmas : Port Center 360°

El nuevo centro de interpretación se instalará previsiblemente en el edificio de la "Fundación Puertos de Las Palmas", situado entre el acuario de Poema del Mar y el centro comercial El Muelle, muy cerca del Muelle de Santa Catalina, lugar de atraque de los buques de cruceros. El edificio ofrecerá un total 800 m² para la mediación y el acercamiento de los ciudadanos a la cultura portuaria.



© Puerto Canarias

Nueva York: un hub de la nueva economía

Se dio a conocer un nuevo Masterplan a 30 años para las 121 hectáreas del Brooklyn Navy Yard. Diseñado por WXY, incluye nuevos espacios públicos y tres edificios que albergarán empresas especializadas en alta tecnología, construcción naval, moda, y oficinas de arquitectos e incluso estudios de cine. La innovación también será un aspecto central del diseño de los edificios en sí mismos, con la integración vertical dentro de un solo edificio de todas las necesidades y funciones de un fabricante. Además se creará una granja en una azotea. Actualmente son 8.500 personas las que trabajan en este lugar que podría generar 20.000 empleos de aquí a 2020 y 30.000 entre el 2030 y el 2040.

Hackathon y juegos de simulación

El 3º hackathon Haropa se clausuró con la premiación de varios proyectos en el ámbito del empleo portuario y la relación con la ciudadanía. Estos proyectos disfrutaron de una asistencia. En otro ámbito, Kalmar, importante proveedor de equipo portuario, desea, citando el ejemplo de la Formula 1, reconsiderar el interés de los juegos de simulación colaborativos destinados a mejorar el pilotaje de las terminales de contenedores. ¿Para cuando la inauguración del campeonato?



© Haropa

Puertos y la impresión 3D

Para el puerto de Barcelona, el 37% de los intercambios marítimos podrían desaparecer una vez alcanzada la maduración total de esta tecnología. Los puertos deben prepararse para acompañar sus empresas y ajustarse a sus nuevos requisitos en términos de materias primas o de exportación de productos locales. Por su parte, el puerto de Singapur ya está apostando por el desarrollo de esta tecnología para el mantenimiento de los buques.

Boston: riesgos climáticos

El Alcalde lanza Resilient Boston Harbor un plan que prevé, en particular, la creación de 27 hectáreas de nuevos espacios verdes y la restauración de 49 hectáreas en zonas de marea y parques para servir de áreas de amortiguación contra las grandes inundaciones. Se podrían elevar un total de 75 km de vías en diferentes zonas expuestas a inundaciones, tales como el famoso Harborwalk ubicado en el centro de la ciudad. Un informe del 2016 ha calculado que el nivel del mar subirá 91cm en el 2070, impactando a 90.000 habitantes y 12.000 edificios.



© City of Boston

Bahía Blanca: Concurso de Ideas

El concurso para el Muelle de los Elevadores ha sido lanzado por el Puerto de Bahía Blanca y el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires. El objetivo es poner en valor y remodelar este muelle de 350m de longitud para usos recreativos en Ingeniero White. Constituye uno de los elementos estratégicos del proyecto de White 2020, destinados a reforzar el atractivo de Ingeniero White.



© Puerto Bahía Blanca

Desarrollo portuario inclusivo

Es bastante común hoy en día que los puertos desarrollen alianzas con muchísimas partes interesadas de su territorio para resolver problemas ambientales. Este enfoque inclusivo pretende armonizar las condiciones del crecimiento portuario con el fin de limitar las externalidades negativas. Pero, ¿qué pasa con las cuestiones sociales? ¿Hay que imaginar nuevos círculos de gobernanza? Los profesores Maurice Jansen y Rob van Tulder tratan de responder tomando a Indonesia como ejemplo.

Amberes

Transición energética, relaciones con la comunidad, capital humano: 3 ejes de desarrollo para el puerto de Amberes. A juicio del Director General, el puerto de Amberes debe, cada vez más, facilitar los negocios y la edificación de la comunidad. Por tanto, para el puerto, se trata de superar los desafíos del futuro por medio del diálogo y de las acciones con la comunidad. La creación de un entorno de trabajo que fomente la iniciativa y que sea respetuoso del bienestar de los trabajadores contribuye también a ello, junto con una mayor movilidad en los desplazamientos diarios de casa al trabajo en la zona portuaria.



© Port of Antwerp

Saint-Nazaire: un puerto mejor integrado

Inaugurado en julio recién pasado, el Boulevard des Apprentis permitió crear un recorrido de 2,1 km de largo más adecuado para los flujos logísticos de las industrias portuarias y más seguro para los 14.000 vehículos que transitan por el cada día. La remodelación ha sido diseñada conjuntamente con los vecinos del barrio. Por ejemplo, antiguos depósitos de hormigón serán integrados en el paisaje para servir de pared anti-ruído. Además, un mirador permitirá a los habitantes y visitantes observar los Astilleros del Atlántico donde se construyen paquebotes.



© Carene

Puerto de Bruselas: la integración: un imperativo y una convicción

La AIVP organizó hace poco una misión de estudio en Bélgica para sus miembros. Su enfoque fue el proceso de construcción conjunta esencial para la dinámica de los proyectos puerto-ciudad de cinco ciudades portuarias belgas. El caso de Bruselas que abordaremos aquí, es desde este punto de vista particularmente interesante.

[EXTRACTOS]

El puerto de Bruselas celebrará este año sus 25 años desde su creación como Sociedad Regional luego de que el Estado belga hiciera una reforma para regionalizar los puertos y las vías fluviales. De hecho, ocupa una posición central en el corazón de la Región, con seis kilómetros de muelles a lo largo de los 14 kilómetros de canal que cruzan la Región de Bruselas de Norte a Sur. Como el segundo puerto interior belga, desempeña un papel esencial para Bruselas en el aspecto económico y medioambiental y también lo relacionado con los empleos. Gran parte del aprovisionamiento de Bruselas se hace por vías navegables. Así mismo genera 12.000 empleos directos e indirectos. Pero con los 7 millones de toneladas transportadas por vías navegables en 2017, fue posible evitar 650.000 camiones, 100.000 toneladas de CO2 y 25 millones de euros en costos externos.

El puerto de Bruselas pretende ser facilitador logístico al favorecer el traspaso hacia el ferrocarril y las vías navegables mediante una red de plataformas de transbordo a lo largo del canal asociado a una estrategia del último kilómetro que permite distribuir las cargas en pallets. Con un tráfico fluvial en aumento constante y situado en el corazón de una metrópolis en plena expansión demográfica, el Puerto también tenía que enfrentar esta presión sobre los espacios al borde del agua tan demandados. Las respuestas que aporta a través de su Plan maestro 2030 se basan en una estrategia de integración muy voluntarista. Tiene esto en común con la que anima al Plan Canal implementado por la Región Bruselas-Capital, tanto en el aspecto de las soluciones como en el del método de construcción conjunta implementado.

Desarrollados en el marco del Plan canal, los proyectos realizados en las orillas de las dársenas Beco y Vergote, o también en la terminal de pasajeros son ilustraciones de esta estrategia de integración del Puerto de Bruselas.



PUERTO DE BRUSELAS

© Puerto de Bruselas

Para la dársena Béco, se han privilegiado las vocaciones culturales, recreativas y residenciales. La orilla izquierda, el "muelle de los materiales", fue acondicionado entre 1993 y 1999 como espacio público y recreativo. El "muelle de las gabarras" en la orilla derecha fue acondicionado entre 2000 y 2002 como espacio público multifuncional. De aquí a 2020 se construirá una pasarela reservada a los peatones, ciclistas y transporte público, a fin de permitir acceder a la zona del canal y al barrio Tours & Taxis, así como a varias empresas portuarias. En la orilla derecha, se creará un barrio que combina viviendas, equipamiento, oficinas y comercios.

Ciertas empresas relacionadas con actividades comerciales al por mayor han sido trasladadas de la dársena Béco al sector de la dársena Vergote, lo que ha liberado espacios en Béco para acondicionar un nuevo parque. Y es precisamente la voluntad de reafirmar y reforzar las actividades económicas además de crear espacios públicos lo que se privilegió para la dársena Vergote. El "Pueblo de la Construcción" fue inaugurado en marzo de 2018. Se había seleccionado el proyecto del estudio belga Tetra Architecten. Constituirá un hub logístico esencial en el ciclo de vida de los desechos y materiales de construcción de la ciudad. Este espacio multifuncional y modular combina espacio de almacenamiento, showroom y oficinas en un sitio con una superficie total de 25 000 m², de los cuales 7 000 m² son

almacenes sostenibles. Los tejados de los tres almacenes están equipados con un sistema de recuperación de aguas de lluvia y se instaló en ellos 1710 paneles solares.

La integración estaba también en el corazón del concurso organizado por la empresa Sociéte Inter-Béton para su planta de producción implantada en las orillas de la dársena Vergote, al lado del Pueblo de la Construcción. Su ubicación en plena ciudad y su cercanía a las diversas obras de la región son presentadas como una ventaja para el sector de la construcción de Bruselas. Pero la presencia de este tipo de actividad en pleno tejido urbano también es criticada debido a su impacto (ruido, polvo, etc.). El proyecto "Mix-City" del estudio de arquitectos BC architects & studios fue seleccionado en marzo de 2017. El proyecto prevé una reorganización de la circulación de camiones y de las zonas de almacenamiento, la instalación de una marquesina sobre la zona de carga que permitirá reducir la contaminación y al mismo tiempo instalar nuevas oficinas para el personal de Inter-Béton. Parte de esta marquesina también estará abierta al público, ofreciendo un mirador con vista panorámica del canal. La torre industrial también será remodelada para que se convierta en una nueva referencia en el paisaje de la ciudad. [...]



PUEBLO DE LA CONSTRUCCIÓN

© TetraArchitecten

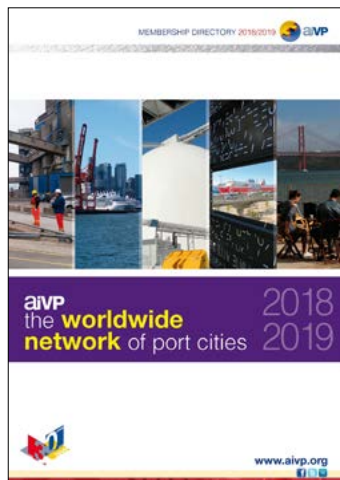
PUEDEN LEER EL TEXTO ÍNTEGRO EN:
WWW.AIVP.ORG

La AIVP siguiendo la corriente

¡El anuario 2018-2019 de la red AIVP es disponible!

El anuario de la red AIVP permite a sus miembros de tener acceso a 2000 contactos personalizados a los que pueden recurrir en el marco de sus propios proyectos y misiones. ¡Es indispensable para intercambiar y aprovechar la experiencia de los demás!

Este anuario completa la gama de servicios en línea que proponemos. ¡2000 actores del desarrollo ciudad/ puerto estarán encantados de discutir sobre temas que también les apasionan!



Génova: 5o Encuentro del Grupo de Trabajo Port Center Network (PCN) de la AIVP

El grupo de trabajo PCN, reducido de forma voluntaria, reunió a cerca de treinta personas provenientes de Europa y de Canadá. Fue recibido por Porto Antico, la Autoridad Portuaria y el ayuntamiento de Génova. Durante un día y medio se siguieron las presentaciones de actores locales, los debates, las confrontaciones de ideas y las visitas a terreno entre las cuales la del Port Center, recientemente abierto nuevamente para el público en general, la Città dei Bambini, el museo Galata y un laboratorio de investigación especializado en biomateriales innovadores.

Los proyectos de Port Centers siguen seduciendo a los actores

de las ciudades portuarias. Si bien algunos se encuentran al principio de su desarrollo, los Port Centers se afirman progresivamente como herramientas de vínculo puerto-ciudad reales y flexibles. La evolución de este tipo de estructura difiere de una ciudad portuaria a otra, y los intercambios de experiencias entre los miembros del grupo permiten que en cada encuentro se prueben las diferentes soluciones proyectadas. Algunos cuestionamientos comunes fueron objeto de debate entre los participantes. El modo de financiamiento sigue siendo uno de los mayores desafíos.



aivp La red mundial de ciudades portuarias.
5, quai de la Saône - 76600 Le Havre.
Tel. : +33 2 35 42 78 84 - Fax : +33 2 35 42 21 94 - Email : aivp@aivp.org

Misión AIVP en San Antonio

En un reciente viaje a Chile, Olivier Lemaire, Director General de la AIVP, tuvo la oportunidad de visitar San Antonio, miembro activo de la AIVP desde 2011, que es actualmente el primer puerto chileno en tonelaje, y una ciudad portuaria que promete un grandioso futuro. En esta ocasión se pudo reunir con autoridades portuarias, municipales y provinciales, y realizar visitas en terreno.

En este sentido, el alcalde y presidente de la Asociación de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile, Omar Vera, tuvo la oportunidad de exponerle a la AIVP la importancia para San Antonio de la reforma portuaria en curso, que busca establecer para los 10 principales puertos chilenos, Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto que permitan una armonización de las dinámicas portuarias e urbanas. Evidentemente, la AIVP acompaña con mucho interés las evoluciones legislativas en curso, y su traducción en hechos.

Los proyectos de extensión de las terminales de contenedores y de las actividades logísticas relacionadas con el proyecto PGE (Puerto de



Gran Escala) se inscriben totalmente en el marco de acuerdos ciudad-puerto que tienen como finalidad el establecimiento de una planificación conjunta que permita por ejemplo la apertura del puerto a los ciudadanos, con la remodelación del frente costero.

Por otro lado, la dinámica del desarrollo de los cruceros que se instaura, las nuevas instalaciones municipales de alta calidad tales como el novísimo MUSA (Museo de Historia Natural e Histórico) y los desarrollos ecológicos y turísticos, convierten a San Antonio en un ejemplo particularmente interesante, de una ciudad portuaria emergente que elige una colaboración ciudad-puerto activa, como eje estructurador para su desarrollo sostenible.

Misión AIVP en Valparaíso

Una delegación de la AIVP representada en el más alto nivel, participó activamente en los trabajos de la American Association of Port Authorities (AAPA) que organizó su congreso anual en Valparaíso (Chile) del 8 al 10 de octubre de 2018.

En el marco de este evento de la AAPA, la partitura de la AIVP estaba particularmente bien orquestada: se ajustaron a una intervención keynote de Mario Girard acerca de las evoluciones de las relaciones ciudad-puerto, así como del activo papel de la AIVP, y una sesión acerca de casos concretos, moderada por Philippe Matthis.

Más allá de la toma de contacto que deja esperar una expansión de la red AIVP en las Américas, la ocasión era perfecta para encontrarse con varios miembros latinoamericanos de la AIVP. En esta óptica, se organizó una reunión de trabajo con Gonzalo Mortola, Presidente del Puerto de Buenos Aires, miembro activo de la AIVP.



En cuanto se refiere al puerto de Valparaíso, miembro de la AIVP, los proyectos de desarrollo son ambiciosos, pero se encuentran en un contexto que hoy en día es fuertemente conflictivo con la ciudad declarada patrimonio mundial por la Unesco. Philippe Matthis, informó a Gonzalo Davignano, Director General del puerto, de la experiencia de la asociación, para ofrecerle la ayuda de la AIVP en el marco del desbloqueo de una situación fuertemente perjudicial, no solo para el puerto, sino también para el desarrollo sostenible de la comunidad ciudad-puerto en su conjunto. Volveremos a hablar de esto.