

Enero 2021

Dossier Temático

Interfaz Puerto Ciudad



agenda 2030
by aiVP

Desde hace 30 años, la AIVP acompaña a las ciudades portuarias para orientarlas hacia un futuro más resiliente, concertado y sostenible.

En 2018, AIVP lanzó la Agenda AIVP 2030, la primera iniciativa global que adapta los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU al contexto específico de las relaciones Ciudad-Puerto. Este documento, elaborado conjuntamente con los miembros de la AIVP en la Conferencia de Quebec, establece 10 objetivos para 2030.

En febrero de 2020, AIVP firmó un MoU con ONU-Hábitat para difundir buenas prácticas relacionadas con esta agenda.

A partir de septiembre de 2020, respondiendo a los intereses de nuestros miembros, nos centraremos en profundidad en un objetivo de la Agenda al mes.

En este dossier nos centramos en "Interfaz Puerto Ciudad". ¡Le deseamos una buena lectura!

Índice

| | |
|--|----|
| ¿Qué es la AIVP Agenda 2030? | 4 |
| ¿Cuál es el objetivo de «Interfaz Puerto Ciudad» de la AIVP Agenda 2030? | 5 |
| La interfaz de ciudad portuaria: un crisol para la relación entre la ciudad y el puerto | 6 |
| El umbral puerto-ciudad: una nueva concepción de la interfaz ciudad-puerto | 11 |
| Brest Metrópolis: convertir un antiguo astillero en un lugar de vida y proyección | 16 |
| Port-Saint-Louis du Rhône (France): regeneración de terrenos y desarrollo náutico | 23 |
| Transformando el frente marítimo: nuevas soluciones para nuevos desafíos | 29 |
| Casablanca: la ventaja Ciudad Puerto | 31 |
| La estética y los nuevos valores de los puertos | 38 |
| La interacción entre la ciudad y el puerto en Helsinki: actuar a diferentes niveles de la interfaz | 42 |
| La estética del puerto es importante. ¿Qué podemos aprender de Oslo? | 50 |

¿Qué es la AIVP Agenda 2030?

La Agenda está diseñada para orientar las acciones y proyectos de los actores de la ciudad portuaria para asegurar relaciones sostenibles entre la ciudad y el puerto. Las ciudades portuarias se encuentran con frecuencia en la primera línea cuando se trata de las consecuencias más graves del cambio climático (inmersión, inundaciones, huracanes, etc.), pero también están en la mejor posición para probar soluciones innovadoras en las diez áreas siguientes:

- 1. Adaptación al Cambio Climático**
- 2. Transición Energética y Economía Circular**
- 3. Movilidad Sostenible**
- 4. Gobernanza Renovada**
- 5. Invertir en Capital Humano**
- 6. Cultura Portuaria e Identidad**
- 7. Alimentos de Calidad para Todos**
- 8. Interfaz Puerto Ciudad**
- 9. Salud y Calidad de Vida**
- 10. Proteger la Biodiversidad**

Descubre la **Agenda AIVP 2030**

¿Cuál es el objetivo de «Interfaz Puerto Ciudad» de la AIVP Agenda 2030?

Ofrecer a los habitantes que viven en las cercanías de las actividades portuarias, condiciones de vivienda y actividades recreativas y culturales en las zonas de contacto Ciudad Puerto, al:

- 1.** Integrar en el diseño de las edificaciones, las medidas adecuadas para reducir las molestias relacionadas con las actividades portuarias
- 2.** Recalificar los elementos patrimoniales portuarios y urbano-portuarios para valorizar la memoria de los lugares.
- 3.** Desarrollar espacios públicos e instalaciones recreativas o culturales en las zonas de contacto Ciudad Puerto, para convertirlas en un nuevo polo de atracción.
- 4.** Fomentar la integración arquitectónica y paisajística de las instalaciones portuarias.

Más detalles sobre **este objetivo**

La interfaz de ciudad portuaria: un crisol para la relación entre la ciudad y el puerto

Equipo AIVP



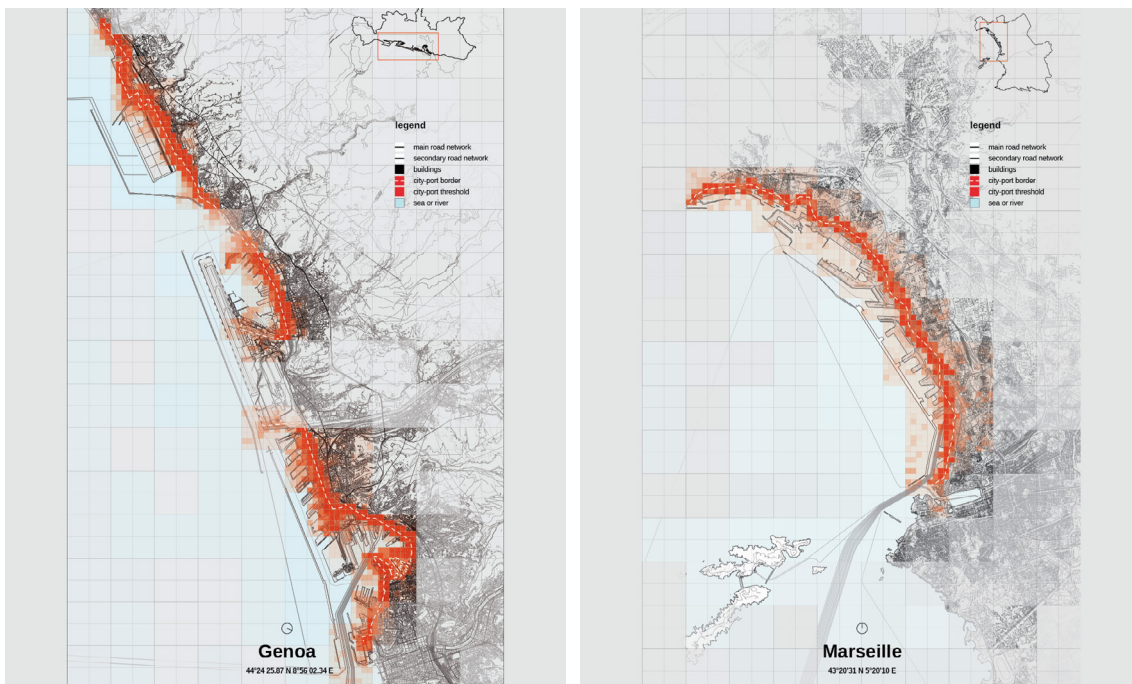
Génova © José MP Sánchez

La motivación original para la creación de la AIVP fue la puesta en común de prácticas recomendables para el desarrollo del borde costero luego de que las zonas industriales perdieran su función original para transformarse en nuevos y animados espacios urbanos. Desde entonces, la relación entre la ciudad y el puerto se ha complejizado al integrar las dimensiones medioambientales, sociales y económicas reflejadas en la Agenda de la AIVP para 2030. Esta interfaz entre la ciudad y el puerto, sin embargo, se mantuvo como concepto fundamental para esta relación, al tiempo que, además, incorporaba nuevos desafíos asociados a las tres dimensiones mencionadas. Hoy en día, la interfaz Ciudad Puerto es tanto un espacio de posibilidades como un desafío, y al mismo tiempo, un punto de filtrado y reunión, es un lugar físico y a la vez una membrana institucional, medioambiental y social en donde se lleva a cabo una intensa interacción entre sus participantes. Por cierto, no es fácil planificar para esta interfaz. Tal como se aprecia en nuestras ciudades portuarias, siguen presentes algunas de las inquietudes originales: ¿qué hacer con las zonas portuarias desactivadas? ¿Qué programas contribuirán a una relación saludable entre la ciudad y el puerto? ¿Cuáles son los principios de planificación que darán mejor respuesta a las inquietudes asociadas al desarrollo sostenible?

El objetivo n.º 8 de la Agenda de la AIVP para 2030, relativo a la interfaz Ciudad Puerto, se conecta con los otros 9 objetivos de la Agenda, desde disminuir las molestias provocadas por el puerto hasta el respeto hacia su patrimonio cultural. Por otro lado, no debemos olvidar el desafío que implica la integración del puerto en el paisaje urbano, el desarrollo de espacios públicos o la necesidad de dar respuesta a las aspiraciones ciudadanas asociadas a esta zona. En este informe, conoceremos lo que hacen diversos miembros de la AIVP con respecto a la planificación de una mejor interfaz Ciudad Puerto y los desafíos que pueden haberse presentado a lo largo del camino.

El umbral entre la ciudad y el puerto

En su artículo, la Dra. Beatrice Moretti nos ofrece una nueva perspectiva sobre el concepto de interfaz entre la ciudad y el puerto al reinterpretarla como un umbral y una frontera de diseño. Ella nos muestra que el umbral puerto – ciudad es en realidad un palimpsesto compuesto por el puerto y las distintas funciones urbanas, siendo, además, una cronología y una secuencia de máquinas, actividades y espacios, y que la idea de coexistencia entre la ciudad y el puerto puede abordarse como una actitud de diseño de integrar los proyectos nuevos y aquellos que ya existían, jugando con la ambivalencia que envuelve a las zonas liminales.



Mapas del Umbral Ciudad-Puerto ©Beatrice Moretti

La metrópolis de Brest: Aprovechar todo el potencial de los antiguos astilleros

El caso de la metrópolis de Brest, en Francia, es un buen ejemplo de cómo renovar las zonas portuarias urbanas manteniendo, al mismo tiempo, la conexión con la identidad marítima local. Durante la entrevista con la Sra. Quiguer y el Sr. Gourtay nos enteramos de cómo se las arregló la ciudad para darle nuevos usos a un crucial lugar del frente costero con la creación de un centro cultural de 2,7 hectáreas, aspirando, al mismo tiempo, a un sello de distrito ecológico y llevando a cabo un proceso de consulta a los ciudadanos locales.



Vista del arquitecto del muelle y del paseo marítimo ©Jessica Morio – Trois Déclic



Perspectiva aérea de Port Napoléon, la zona náutica privada gestionada por Port Adhoc en Port-Saint-Louis-du-Rhône

El puerto de Saint-Louis du Rhône: desde terrenos abandonados a la acogida de la industria náutica

Los procesos de transformación de las ciudades portuarias suelen ser complejos y pasan por varias etapas antes de que el diseño definitivo esté a punto. Durante la entrevista al Sr. Martial Alvarez, alcalde del puerto de Saint-Louis du Rhône, en Francia, conocimos la importancia de establecer bases para un futuro y ambicioso desarrollo con la preparación de estudios medioambientales, operaciones de limpieza y negociación con los participantes clave. En este caso, el objetivo era desarrollar un importante plan centrado en la navegación y las actividades asociadas a los alimentos de origen marino, con un acento particular en la industria náutica.

Transformación del borde costero: nuevas soluciones para nuevos desafíos

En enero pasado tuvimos la fortuna de organizar un excelente seminario web que incluyó un debate con Algeciras, Barcelona, San Antonio, y el ministro de desarrollo urbano de España en torno a los desafíos que han debido enfrentar en el desarrollo de las nuevas funciones para el borde costero. Vimos que el proceso de aprendizaje es constante y que siempre reflexionamos sobre lo hecho y la forma en que puede mejorarse para dar respuesta a las nuevas demandas, tales como el nuevo programa urbano.



*Hamburgo Speicherstadt UNESCO
Patrimonio de la Humanidad*

Realzar el valor estético de los puertos

La economía, el impacto del PIB, la gestión de toneladas de carga, el empleo. Estos han sido los indicadores clave en la evaluación del éxito de un puerto. Centrarse en la eficacia ha hecho que, durante décadas, los puertos hayan descuidado otros valores de índole no económica, con consecuencias en el paisaje, la arquitectura y la imagen del puerto. Si embargo, hay nuevos enfoques a partir de los cuales podemos aprender, según lo que explica en este artículo el Dr. José M Pagés Sánchez.

Helsinki: actuar en los niveles medioambiental, social, y de planificación urbana de la interfaz

Satu Aatra nos explica en su artículo cómo es que el puerto de Helsinki aborda los distintos desafíos que presenta la coexistencia entre la ciudad y el puerto. Puesto que esta relación no puede reducirse a la interacción física, conocimos los diferentes proyectos que se han desarrollado con el fin de lograr una buena vecindad con el puerto de Helsinki.



Puerto Sur de Helsinki © Port of Helsinki



Vista de pájaro del Havn Promenade. Photo- Patrik Dronetjenester.

La integración del puerto en el paisaje de Oslo

El puerto de Oslo ha estado a la vanguardia en la búsqueda de una imagen del puerto que sea coherente e incorpore valores estéticos. Por este motivo, la autoridad portuaria decidió hace algunos años la elaboración de directrices estéticas para el desarrollo de un puerto, las que incluyen tanto los espacios urbanos litorales en los que antiguamente se llevaba a cabo actividad portuaria y las terminales activas. En el artículo de Hans Kristian Riise conocimos de primera mano lo que se ha hecho y la forma en que se han aplicado las directrices.

Inspiring testimonies that will surely impulse new ideas in port cities all over the world. We hope you enjoy the reading, and watching, of these interventions and that they are useful to ongoing and future discussions concerning your port-city interface.

El umbral puerto-ciudad: una nueva concepción de la interfaz ciudad-puerto

Beatrice Moretti



La Dra. Beatrice Moretti, autora del libro "Más allá de la ciudad portuaria. La condición de Portualidad y el concepto de umbral"

Durante las próximas semanas nos centraremos en el objetivo 8 de la Agenda 2030 de la AIVP, relativo a la Interfaz Puerto-Ciudad. En la frontera entre el puerto y la ciudad es donde se desarrollan algunos de los proyectos más interesantes, combinando usos y creando nuevas sinergias. Comenzamos esta discusión con una reflexión de la Dra. Beatrice Moretti sobre la condición de la interfaz puerto-ciudad y su potencial como umbral y frontera de diseño. Ella comparte con nosotros algunas reflexiones motivadas por su investigación, publicada en el libro "Más allá de la ciudad portuaria. La condición de Portualidad y el concepto de umbral" (JOVIS, 2020)".

La "Interfaz entre la ciudad y el puerto es un concepto que podría haber sido incomprendible en tiempos pasados, cuando una ciudad y un puerto interdependientes compartían una identidad en común. [...] A medida que los puertos y las ciudades van desarrollando nuevas funciones dentro de los contrastantes, aunque interrelacionados e interdependientes, sistemas a escala local, nacional y regional, en muchas personas ha surgido, durante los últimos cincuenta años, una importante inquietud en torno a la nueva interfaz entre la ciudad y el puerto [...]. " Con estas palabras, el geógrafo marítimo Brian S. Hoyle se refirió a la existencia de una zona intermedia entre la ciudad y el puerto que considera la mutabilidad de los organismos urbanos y presupone la transición y el movimiento. Un

terreno en donde se condensa la identidad y el carácter de las comunidades y lugares a medida que los flujos y las fuerzas convergen y divergen.

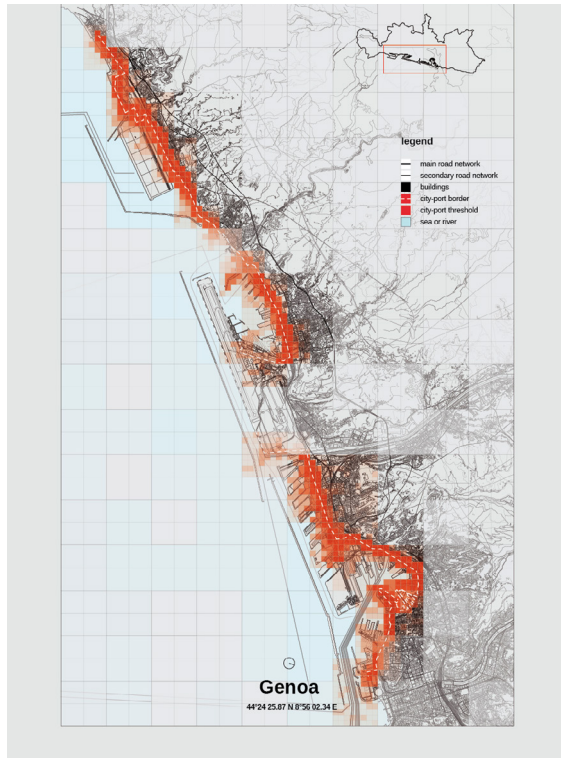
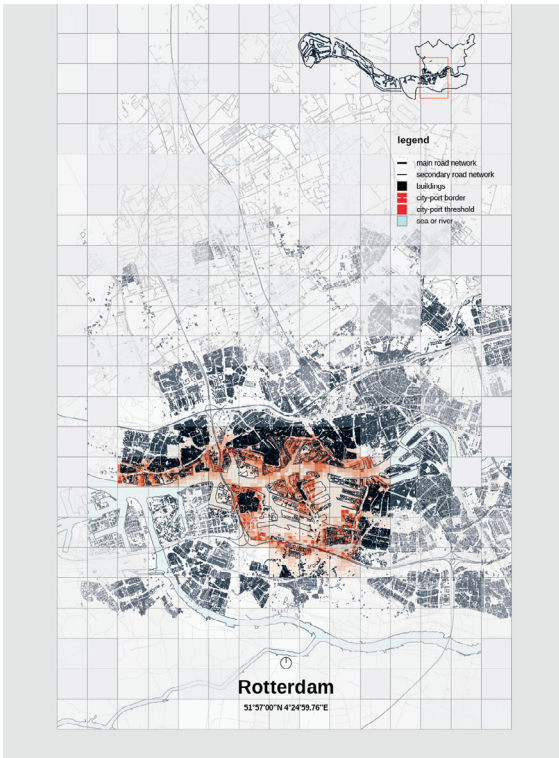
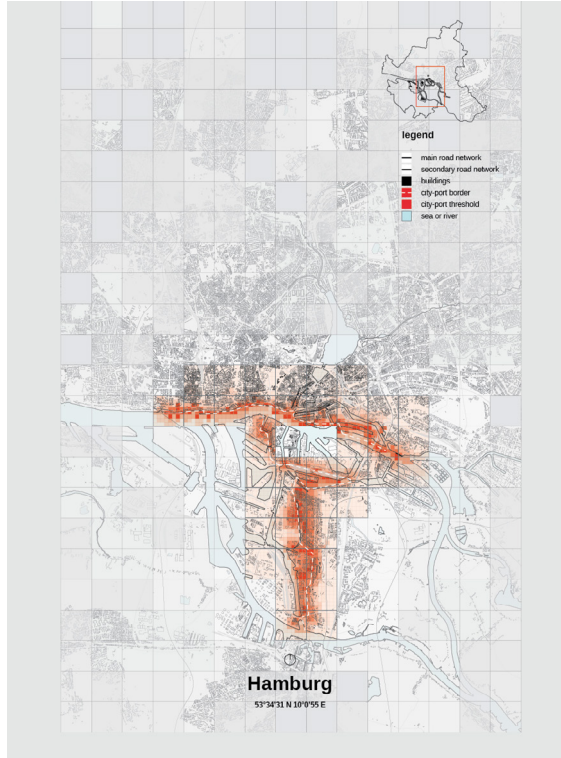
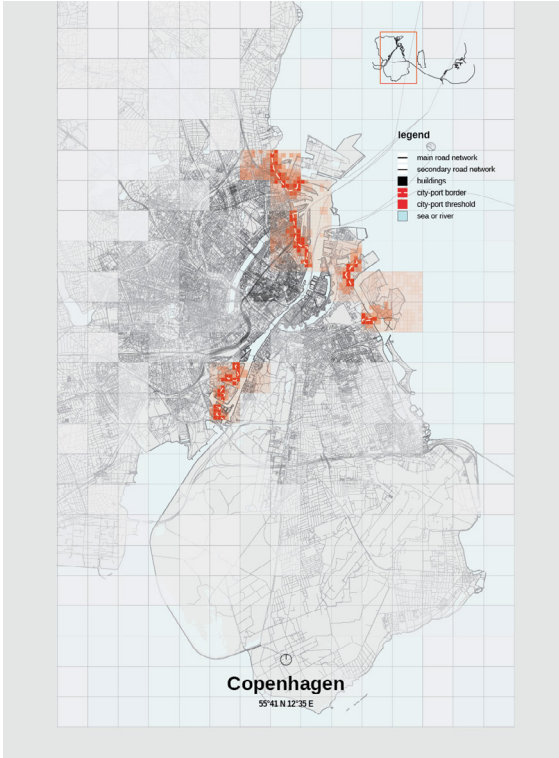
La dimensión portuaria ha supuesto siempre cierta aptitud para el cambio. Debido a la incesante evolución tecnológica y de infraestructura, y a la dinámica marítimo-comercial mundial, la estructura y sintaxis de la ciudad portuaria suelen pasar por profundos ciclos de transformación. Cada etapa del proceso se ha confrontado no solo con sus antecedentes concretos, sino que, sobre todo, con los rastros de memoria urbana y humana acumulados a lo largo de acciones superpuestas. En su mayor parte, estas se refieren al desmantelamiento de zonas y artefactos obsoletos, renovación y asimilación de instrumentos y mecanismos, y la alteración lingüística de los códigos de construcción.

En este complejo marco, la mezcla más evidente se condensa a lo largo de fronteras funcionales y administrativas: si bien suelen percibirse como espacios en disputa, en realidad los espacios fronterizos entre la ciudad y el puerto son interfaces receptoras, dotadas de un potencial de flexibilidad y, ante todo, proclives al cambio o sujetas a este.

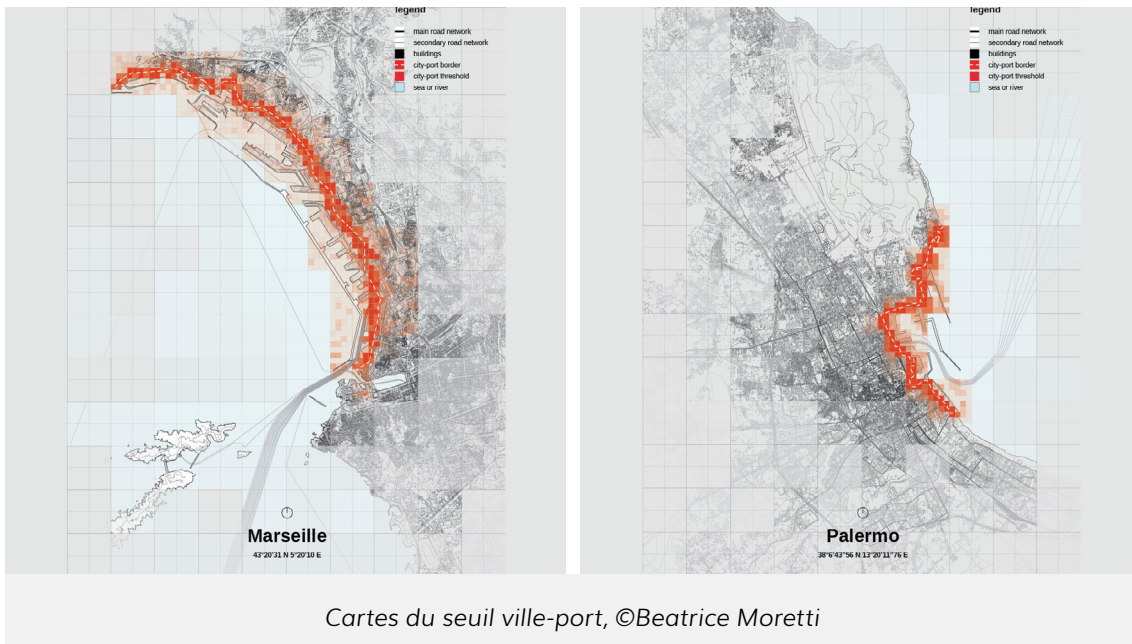
Gracias a los estudios de geografía marítima, es posible evaluar las formas espaciales que han asumido las ciudades portuarias con el paso de los siglos. Entre los siglos XIX y XX, según las teorías de Hoyle y otros, puede apreciarse la aparición de una frontera que divide y comunica, simultáneamente, al puerto y la ciudad. En este entendido, la frontera entre la ciudad y el puerto es un espacio liminal, un tercer estado con respecto a la ciudad o al puerto como suelen entenderse: un umbral dinámico.

El uso del concepto de umbral, una formulación indefinida de amplitud variable y arbitraria, representa un paso crucial en la superación de la noción de borde, frontera, y límite, puesto que posibilita la evolución de una frontera legal hacia una frontera de diseño.

Un umbral es un espacio filtro, precario y discontinuo, fragmentado en secciones en las que las yuxtaposiciones y antinomias adquieren una forma concreta para conquistar el espacio y ser reconocibles. Literalmente, el umbral entre la ciudad y el puerto es la línea de un grosor variable producida por la presencia de un límite administrativo que separa los territorios de la ciudad y del puerto. Es un elemento físico, pero también es un sistema en el que se concentra la totalidad de interacciones y dependencias que vinculan, de manera irreversible, a la ciudad con su puerto. Es un lugar cuya amplitud se expande según las transformaciones de los espacios circundantes, ya se trate de desmantelamiento, reconversión, o, por el contrario, de expansiones en términos operacionales. Marca el comienzo y el final de la jurisdicción de la autoridad portuaria, y, más que eso, su régimen liminal, el conjunto de flujos y fuerzas que se atenúan y contienen entre sí, y que generan la creación de un lugar simbólico que representa el temperamento de la ciudad portuaria en sí.



Cartes du seuil ville-port, ©Beatrice Moretti



El estudio del umbral entre la ciudad y el puerto apunta a explorar, de manera unificada, el conjunto de artefactos, infraestructura e instalaciones que han surgido en el tiempo y que se han desarrollado a lo largo del límite de la zona portuaria, considerándolo un sistema heterogéneo, y al mismo tiempo compacto. De hecho, el umbral entre la ciudad y el puerto es un caso ejemplar de una frontera que se transforma en una categoría común de ciudad portuaria incluso a latitudes muy distantes. Compuesto por diversos tipos de elementos, el umbral entre la ciudad y el puerto es un palimpsesto, una cronología física para las funciones asumidas por la frontera a lo largo de la vida de cada puerto. Una secuencia lineal de máquinas que funcionan en distintos estados de abandono o de uso se despliega a lo largo del perímetro del umbral entre la ciudad y el puerto: son los residuos del puerto emporio o artefactos que siguen funcionando, pero en ambos casos ya no son sencillamente objetos aislados sino fragmentos de un sistema particular, un patrimonio arquitectónico, industrial y urbano específico que está anclado en la línea fronteriza entre el puerto y la ciudad.

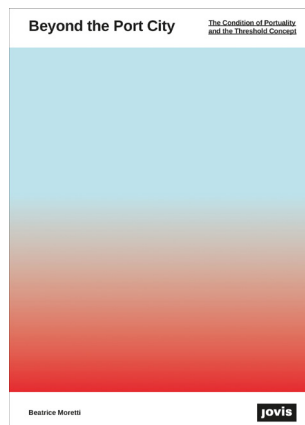
En este sistema heterogéneo, pero compacto, los almacenes, silos, depósitos y maquinaria de los muelles se convierten en los ingredientes cruciales de un mapa estratégico, en el que su regeneración desencadena un proyecto de actualización coordinado e integral. En este ambiente, el patrimonio del umbral entre la ciudad y el puerto (el desmantelado, y el que permanece activo, o incluso infrutilizado) está en el centro de las exploraciones teóricas y de diseño, funcionando como un conector territorial. El umbral pierde su naturaleza original como objeto que separa y se convierte en un umbral de diseño, la estructura de soporte para conectar, racionalizar y compartir.



Port de Gênes (Italie), 2015. Roberto Merlo. © Port System Authority of the Western Ligurian Sea

"Aislar las zonas", "solidificar las fronteras", "planificar de manera incompleta", "dotar las fronteras", "diseñar arquitecturas liminales", "suavizar los bordes", por ejemplo, representan a las estrategias descritas con el fin de superar las prácticas anteriores de deslocalización y/o reemplazo portuario y, por último, reconocer un enfoque alternativo, un enfoque que contempla una posible táctica para el umbral entre la ciudad y el puerto dentro del concepto de coexistencia entre el puerto y la ciudad . La idea de coexistencia expresa una condición relacional entre las dos entidades gobernantes, algo que también puede explorarse en cuanto paradigma operacional. Su conceptualización, que simboliza el intento anacrónico de reconstruir la antigua y deteriorada relación y, al mismo tiempo, la necesaria superación del concepto de integración, encarna la simultánea y ambivalente acción que permite mantenerse al interior y a la vez al exterior de una situación determinada. Tomada como una actitud de diseño, la coexistencia interpreta lo indefinido y ambivalente de las zonas liminales: ofrece la posibilidad de caracterizar las secuencias espaciales del umbral mediante distintos grados de definición en torno a los cuales se articulan nuevos proyectos, pero así mismo es la trama urbana preexistente.

"Beyond the Port City. The Condition of Portuality and the Threshold Concept" se encuentra disponible aquí: <https://www.jovis.de/de/buecher/product/beyond-the-port-city.html>



Brest Métropolis: convertir un antiguo astillero en un lugar de vida y proyección

Entrevista por Denis Davoult



Tifenn Quiguer, Vice-présidente chargée de l'urbanisme and Michel Gourtay, Vice-président chargé de l'économie

En el corazón de la metrópolis de Brest, el sitio de los Capuchinos recibía antiguamente las actividades de la industria naval. Fuertemente arraigado en la memoria de la ciudad, el sitio se convierte en un ecobarrio y un nuevo lugar de vida, de creación y de innovación. Un proyecto que también fue desarrollado, desde sus inicios, en concertación con los ciudadanos y el conjunto de los actores involucrados. En ese sentido nos encontramos absolutamente en sintonía con el Objetivo 8 de la Agenda AIVP 2030. Quisimos por lo tanto saber más acerca de los distintos componentes de este proyecto y las soluciones que fueron incorporadas, entrevistando a Tifenn QUIGUER, vicepresidenta encargada de urbanismo en Brest Métropole y Michel GOURTAY, vicepresidente encargado de economía.

Brest Métropole es miembro de la AIVP desde 1990

AIVP | Antigua sitio de la industria naval, Le Plateau y Les Ateliers des Capucins se encuentran en plena transformación. ¿Cuáles son los principales ejes del programa implementado en este sitio patrimonial?

Tifenn Quiguer, Vicepresidenta encargada de urbanismo and Michel Gourtay, Vicepresidente encargado de economía | El proyecto de los Capuchinos se encuentra en el corazón de la metrópolis, en el barrio de "Quatre-Moulins" (20.000 habitantes), en las cercanías de los proyectos del NPNRU (Nuevo Programa Nacional de Renovación Urbana) "Queliverzan/Recouvrance/Capuchinos" y "Bellevue/Riberas de Penfeld".

Es una de las palancas de la implementación del gran proyecto urbano integrado Corazón de metrópolis/Penfeld para:



PEF © Pierre-François Watras/Brest métropole

- redimensionar el corazón de la aglomeración a escala del polo metropolitano de Pays de Brest;
- reforzar las funciones metropolitanas de la segunda metrópolis de Bretaña;
- volver a dinamizar la ribera derecha, renovando la oferta de viviendas y actividades;
- mejorar las conexiones entre ambas riberas del río Penfeld.

Se trata, de esta manera, de:

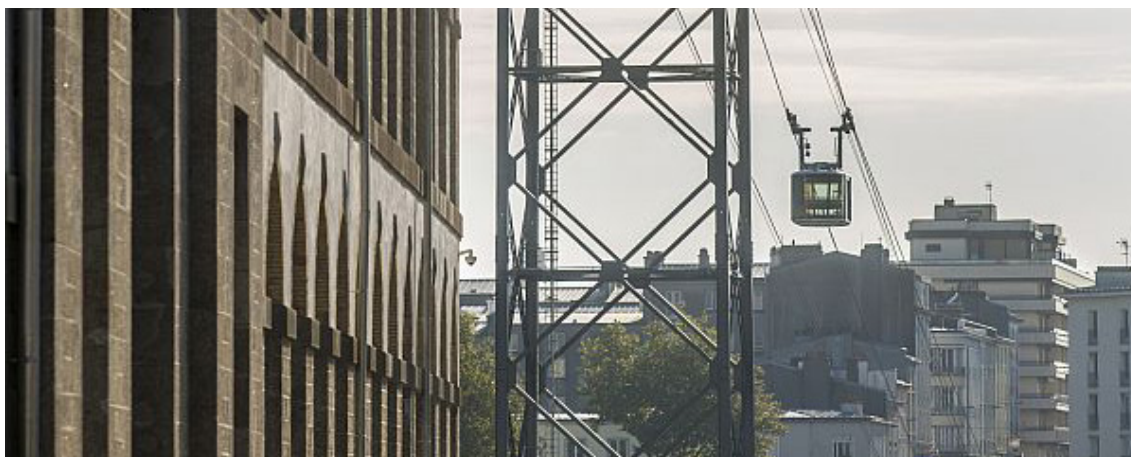
- por un lado, reposicionar el centro de la ciudad de Brest en sus contornos de origen, ampliándolo hacia la ribera derecha de la Penfeld et Bellevue favoreciendo la formación de un centro metropolitano atractivo, a la escala de los 400.000 habitantes de Pays de Brest, a través de la implementación de equipos de alta proyección (medioteca François Mitterrand – Les Ateliers des Capucins, Totem French tech Brest+, Centro cultural dedicada a la innovación marítima 70.8, Centro Nacional de Artes Callejeras y Espacio público Le Fourneau, Residencia Internacional y Centro de Movilidad Nelson Mandela, Centro de Design Thinking THALES DESIGN CENTER, etc.);
- y, por otro lado, reforzar los vínculos de las dos riberas, y con el barrio de Recouvrance, valorando sitios históricos excepcionales y paisajes inscritos en las tramas verde y azul de la metrópolis.

AIVP | *La ambición también es convertirlo en un ecobarrio. ¿Qué soluciones han sido implementadas para responder a esto?*

Tifenn Quiguer, Vicepresidenta encargada de urbanismo and Michel Gourtay, Vicepresidente encargado de economía | Efectivamente el proyecto se encuentra inscrito en la fase 3 del sello de Ecobarrio.

Se trataba de transformar un lugar simbólico de la industria naval en un nuevo barrio con vocación metropolitana, ejemplar en términos de calidad urbana, de diversidad y de densidad, y de inscribirse en una lógica de desarrollo sostenible, alrededor:

- del desarrollo de tres funciones mayores, hábitat, economía, cultura, conectando el nuevo barrio con el antiguo distrito de Recouvrance;
- de la creación de un enlace innovador mediante un teleférico urbano y una conexión con la línea A del tranvía;
- de la puesta en práctica de una oleada energética local dentro de una zona energéticamente sensible mediante el despliegue de una red de calor urbana de centrales fotovoltaicas, además de la mejor calidad térmica de los edificios;
- de la preservación de la memoria de los lugares a través de la puesta en valor de la arquitectura del sitio y de la maquinaria que se conserva en los Ateliers, así como la realización de un recorrido interpretativo;
- y de la participación y apropiación del lugar por parte de sus habitantes, especialmente en el marco de un enfoque de co-diseño y co-producción de mobiliario urbano, apoyado por el plan Ecocité.

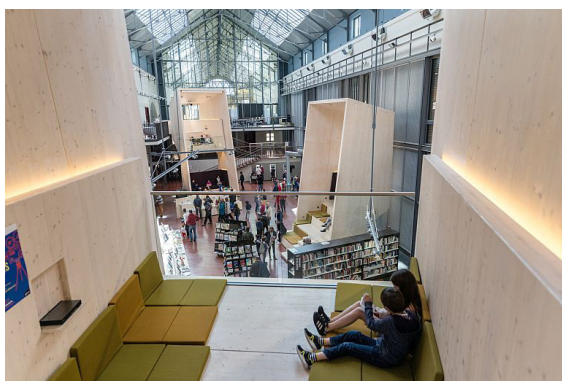


Teleférico urbano © Franck Bétermin/Brest métropole

AIVP | Si volvemos al tema más específico de los Ateliers des Capucins, su voluntad es hacer de ellos un lugar de vida, pero también de creación y de innovación. ¿Qué equipos han previsto o realizado, y en qué medida esto reforzará la atraktividad de la metrópolis de Brest a nivel internacional?

Tifenn Quiguer, Vicepresidenta encargada de urbanismo and Michel Gourtay, Vicepresidente encargado de economía | Les Ateliers des Capucins son un sitio emblemático de la memoria de Brest, patrimonial, obrera y sindical, que ha sido reconvertido en un polo cultural, recreativo y de innovación, al albergar más de 2,7 ha de actividades. Entre ellas podemos encontrar:

- la mediateca "François Mitterrand – Les Capucins" en 9.000 m², verdadero "tercer lugar", equipado con espacios culturales, recreativos y laborales, y un auditorio de 200 puestos, y próximamente un cine "Ciné Capucins" de 5 salas, y el Centro Nacional de Artes Callejeras y Espacio Público, Le Fourneau en 2.500 m²;



François Mitterrand Library
© Mathieu Le Gall/Brest métropole



Main central space
© Mathieu Le Gall/Brest métropole

- comercios temáticos (restaurantes, cervecería) y actividades recreativas en 7.800m², incluyendo "Climb up" y sus 1.200m² de rocódromo, y "Illucity" y su parque de aventuras en realidad virtual en 750m²;
- las excelencias digitales del territorio con "Totem" del sello French Tech Brest + (190m²), la aceleradora de startups "Village by CA" (500m²) y el espacio de coworking "We Art Minds"» dedicado a los creativos independientes, emprendedores y jefes de startup;
- las excelencias técnicas y tecnológicas del mar con el "70.8", escaparate lúdico e interactivo de la investigación e innovación marítima de 1.500 m²;
- salas de exposición o de reunión con posibilidad de reserva de 480 m².

El conjunto está organizado alrededor de un **gran espacio público central, cubierto y calefaccionado de 10.000m², "la place des machines"**, en el que se encuentra también la suntuosa "Canot de l'empereur", pieza patrimonial proveniente de las colecciones del Museo de la Marina, un inmenso lugar acondicionado especialmente para deportes de tabla, baile, picnic, espacios de exposición y eventos públicos... y que se puede además reservar para grandes eventos y celebraciones.



©Frank Bétermin / Brest métropole



©Pierre-françois Watras / Brest métropole

¡En fin, un lugar único, excepcional, y multifuncional, con una fuerte proyección cultural, económica, recreacional y turística!

AIVP | ¿Se asoció a la población a esta operación mayor de renovación urbana, y de qué forma(s)?

Tifenn Quiguer, Vicepresidenta encargada de urbanismo and Michel Gourtay, Vicepresidente encargado de economía | Se asoció al conjunto de los actores del territorio (habitantes, instituciones, agentes económicos, planificadores de viviendas, organismos culturales, asociaciones, etc.), desde la concepción hasta la realización, desde 2005 e incluso después de la apertura al público de los Ateliers des Capucins, con:

- la creación de **grupos de trabajo temáticos** (movilidad, Energía, Cultura, Patrimonio y memoria, Innovación, comunidad...);

- la implementación de **reuniones públicas de información, de concertación, de co-construcción, de exposición y de animación, pero también de grandes eventos de apropiación anuales**, en el marco de puertas abiertas que asocien a la vez a los actores culturales territorios y a los antiguos obreros del sitio;



VGo © Vincent Gouriou/Brest métropole

- la continuación de la co-construcción del proyecto y de la apropiación del lugar por parte de sus habitantes en el marco de un **enfoque artístico participativo de co-diseño y co-producción de mobiliario urbano**, apoyado por el plan Ecocité;
- **la recepción y la co-construcción de programas de animación de los Ateliers des Capucins, de proximidad y metropolitanos**, por parte de la SPL Los Ateliers des Capucins, creada específicamente para gestionar, animar y promover los Talleres.

AIVP | *Se han apoyado ampliamente en la identidad patrimonial de Les Capucins. Pero también han iniciado un proceso de integración paisajística de las actividades portuarias existentes o programadas. Pienso en el futuro reservado para las EMR, que será concluido con un malecón y un mirador. ¿Por qué esta elección, y de qué forma son puestas en escena estas actividades marítimas e industriales?*

Tifenn Quiguer, Vicepresidenta encargada de urbanismo and Michel Gourtay, Vicepresidente encargado de economía | El proyecto de desarrollo del puerto de Brest llevado a cabo por la Región con la participación de Brest Métropolis tiene, efectivamente, un componente paisajístico muy importante.

Más de 4,5 hectáreas de ordenaciones paisajísticas garantizan efectivamente la interfaz entre el futuro terminal industrial-portuario reservado a los EMR y la zona de turismo y de actividades recreativas náuticas de Moulin Blanc.

Una loma paisajística, con cultivos de 11m de altura y 100m de largo, les ofrece a los paseantes una vista insólita de las futuras actividades industriales en el corazón de un sitio 50 hectáreas cerrado e invisible hasta el momento.

Con sus robles, pinos y abedules, posibilita también, en su lado prohibido al público, la reconstitución de un biotopo equivalente a aquel que se encontraba presente en el pólder antes de las obras.

Otro componente de la ordenación paisajística del sitio, el mirador pone en escena la rada y las actividades náuticas que se practican a lo largo del año. Este mirador, concebido con forma de anfiteatro, en concertación con los habitantes, puede ser utilizado para eventos festivos, musicales o culturales.



Vista arquitectónica de la estacada y del malecón © Jessica Morio – Trois Déclic

Port-Saint-Louis du Rhône (France): regeneración de terrenos y desarrollo náutico

Entrevista por Théo Fortin



M. Martial Alvarez, Alcalde de Port-Saint-Louis du Rhône

Port Saint-Louis du Rhône (PSL) se encuentra a 1h hacia el oeste de Marsella. Esta ciudad portuaria de más de 8600 habitantes fue creada a inicios del siglo XX con el objetivo de acondicionar la desembocadura del Ródano. Antiguamente industrial, se reconvirtió de gran manera al sector de la navegación deportiva: hoy en día, PSL cuenta con 4000 plazas para estas embarcaciones, tanto a flote como en seco. La calidad de vida de los habitantes no ha sido olvidada, puesto que, desde hace algunos años, nuevas viviendas, parques y equipos recreativos han sido instalados en estos transformados sectores. La finalidad también consiste en crear una transición suave entre espacio residencial y zonas

logísticas o terciarias. Es justamente porque PSL es una ciudad de dimensiones humanas al mismo tiempo que alimenta sus ambiciones para la interfaz Ciudad Puerto, que la AIVP ha querido entrevistar a su alcalde, el **Sr. Martial ALVAREZ**.

La Municipalidad de Port Saint-Louis du Rhône es miembro de la AIVP desde 2018.

AIVP | Desde 2018, la rehabilitación de las zonas industriales abandonadas en la península de Mazet es un proyecto emblemático de la municipalidad y sus socios. Varios páramos y antiguos depósitos fueron destruidos y así el espacio liberado fue luego descontaminado y reconvertido, en zonas económicas terciarias y en un parque intergeneracional abierto a la población.



Vista desde el puerto turístico de Port-Saint-Louis © Nautismed

¿Podría decirnos algo sobre esta regeneración de terrenos ?

Sr. Martial ALVAREZ, alcalde, Municipalidad de Port Saint-Louis du Rhône | La península de Mazet representa una reserva de suelo de más de 300 hectáreas de gran interés para nuestra comuna. Este territorio constituye un espacio estratégico para el desarrollo de actividades orientadas hacia el mar: náutica, cría de mariscos, pesca, y zonas turísticas situadas en la carretera a las playas. Se ubica entre la zona urbana histórica al norte del puerto central, los espacios naturales del Parque Natural Regional de la Camarga al sur y las zonas de actividades relacionadas con el puerto de contenedores de Marsella Fos al este. Su vocación ya se encontraba preinscrita en el territorio con la presencia de varios puertos deportivos (más de 3000 plazas para embarcaciones tanto a flote como en seco), pesqueros y marisqueros. Nuestro deseo era preservar estas distintas actividades económicas y contribuir a su desarrollo, considerando a la vez el equilibrio de los espacios urbanos, económicos y naturales.

También era importante construir las bases de un desarrollo más ambicioso. Fueron necesarias varias etapas para llegar a esto. En primer lugar, un control del inmobiliario, y la limpieza de las zonas industriales abandonadas, después de los inventarios ecológicos. Esto nos permitió definir de mejor manera la vocación destinada a los distintos espacios, e implementar las condiciones técnicas de su valoración.

Luego, fue realizada con el Grand Port Maritime de Marseille una convención de transferencia de gestión de las zonas de muelles a lo largo del canal principal que lleva al mar, para zonas que ya no eran esenciales para sus actividades respectivas. Esta cooperación con el Gran Port era esencial para avanzar.

Esto permitió relocalizar un puerto de pesca, uniendo las actividades en torno a los productos del mar, y previendo nuevos equipos con el fin de acoger las empresas del sector náutico, y en particular multicascos.

Fueron necesarios varios planes de acomodación, especialmente en concertación con el Grand Port Maritime, para organizar esta gran interfaz hacia el norte y el sur, en cerca de 700 hectáreas. En particular, hubo que determinar las áreas con desafíos ecológicos, a las que se les dio un lugar importante para así responder a las necesidades de compensación. Son espacios tampón esenciales para la gestión correcta del territorio. Quisimos tratar esto como una ventaja que le da al conjunto de la zona un carácter especial de interfaz. Algunos ejemplos de esta inquietud son las conexiones de rutas ciclistas hacia el norte, o los itinerarios de exploración para el público hacia el sur.



Imagen aérea de Port-Saint-Louis-du-Rhône

AIVP | Su ciudad apuesta mucho por el desarrollo de la acogida de embarcaciones deportivas y el crecimiento del sector de los cruceros en el Mediterráneo. Se dedicó inmobiliario a la creación de acomodaciones adaptadas a estas actividades que consumen mucho espacio: en una entrevista en La Provence en agosto de 2020, usted hablaba de "cientos de hectáreas dedicadas a ello".

¿Cómo articular crecimiento del nautismo con el bienestar de los habitantes?

Sr. Martial ALVAREZ | La península de Mazet, tal como he mencionado, formo parte de un importante plan para el desarrollo de las actividades dedicadas al sector náutico y a los productos del mar (cría de mariscos, pesca).

Pero la iniciativa significó decidir medidas compensatorias apropiadas en materia medioambiental. Se dio inicio a un importante plan de gestión de los espacios naturales (150 hectáreas), en pos de proponer un planteamiento ERC (Evitar, Reducir, Compensar) que se hizo necesario para compensar la implementación de nuevas actividades.

La vocación náutica de la ciudad también se ve completada en su fachada que da hacia el Ródano, por la restauración de su puerto fluvial, lo que permite acoger mejor a las embarcaciones de comercio y las embarcaciones de cruceros fluviales (104 escalas en 2019). El proyecto, que se encuentra en curso de creación, consiste en una verdadera escala fluvial para los cruceros (cuyas dimensiones alcanzan los 130 metros) y permitirá instalar una sede de un producto "Provenza fluvial", iniciado por el departamento de Bouches du Rhône y liderado por un sindicato mixto.

La oferta de actividades orientadas hacia el descubrimiento de la Camarga, de la desembocadura del Ródano y de los productos del mar (degustaciones muy apreciadas) incentiva a los pasajeros de cruceros a listar esta escala en su catálogo de atracciones de importantes clientes de nivel internacional.

Estas acomodaciones realizadas en las cercanías del centro urbano también tomarán en cuenta la gestión física de la interfaz con el corazón de la ciudad para valorar mejor la oferta de servicios turísticos y de descubierta en torno al puerto central. Fue la voluntad de mantener este vínculo entre los distintos barrios situados alrededor del puerto y las futuras zonas de actividad del Polo "Nautismed" (Náutica y Mar) la que motivó la creación de un espacio de esparcimiento intergeneracional de 6 hectáreas en las riberas sur del puerto central, que se convertirá en un punto de atracción para todos los públicos, realzando la imagen de este lugar patrimonial.

AIVP | *Quedan plataformas logísticas importantes en el territorio de PSL. Estas dependen del Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPMM) y tienen un impacto en el desarrollo urbano. Pensamos en particular en la interfaz entre la plataforma localizada en la dársena n°3 y las zonas residenciales.*

¿Como valorar la interfaz y mezclar con las zonas portuarias?

Sr. Martial ALVAREZ | La buena gobernanza de las interfaces entre la ciudad y las zonas de actividad del Grand Port Maritime de Marseille al norte, y entre las zonas de actividades orientadas hacia el mar y las zonas naturales de compensación ambiental más al sur, es la base de nuestro planteamiento de desarrollo territorial.

El desarrollo de la zona logística de "Distriport" (280 hectáreas), frente al puerto de contenedores, también se encuentra vinculado con la afirmación de las funciones urbanas de la ciudad cercana. La buena gobernanza de esta interfaz resulta fundamental.

Organizamos este territorio intermediario, quedándonos, en la reciente revisión del plan de Desarrollo Urbano, con el proyecto de un eje estructurante conectado a la principal vía de acceso de la zona portuaria, que bordea los límites al oeste de Distriport (II). Proporcionará una entrada y una salida adicionales del lado oeste de la zona logística. Este eje también delimita la zona natural de 100 hectáreas que hace de zona tampón con la ciudad. Esta nueva vía cumplirá también la función de conexión, más al sur de un futuro nuevo barrio urbano a orillas del canal St-Louis para luego abrirse con un puente hacia el Pôle Nautisme et Mer en la península de Mazet.

Para que esta interfaz siga siendo productiva y equilibrada, optamos por aumentar los servicios que puede ofrecer la ciudad, asegurando simultáneamente una mejor calidad de vida para sus habitantes. Viviendas nuevas o renovadas, nuevas instalaciones educativas, deportivas y culturales, aptas para atraer y fijar una nueva población que pueda trabajar en el área, también son motores de nuestra voluntad de avanzar.



Imagen aérea del puerto turístico Port Napoléon, puerto privado gestionado por Port Adhoc

AIVP | *Un "polo para las nuevas profesiones del viento" debería abrir próximamente sus puertas en PSL, en relación con los diferentes proyectos eólicos offshore que se están desarrollando frente a las costas de la ciudad. Evidentemente, las ciudades portuarias se encuentran la primera línea del desarrollo del sector eólico offshore, y la Comisión Europea prevé actualmente un crecimiento exponencial para el área: de 12GW actualmente a 60GW dentro de diez años.*

¿Podría hablarnos de este nuevo centro de formación?

Sr. Martial ALVAREZ | Varios proyectos pilotos de turbinas eólicas offshore flotantes están en preparación, frente al golfo de Fos y a las costas del territorio de Port St Louis. Era importante lanzar iniciativas que permitan valorizar los beneficios económicos y sociales de estas nuevas instalaciones.

Hemos propuesto y lanzado la iniciativa del proyecto "Windtech" con el propósito de lograr este objetivo. "WINDTECH" es un "centro técnico para las nuevas profesiones del viento y de lo eólico" que representa un proyecto importante e innovador en el campo de la Transición Energética.

Para conseguir sus objetivos, "WINDTECH" contribuirá al desarrollo de diferentes actividades mediante actividades de I+D+I; actividades de formación ; y una vitrina de "Información, Concientización y Turismo" para contribuir a mejorar la aceptación de estos nuevos sectores de la transición energética por los ciudadanos. Varios sectores se ven involucrado como la energía eólica, el deporte de alto nivel (kite, vela) reconocido por sitios de alto rendimiento (previsiones para los JO 2024), y el riesgo natural eólico.

Para esto, "WINDTECH" ofrecerá servicios y medios (por ej.: terrenos, locales, asistencia logística y técnica, valorizaciones, etc.) que favorezcan el desarrollo de estas actividades. Propondrá junto a sus socios un apoyo para el desarrollo del sector industrial. Además, "WINDTECH" organizará y valorizará los beneficios económicos y sociales de las actividades relacionadas con la transición energética que se desarrollarán en el territorio en torno a la industria eólica, pero también fotovoltaica.

Dichas actividades se desarrollarán en conjunto con organismos profesionales que han manifestado su voluntad de participar en el proyecto (Por ej.: France Énergie Marine, Marseille Innovation, CFAI etc.)

Transformando el frente marítimo: nuevas soluciones para nuevos desafíos

Webinar



(De izquierda a derecha) D. Carlos Mondaca; Dña. Ángela de la Cruz Mera; D. Juan A. Patrón Sandoval; D. Josep Bohigas.

La interfaz puerto-ciudad ha sido el tema principal de la AIVP desde su creación en 1988. Desde 2018 es el objetivo 8 de nuestra Agenda 2030. En los últimos 30 años hemos visto cómo han cambiado las expectativas de las autoridades portuarias, los municipios, los ciudadanos y las empresas respecto a estos espacios.

Los frentes marítimos siguen siendo el área crucial de la interfaz puerto-ciudad, pero ¿cómo debemos planificar nuestros waterfronts para responder a nuevas demandas, por ejemplo en los casos de San Antonio y Algeciras? ¿Qué hemos aprendido de décadas de planificación de los frentes costeros, de casos de referencia como Barcelona? ¿Qué desafíos existen todavía? ¿Qué influencia tiene la nueva Agenda Urbana en este tipo de operaciones y qué

temas son los más destacados? En este webinar abordaremos estas preguntas y muchas otras con la ayuda de expertos que operan a nivel local y nacional.

Los ponentes para este webinar serán:

- Dña. Ángela de la Cruz Mera, Subdirectora General de Políticas Urbanas de la Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana de España
- D. Juan A. Patrón Sandoval, Jefe del Área de Desarrollo Sostenible del Puerto de Algeciras
- D. Josep Bohigas, Director General de Barcelona Regional

Moderador D. Carlos Mondaca, Vicepresidente de AIVP para América Latina y Gerente de Asuntos Públicos en Empresa Portuaria San Antonio, Chile.

Puedes verlo aquí: <https://app.livestorm.co/aivp-inspiring-people-of-port-cities/transformando-el-frente-maritimo-nuevas-soluciones-para-nuevos-desafios?type=detailed>

Casablanca: la ventaja Ciudad Puerto

Entrevista por Denis Davoult



Imad Barrakad, CEO of SMIT

Un programa muy ambicioso se está desarrollando actualmente en la zona portuaria de Casablanca. ¿Pero cómo transformar progresivamente esta interfaz con la ciudad y sus funciones portuarias obsoletas, para hacer de ella tanto un lugar de vida como un destino internacional importante? Nos encontramos en el alma del objetivo 8 de la Agenda AIVP 2030, y fue acerca de este cuestionamiento que quisimos entrevistar al **Sr. Imad BARRAKAD, Director General de la SMIT** – Sociedad Marroquí de Ingeniería Turística.

La SMIT – es miembro de la AIVP desde 2016.

AIVP | *El Rey de Marruecos reveló durante la primavera de 2014 el programa Wessal Casablanca-Port, un programa que transformará profundamente la zona portuaria de Casablanca. Un año después, lanzó tres de los principales componentes del proyecto: un nuevo astillero, la acomodación de un puerto de pesca, y un nuevo terminal de cruceros.*

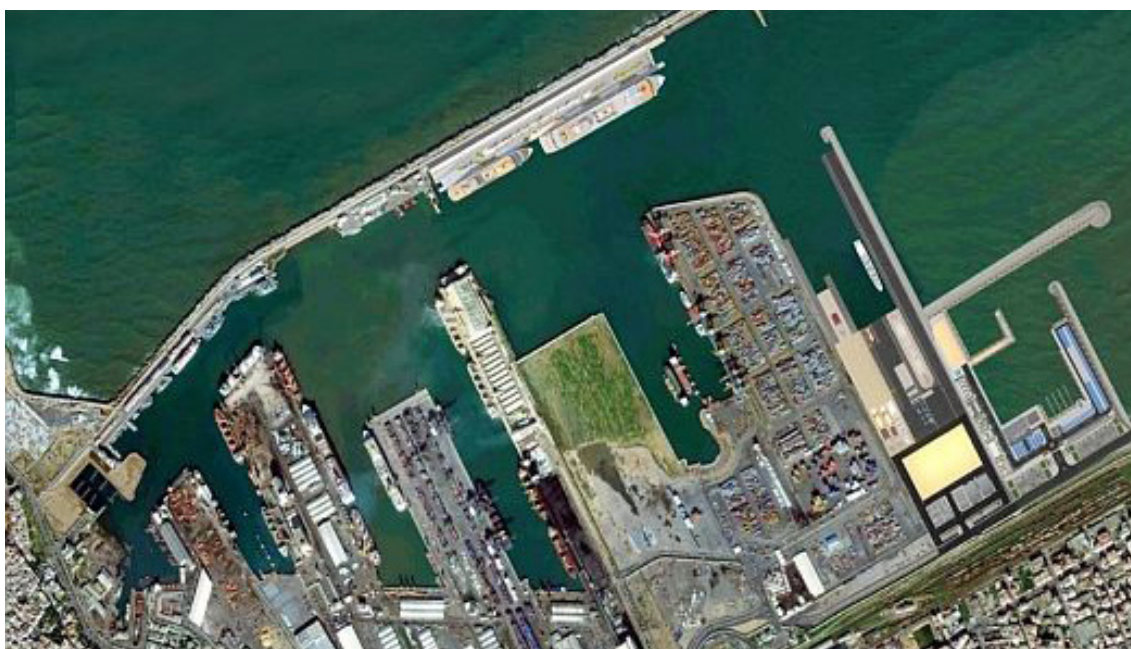
¿Cuáles son los principales elementos que componen este proyecto?

Sr. Imad BARRAKAD, Director General de la SMIT | La Región de Casablanca Settat se caracteriza por una gran diversidad de recursos culturales y naturales, que permiten crear productos que pueden ofrecer diversas experiencias turísticas. La región tiene como ambición el desarrollo de una oferta estructurada alrededor del **city-break** basado en el turismo **de negocios**, el turismo **cultural** y las **actividades de ocio**, por un lado, el **turismo de naturaleza**.

La metrópolis y su región, que se erigen entre los primeros destinos turísticos nacionales, presentan perspectivas de desarrollo turística muy prometedoras. Efectivamente, Casablanca es una ciudad vibrante y cosmopolita, en la que coexisten tradición y modernidad. En 1942, es homenajeada por Hollywood con una película que lleva su nombre, y que le dio visibilidad internacional a la ciudad **cuyo nombre se volvería mítico**. Hoy en día, el centro histórico de la ciudad es un verdadero museo al aire libre que ofrece hermosas edificaciones, una herencia valiosa de los arquitectos de antaño, que ponen en evidencia el estilo Art Deco y el estilo de vanguardia de las décadas de 1920, hasta los años 1950.

La temática elegida para Casablanca tiene como objetivo compartir la experiencia de un destino vanguardista cosmopolita, y se dirige tanto a sus habitantes como a los turistas internacionales y enamorados del ambiente de Casablanca: **Casablanca, la Promesa de Negocios, Cultura y Ocio**.

El puerto de Casablanca es el punto central de la fachada marítima de Casablanca, punto de entrada privilegiado de los pasajeros de cruceros. Sin embargo, su estado inicial mostraba una cierta anarquía, lo que lo hacía menos atractivo para los turistas: el sector de los cruceros en Casablanca sufría por una verdadera morosidad y la zona portuaria no les ofrecía un rostro suficientemente atractivo a los visitantes de una metrópolis como Casablanca. **Era indispensable una reconquista del puerto y de la estructuración de su interfaz con la ciudad**.



The port of Casablanca @Agence Nationale des Ports

Siguiendo instrucciones y disposiciones de su Majestad el Rey, un proyecto fue implementado para transformar Casablanca en un destino turístico, sacando partido de su puerto. Uno de los objetivos esenciales era **transformar progresivamente las funciones obsoletas de la zona portuaria, abrirla hacia la ciudad e introducir nuevos esquemas de acomodación y de organización espacial que correspondieran a las exigencias actuales, ya sean urbanas, turísticas o económicas.**

De esta forma, una **nueva «Ciudad del ocio y de la cultura» será desarrollada, con el puerto como punto de anclaje.** Esta "Ciudad" Cité permitirá el **despliegue de nuevas funciones** que estarán al origen **de nuevos usos** reveladores de una metrópolis en plena transformación, y en plena reconquista de su fachada marítima.

Este proyecto permitirá una reacomodación total de un territorio marítimo y portuario hasta entonces malcarado y poco atractivo, con el objetivo de responder tanto a las expectativas de los habitantes de Casablanca, para mejorar su calidad de vida y animar su ciudad, como a las de los visitantes y turistas, creándoles un polo de ocio y de animaciones gracias a las recomposiciones espaciales, a la calidad estética y paisajística del tratamiento arquitectónico y a las funciones recreativas y lúdicas que permiten consumir el espacio portuario de forma agradable, haciendo de él un escenario propicio para las actividades de ocio contemporáneas.

Estas nuevas funcionalidades que trae este ambicioso proyecto son implementadas en el marco de un enfoque basado en las Asociaciones Público Privadas.



Project Wessal Casablanca-Port



Casablanca, un nouveau terminal croisière

De esta forma **el desarrollo del sector de los cruceros** transformará el puerto en un espacio turístico abierto, animado, con nuevas y mejores condiciones de recepción, lo que permitirá generar una masificación y una diversificación de los flujos turísticos a nivel de Casablanca. Gracias a la convergencia de los esfuerzos de los socios involucrados, es decir la ANP (Agencia Nacional de Puertos) al nivel del desarrollo de la infraestructura necesaria para los cruceros (nueva terminal, nueva terminal marítimo, equipos de recepción, muelles de atraque...), la SMIT al nivel de la propuesta de acciones de mejoría de la recepción en la terminal, y de una oferta turística complementaria, y los socios locales al nivel de la mejoría de la seguridad y del entorno del puerto, el sector de los cruceros encontrará un nuevo impulso en Casablanca.

Se desarrollará gradualmente un corazón animado en la zona portuaria, con el fin de crear un punto imprescindible al nivel del destino, a través de una **oferta shopping** que reforzará esta función que ya se encuentra presente en Casablanca (como continuidad de los numerosos centros y áreas comerciales de la ciudad) pero que hasta el momento se encontraba concentrada en el centro de la ciudad. El retail en la fachada marítima asegurará su carácter atractivo y su frecuentación a lo largo de todo el año. También se trata de crear un **polo de ocio y cultura, que incluya** nuevos equipos para el esparcimiento, especialmente el gran Acuario, la gran Ciudad de las Ciencias y una Biblioteca Científica abierta al público en general, que permitirá reforzar la oferta de animación, no tan sólo de la zona portuaria, sino también del conjunto del destino, lo que permitirá generar una función de dinamización de la actividad turística a lo largo del año.

Para reforzar **la oferta MICE** (*Meetings, Incentives, Conferencing, Exhibitions*), está previsto un proyecto de centro de negocios, que será desarrollado de acuerdo con las normas de los más importantes centros de negocios internacionales, lo que permitirá atraer a una clientela MICE internacional, que vendría en el marco de **estadías "Bleisure"** (nuevo concepto de viaje que consiste en combinar los negocios y el ocio (Business / Leisure).

El proyecto también incluye la **modernización de las distintas infraestructuras e instalaciones existentes** en el recinto portuario, en particular con el reacondicionamiento y la **rehabilitación del puerto de pesca** mediante la creación de un espacio abierto al público y a los turistas, con la renovación del mercado de pescado y la creación de restaurantes especializados, generando una dinámica durante todo el año, y **la ampliación y la modernización del actual puerto deportivo**, lo cual actuará como buque insignia de la navegación deportiva. Además, se preparará **el astillero** para su apertura al público, invitando a los visitantes a descubrir esta función importante para el funcionamiento del puerto.



Nouveau port de pêche



*Nouveau chantier naval, 1ere phase,
2019 @ Somagec*

Además, el proyecto contará con **estructuras de alojamiento turístico** (hoteles) que mantendrán un alto nivel de prestaciones, haciendo especial hincapié en la comodidad, el bienestar y los servicios de calidad.

Habida cuenta de la proximidad del entorno patrimonial circundante del recinto portuario, **la valorización turística del patrimonio urbano** constituye un elemento esencial del proyecto. Se trata por tanto de rehabilitar la Medina de Casablanca e impulsar su atractivo turístico, mediante la inyección de nuevas funciones turísticas intramuros (circuitos turísticos, centro de interpretación patrimonial, instalaciones culturales, espacios comunitarios...).

Dicho proyecto complementa una visión global y ambiciosa de realzar el destino Casablanca. De esta manera, el **Plan de Desarrollo de la Región del Gran Casablanca** se articula en torno a cuatro ejes estratégicos:

- la mejora de las condiciones de vida de los habitantes;
- el refuerzo de la movilidad a nivel de la región;
- el reconocimiento del lugar de la región como destino nacional e internacional para el comercio y los ocios, y zona de acogida de grandes eventos. Se prevé, en este marco, construir un amplio teatro, un pueblo deportivo, la modernización del Complejo Mohammed V y del espacio «La Casablancaise», etc.
- la promoción del atractivo económico de la región y la mejora del entorno empresarial.

AIVP | *La ambición consiste en reforzar el atractivo turístico de Casablanca. ¿De qué formas este proyecto responderá? ¿Ha evolucionado el proyecto inicial?*

Sr. Imad BARRAKAD, Director General de la SMIT | El proyecto “Wessal Casablanca-Port” figura entre los grandes proyectos de Casablanca y tiene como ambición la transformación de la ciudad de Casablanca en un polo de atractivos turísticos, haciendo que la creatividad cultural, la innovación arquitectural, el desarrollo de la calidad de vida, sean palancas estratégicas que le permitirán a la capital económica de Marruecos rivalizar con las más grandes metrópolis del mundo.

Este ambicioso e inédito proyecto permitirá, a largo plazo, reforzar el atractivo turístico del destino de Casablanca, a través de la creación de componentes emblemáticos, estructurantes y con un fuerte valor agregado, con el fin de consolidar su posicionamiento turístico futuro como **“un destino internacional primordial en el turismo de negocios, de cultura y de cruceros”**.



Projet Wessal Casablanca-Port

En consecuencia, esta nueva acomodación imponente del puerto y de su entorno atraerá nuevas clientelas, mejorará el atractivo del territorio y traerá importantes beneficios socioeconómicos para la ciudad de Casablanca y su región.

En efecto, este gran proyecto de mejoramiento urbano aliado a la inyección de varios miles de millones en inversiones turístico-culturales, y obras estructurantes al nivel de la ciudad de Casablanca, tales como la valoración turística de la Medina de Casablanca y la creación de un gran teatro (icono arquitectónico), la nueva Ciudad del ocio y de la cultura con su nuevo puerto de pesca y su terminal de cruceros, etc., han permitido **acompañar la transformación y la valoración de la zona portuaria y de su entorno** con el fin de reforzar la atraktividad turística del destino.

Estas propuestas de animación y de patrimonio dentro de la zona portuaria y en sus alrededores inmediatos, ya sean bajo forma de **museos, equipos culturales y de entretenimiento, o circuitos de interpretación**, permiten sin duda alguna la generación de valores, de sentido y de identidad, lo que mejora innegablemente la visibilidad del destino de Casablanca en el mapa turístico mundial.

AIVP | *Este amplio programa debe permitir acompañar el crecimiento de la actividad portuaria, pero también una mejor integración urbana. ¿Qué soluciones han sido previstas para alcanzar esta integración Ciudad Puerto?*

Sr. Imad BARRAKAD, Director General de la SMIT | Este proyecto ha sido diseñado para garantizar una integración óptima entre el puerto y la ciudad, mediante la creación de una nueva ciudad de la cultura y de los ocios que permitirá afirmar su posicionamiento como destino de negocios, city-break, centrado en la cultura y los ocios.

De tal manera, paralelamente al mejoramiento de las infraestructuras portuarias, la estrategia de acomodación del puerto fue ampliamente tomada en cuenta en los proyectos de acomodación global de la ciudad de Casablanca. Efectivamente, **es en torno a la actividad de cruceros que se organiza una verdadera integración del puerto con la ciudad.** De hecho, la ubicación del puerto dentro del conjunto urbano y en pleno centro de la ciudad, permite una conexión directa entre el puerto (flujos de cruceristas) y las diferentes zonas e instalaciones turísticas: las inmediaciones del bulevar Mohamed V, la antigua Medina, la Mezquita Hassan II, la cornisa El Hank y la nueva marina de Casablanca, etc.

De igual manera, el programa "Wessal Casablanca Port" proyectó varias acciones, con el objetivo de asegurar una mejor mezcla funcional y espacial entre el puerto y la ciudad, a través de la eliminación de las fronteras físicas y funcionales que separan ciudad y puerto, la creación de nuevos espacios de vida, de encuentro y de descubrimiento en la interfaz Ciudad Puerto.

La estética y los nuevos valores de los puertos

José M Pagés Sánchez



Panorama de Marsella. Foto de José M P Sánchez

En el puerto de Hamburgo, uno de los mayores de Europa y del mundo, un aspecto que siempre hipnotiza al viandante es la Speicherstadt. Este conjunto de antiguos edificios de almacenes construidos a finales del siglo XIX en el tradicional ladrillo del norte de Alemania fascina por su calidad arquitectónica y perspectivas monumentales. Esta parte de la ciudad, desde 2015 patrimonio mundial de la Unesco, refleja el espíritu de una época en la que la imagen del puerto tenía gran importancia. Eran construcciones que reflejaban el poder comercial, no solo las opulentas sedes de las navieras, sino incluso los edificios más funcionales.



Hamburg Speicherstadt UNESCO World Heritage. Dietmar Rabich / Wikimedia Commons / "Hamburg, Speicherstadt, Wasserschloss -2016 - 3265-71" / CC BY-SA 4.0

Durante la evolución de la actividad marítima portuaria durante el siglo XX se impuso una visión funcionalista, centrada en el máximo rendimiento del espacio, relegando los valores estéticos e incluso ambientales a un segundo plano. Esta evolución ha dado como resultado los polígonos industriales y zonas de grandes naves que surgen asociadas a las actividades portuarias. El proceso de deshumanización de los puertos, combinado con el aumento de la escala, los cambios tecnológicos y las nuevas legislaciones restringiendo el acceso al frente costero, han perjudicado la relación puerto-ciudad, en algunos casos siendo prácticamente de conflicto.

“Sin embargo, en los últimos años detectamos un creciente interés por encontrar una nueva armonía en esta relación. Además de la progresiva sensibilidad en relación a los problemas ambientales, y la creciente inversión para afrontarlos, surgen iniciativas que abogan por recuperar el valor estético en los puertos.”

Antes, el esfuerzo se centraba en esconder el puerto detrás del buffer, sin embargo, se ha ido ampliando hasta englobar diversos aspectos. Esta tendencia es particularmente visible en los puertos del norte de Europa. Por ejemplo, los puertos noruegos de Oslo y Moss poseen guías estéticas, desde los ejes visuales que deben ser protegidos, hasta elementos

verdes del puerto, iluminación o el uso de materiales y colores. En Oslo, el principio general es que el valor estético del puerto puede estar en la actividad logística misma, y que merece la pena mostrarla a los ciudadanos. En este caso se trabaja con el buffer como una zona de transición de actividades portuarias y no como una pantalla que esconda estas mismas actividades. Partiendo de este principio, se propone crear miradores sobre el puerto, aumentando su transparencia.

Otro ejemplo en los países nórdicos es la nueva terminal de Vuosaari en Helsinki. En este caso, la relocalización y concentración de la mayoría de las actividades portuarias en una nueva terminal fuera del núcleo urbano fue una oportunidad para implementar soluciones innovadoras. Se hizo particular énfasis en la integración paisajística de la nueva terminal, ya que se encuentra colindante con una reserva inscrita en la red Natura 2000. Además de un esquema de iluminación que redujese el impacto, se realizó un muro perimetral en el límite de terreno que ha recibido varios premios por integrar la vegetación en su estructura. Este elemento incluye además un punto de observación, desde donde se puede ver el puerto, y el parque.



*Límite entre el puerto y la reserva Natura 2000 en el puerto de Vuosaari, en Helsinki
(<https://aprt.fi/projects/vuosaari-harbour/>)*

La cuestión de la transparencia visual ha sido abordada en más puertos, como constata la guía de buenas prácticas de la AIVP. Un ejemplo es el caso de Le Havre, en Francia, donde cambiaron un muro que definía el límite de la zona portuaria, por una malla metálica, que permite ver lo que ocurre en el puerto. Además, en esta guía se enseñan otros ejemplos que han insistido en la creación de miradores para enseñar el puerto a los ciudadanos. Estas iniciativas revelan que es cada vez más necesario acercar el puerto a los ciudadanos, no solo a través de acciones sociales, si no también dejando que haya un proceso de familiarización con el puerto, como un elemento de su ciudad.

Evidentemente, estos ejemplos deben tener en cuenta las externalidades negativas que inevitablemente están asociadas a muchas actividades portuarias. De todas formas, podemos encontrar ejemplos de infraestructuras para resolver estos problemas que podrían ser considerados estructuras singulares, casi icónicas, como son la terminal carbonera de A Coruña, o la incineradora de Marchwood, cerca de Southampton.

En el sur de Europa también encontramos ejemplos positivos de incorporación de valores estéticos, pero centrados en proyectos puntuales, predominantemente relacionados con funciones de pasajeros o náutica de recreo. En Portugal, en Lisboa y Oporto, las nuevas terminales de pasajeros muestran una calidad arquitectónica y programática admirable. Ambos edificios se han transformado en landmarks de sus ciudades y puertos, combinando funciones urbanas y portuarias. En un caso, integrando nuevos espacios públicos elevados y, en el otro, combinando con espacios para laboratorios universitarios. Por otro lado, en Marsella hay edificios que consiguen combinar verticalmente diferentes funciones. Así, en el Silo, en los pisos superiores funciona una sala de espectáculos y oficinas, mientras que en el piso térreo continúan las actividades ligadas a la logística. Otro ejemplo es Terrasses du Port, donde los pisos superiores incluyen un centro comercial con una terraza que acerca a los habitantes al mar, y en los inferiores sigue la actividad logística asociada a los ferries.



Lisbon Cruise Terminal. Autor: José M P Sánchez

En este artículo nos hemos centrado en la gradual adopción de ciertos valores estéticos en los puertos y zonas adyacentes, que revelan una nueva forma de ver estas infraestructuras. Si bien hasta hace poco la relación puerto ciudad era problemática, vemos que gradualmente hay iniciativas que revelan un esfuerzo por mejorar esta situación. Aun así, el camino que queda por recorrer es largo. Por ahora vemos que hay iniciativas que tienen una mayor capacidad de leer el puerto como una entidad que debe conseguir una cierta armonía con su entorno, sobre todo en su transición a la ciudad. Mientras otros casos se centran en el desarrollo de proyectos concretos que pueden funcionar de forma aislada, pero no están tan bien integrados en planos a gran escala. Por tanto, es necesario dar un paso más para reconocer otros valores en el puerto; no solo centrados en la carga y en la economía, incluyendo también el medioambiente, la cultura y la sociedad. Sobre todo, si pretendemos una relación puerto-ciudad sostenible, como defendemos desde AIVP.

La interacción entre la ciudad y el puerto en Helsinki: actuar a diferentes niveles de la interfaz

Satu Aatra



Satu Aatra, Planning Manager
at Port of Helsinki

Como ya han señalado varios expertos, la interfaz puerto-ciudad no es sólo la frontera física entre el puerto y la ciudad, sino que puede considerarse más compleja, teniendo en cuenta los efectos más amplios que las actividades portuarias pueden tener en el entorno urbano y en los ciudadanos. En este artículo de Satu Aatra, de la Autoridad Portuaria de Helsinki, nos enteramos de cómo el puerto está gestionando los diferentes elementos que forman la compleja interfaz puerto-ciudad en la capital finlandesa.

El puerto de Helsinki cuenta con terminales en el centro de la ciudad y con la terminal de carga de Vuosaari en el sector oriental de esta. Las terminales portuarias ubicadas en el centro de la ciudad se dedican tanto al tráfico de pasajeros como de carga, y la terminal de carga está especializada en el transporte de mercancías. Los sitios portuarios ubicados en el centro de la ciudad tienen importancia histórica y un gran legado: Helsinki fue fundada como ciudad portuaria en 1550, y algunas de las actuales terminales ubicadas en el centro de la ciudad han estado activas desde el siglo XIX.

Sin embargo, la ciudad ha crecido y se ha densificado al tiempo que la tendencia urbana internacional de trasladar los puertos hacia la periferia de las ciudades alcanzaba, también, a Helsinki. El puerto cedió extensas zonas de sus terrenos en la Helsinki central a

cambio de la terminal de carga de Vuosaari, inaugurada en 2008 y, desde entonces, ha ido disminuyendo su porción de terreno destinado a la actividad portuaria en el corazón de la ciudad.

Finlandia depende de sus conexiones marítimas, y su infraestructura de tráfico terrestre y marítimo es esencial en el entramado económico y logístico portuario, empresarial y de viajes internacionales. Unos 12 millones de pasajeros pasan anualmente por el puerto de Helsinki en el curso de sus viajes de negocios o de placer.



West Harbour T2 ©Port of Helsinki

En muchos sentidos, los puertos tienen una interfaz humana, edificada y medioambiental que los conecta con la ciudad y con la sociedad en general. En su calidad de portal espacial entre la ciudad y el viaje, y con frecuencia como la primera o la última perspectiva que se tiene de la ciudad, los puertos son una suerte de tarjeta de presentación del espacio urbano: la impresión que nos deja, su manera de funcionar y lo acogedora que es.

La interfaz humana

La interfaz económica, social y cultural pueden considerarse como la interfaz humana, ya que las actividades y el bienestar humanos están en el centro de la vida. La vida urbana está conformada por las personas, sus actividades y por el entorno edificado. La interfaz humana del puerto y la ciudad consiste, y genera, una trama de conexiones, empresas y servicios locales, nacionales e internacionales que se conectan y se apoyan entre sí. En muchos aspectos es como una interfaz invisible, si bien funciona en segundo plano y puede percibirse como parte de una ciudad activa y animada. Las actividades económicas también forman parte de la interfaz social, por ejemplo, mediante la recaudación de impuestos y con la creación de oportunidades para los proveedores de servicios y la generación de empleo. El flujo de pasajeros y visitantes por el puerto, además, puede diversificar la cultura de la ciudad.

En Helsinki, el puerto crea conexiones internacionales entre los diferentes participantes al interior de la zona metropolitana de Helsinki y más allá. Asimismo, el puerto reconoce la perspectiva humana inmaterial en la construcción de conexiones con las empresas locales y los habitantes con la creación de nuevas actividades y aceptación y comprensión mutuos con el fin de lograr un amplio panorama de lo que hay en común.

El área metropolitana de Helsinki constituye la región de crecimiento más rápido de Finlandia, y la mayor parte de sus productos de consumo, lo que incluye los medicamentos y alimentos, ingresa al país a través del puerto de Helsinki. El puerto desempeña una función activa en la red logística de materiales y productos que llegan con rapidez a las empresas, servicios y consumidores del área metropolitana. Por otro lado, el espectro de productos es notablemente amplio, y, además, al utilizar los servicios locales los viajeros aportan beneficios a la zona urbana gracias al puerto.

La interfaces de las ciudades portuarias gemelas

Helsinki en Finlandia, y Tallin, en Estonia crean una amplia región económica de ciudades gemelas. Las conexiones de transbordador entre ambas ciudades, frecuentes y eficaces, son un factor humano importante. Estas conexiones están al servicio del transporte de productos con importancia para la economía, para los viajes de negocios y de placer, para el desplazamiento de mano de obra, para los desplazamientos transfronterizos y para la movilidad internacional, al tiempo que generan empleo y actividad económica en ambos lados del mar Báltico

El concepto de ciudad gemela funciona, además, como una importante conexión de puerto a puerto entre Helsinki y Tallin. Ambos puertos comparten una cantidad bastante importante de tráfico portuario y proyectos comunes de desarrollo. En ese sentido, la interacción entre los puertos puede considerarse una interfaz entre la ciudad y el puerto, puesto que sus actividades aportan capital económico y social, además de conexiones, lo que contribuye al bienestar de los habitantes de la región. Esta interacción con valor añadido pone de relieve la importancia de lo que podemos considerar una interfaz puerto a puerto.

Interfaz de buena vecindad

La aspiración de conformar una buena vecindad ha sido una importante meta que orienta la actuación del puerto de Helsinki. Esto quiere decir que son frecuentes las reuniones con las comunidades locales, con las agrupaciones de residentes, con las escuelas y guarderías. La reunión con las comunidades locales y agrupaciones de residentes cubre asuntos de la actualidad tales como el impacto de los puertos, el uso del suelo, el tráfico y materias

medioambientales. La cooperación con las escuelas y guarderías se centra más en la información y las actividades portuarias. Algunos magníficos ejemplos son un muro de un edificio pintado por los alumnos de una escuela local en Katajanokka y los banderines de bienvenida en el muelle para cruceros, también pintados por los alumnos de una escuela local en la terminal de cruceros de Hernesaari.



Katajanokka Paintings by Pupils ©Port of Helsinki

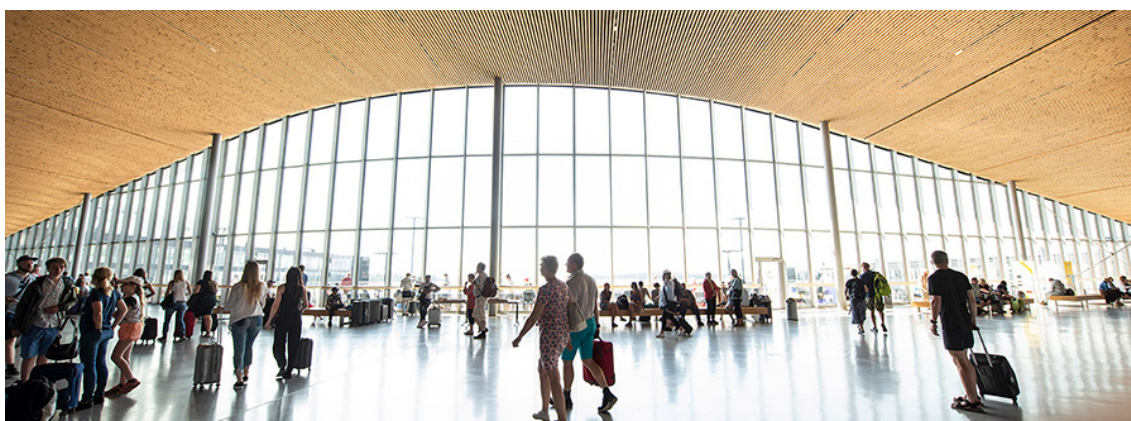
La interfaz edificada

La interfaz edificada de la ciudad portuaria está conformada por los diferentes elementos físicos del entorno construido, es decir, instalaciones espaciales, edificios, infraestructura y aspectos medioambientales.

Interfaz espacial

Las instalaciones y elementos espaciales del puerto crean una conexión con la zona urbana y funcionan a modo de nodo espacial en el paisaje urbano. Los edificios y estructuras portuarias de la terminal de pasajeros están básicamente al servicio del tráfico de buques y, además, como elemento de coherencia en una jornada de viajes y transporte. Los edificios y estructuras portuarios tienen también un aspecto arquitectónico y de ingeniería: revelan las obras maestras de ingeniería que aportan interesantes detalles técnicos a los panoramas espaciales.

El desarrollo de las actuales zonas portuarias urbanas es también un importante ejercicio mutuo para el puerto y para la ciudad. Un buen ejemplo de esto en el puerto de Helsinki fue el desarrollo de la terminal 2 de West Harbour. Los planificadores urbanos de West Harbour, y la unidad que autoriza las construcciones de la ciudad de Helsinki cooperaron de manera activa con el puerto a fin de encontrar las soluciones para la construcción de un nuevo edificio destinado a pasajeros.



Helsinki West Harbour Terminal 2 ©Port of Helsinki

La interfaz de infraestructura

Mejorar la accesibilidad de las terminales centrales es, en cierta forma, algo desafiante en una ciudad compacta, pero en Helsinki el objetivo es continuar con el desarrollo del sistema de gestión del tráfico portuario, en particular en las terminales ubicadas en el centro de la ciudad. Las soluciones deberían abarcar las conexiones de la TEN-T y una mejor accesibilidad hacia todas las formas de tráfico (vehículos, transporte público, peatones, ciclistas). El puerto y demás usuarios del tráfico se beneficiarían mucho de datos sobre tráfico en tiempo real más precisos y de información predecible sobre flujos de tráfico.

Hasta la fecha, el puerto y la ciudad mejoraron los semáforos en las cercanías de las terminales, lo que se logró con la adaptación de un sistema de semáforos inteligentes para el seguimiento en tiempo real de datos provenientes de los buques y sobre el flujo de vehículos hacia las calles. Además, se está llevando a cabo un estudio de cruces inteligentes cerca de West Harbour con el propósito de mejorar la normativa sobre tráfico en una de las zonas de intersección vial más concurridas y complejas de Helsinki. El objetivo es crear una solución de tráfico inteligente para gestionar la optimización de los tiempos de transporte, la congestión y las emisiones, entre otros, y diseñar una aplicación para teléfonos celulares que esté a disposición del público para el seguimiento de la información en tiempo real.

Con conexiones frecuentes con el tranvía y la red nacional de autobuses, las terminales del centro de Helsinki tienen buen acceso al transporte público, lo que se complementa con las bicicletas y patinetas eléctricas urbanas. Las soluciones de transporte público se desarrollaron junto al puerto, las empresas de transporte y el organismo de transporte público regional de Helsinki. En Tallin se puso en marcha un sistema similar al de Helsinki, lo que facilita la compra de boletos y el uso del sistema de transporte público para toda la región de Helsinki y Tallin, aportando una bien recibida perspectiva basada en el usuario para viajar en ambas ciudades.



West Harbour tram connection ©Port of Helsinki

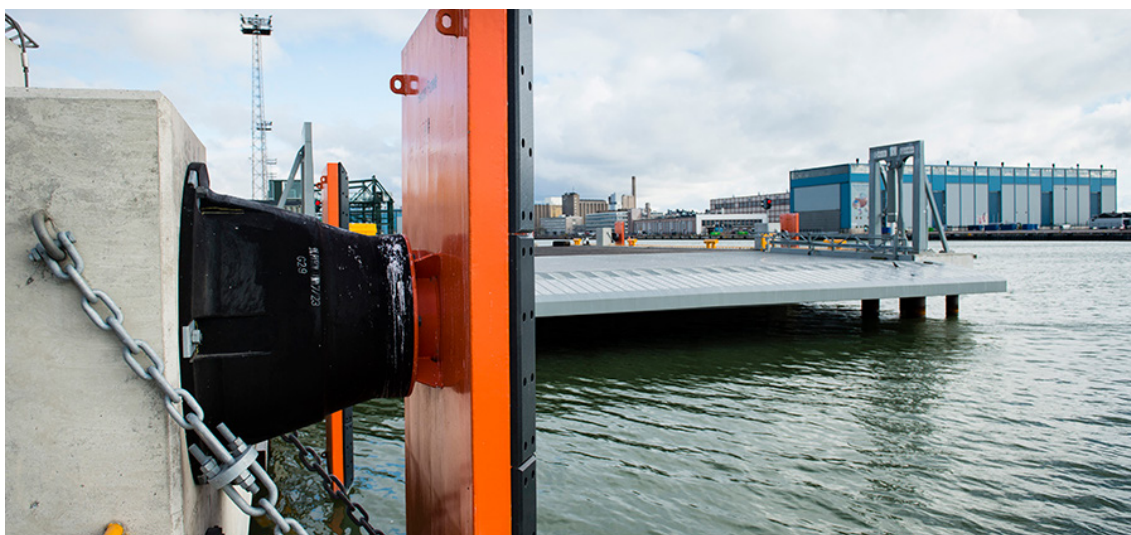
El sistema SIG de información geográfica y diversos datos técnicos digitales son parte de la interfaz de la infraestructura digital. Como parte de la ciudad, el puerto funciona en parte sobre el mapa digital y la plataforma de datos de la ciudad. Esto hace posible contar con información exacta y actualizada en relación con, por ejemplo, las zonas de arrendamiento de terrenos. Muchas de las soluciones de infraestructura portuaria (electricidad, suministro de agua y alcantarillado, entre otros) se planifican y llevan a cabo junto con las autoridades municipales y los organismos regionales pertinentes.

La interfaz de infraestructura digital en las terminales portuarias de Helsinki incluye el libre acceso a la red de área local inalámbrica (WLAN). Como es una red abierta, ofrece acceso a información digital actualizada y a los servicios locales.

La interfaz medioambiental

El puerto de Helsinki tiene un permiso medioambiental que orienta las actividades portuarias en todos los sitios portuarios, en el que se describen las normas sobre gestión del impacto ambiental del puerto, por ejemplo, los niveles permitidos de ruido y de emisiones. Los niveles de ruido y emisiones se someten a una vigilancia activa y la autoridad medioambiental local supervisa periódicamente las emisiones. Gracias a la cooperación con empresas de transporte no se han excedido los niveles de emisiones permitidos.

El impacto acústico y las emisiones que generan los buques y las actividades portuarias se estudia junto con planificadores urbanos en los planes de uso de suelos con el fin de lograr un nivel adecuado de prevención del ruido en los planes urbanísticos, permisos de construcción y demás planificación requerida. La idea es permitir la continuidad de las operaciones portuarias al tiempo que se garantiza una vida cotidiana sostenible. Como procedimiento normalizado, se agregó una ordenanza de prevención del ruido y un nivel mínimo exigido de prevención del ruido a los planes urbanísticos, y en los permisos de construcción se exige un plan de prevención del ruido. Además, en conjunto entre el puerto, los planificadores urbanos y los consultores de ruido, se diseñaron directrices de planificación sobre prevención del ruido de los buques.



West Harbour Automoorring ©Port of Helsinki

Con el fin de mitigar los impactos medioambientales en sus terminales, el puerto implementó nuevas iniciativas, como, por ejemplo, dispositivos automáticos de atraque y sistemas OPS, y habilitó la carga de combustible con gas natural licuado.

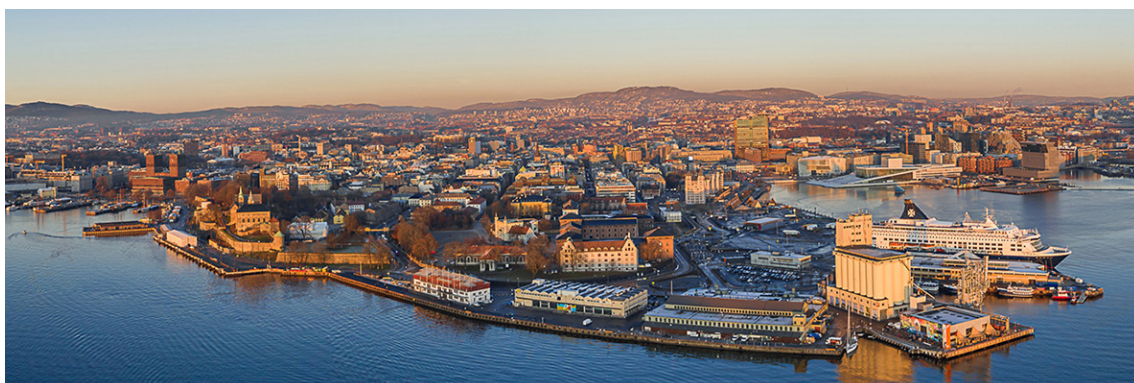
La construcción y apertura de la terminal de carga de Vuosaari generó un impacto en las zonas circundantes, incluida la zona Natura 2000 del archipiélago y algunas propiedades residenciales de las cercanías. A fin de mitigar el ruido operacional y de los buques, el puerto construyó una barrera de un kilómetro de longitud y 13 metros de altura que funciona como barrera acústica hacia el sector oriental de la terminal. El muro, en el que se instalaron paneles solares, sirve, además, como mirador hacia el puerto y como una playa para la pesca deportiva.

La interfaz del futuro

En el futuro habrá mucho desarrollo para las funciones operacionales del puerto, a saber, mediante la ampliación de las áreas portuarias terrestres y de las cadenas de transporte intermodal, y la digitalización, la automatización y los servicios para los pasajeros. Se aumentarán la digitalización y la automatización, mejorando la eficacia de las operaciones portuarias y limitando aún más los impactos medioambientales adversos. Se desarrollarán las cadenas locales, nacionales e internacionales de transporte, con lo que se logrará un tráfico y servicios de gestión fluidos. Se desarrollarán cada vez más los servicios para los pasajeros en pos de un viaje tranquilo y cómodo gracias a mejores servicios, centrándose en una cadena de viajes sin problemas. Todo esto reunirá al puerto, a la ciudad y a la comunidad urbana en un debate sobre las nuevas posibilidades y soluciones económicas y técnicas.

La estética del puerto es importante. ¿Qué podemos aprender de Oslo?

Hans Kristian Riise



The harbor promenade in Oslo is nine kilometers long. Photo- Patrik Dronetjenester.

Es posible que el puerto de Oslo sea el primero y único en elaborar directrices estéticas para el desarrollo portuario.

Las directrices ofrecen orientaciones para cada una de las decisiones estéticas relativas al paseo marítimo y sector industrial de Sydhavna.

El plan para la ciudad del fiordo (Fjordbyen)

En enero de 2000, el ayuntamiento de Oslo reservó para desarrollo urbano una gran extensión del dominio portuario. Veinte años después, el paseo marítimo, de nueve kilómetros de longitud, conecta una variedad de sectores diferentes del borde costero y ofrece a los residentes de Oslo acceso a una extensa zona recreativa.

La consolidación del puerto industrial de Sydhavna, a tres kilómetros del centro de la ciudad, ofrece más terrenos a la reurbanización. Esto permitirá la ampliación del paseo marítimo del puerto y la construcción de edificios residenciales y zonas recreativas con áreas verdes y zonas de baño.

Oportunidades estéticas

Fjordbyen le presenta a los arquitectos, paisajistas, ingenieros y otros profesionales, una serie de opciones estéticas tan desafiantes como emocionantes. A medida que, con la llegada del nuevo milenio, las posibilidades de desarrollo urbano cobraban impulso dentro del puerto y en torno a este, el puerto comenzó a necesitar un exhaustivo plan que garantizara su integridad estética.

El puerto de Oslo elaboró directrices estéticas para Vippetangen (2012) y para un racionalizado puerto industrial en Sydhavna (2011). Las directrices para Vippetangen fueron sustituidas dos años más tarde por el plan Harbor Promenade in Oslo – Principles and Strategic (Paseo marítimo en Oslo: principios y plan estratégico). El plan, desarrollado al alero de la Ciudad de Oslo, reunió a aquellos participantes clave cuyas empresas o actividad comercial se lleva a cabo a lo largo del paseo marítimo o junto a este. Este enfoque ayudó a garantizar una guía estética integradora y completa para todo el paseo, incluidos los sectores que no son operados ni mantenidos por el puerto de Oslo.



Outdoor furniture at Akershusstranda. Photo Ivan Brody.

Las directrices estéticas lo contemplan todo, desde la señalética hasta los grandes proyectos de construcción de edificios y carreteras. También se establecieron directrices sobre estructuras que incluyen esquemas de color para depósitos y grúas de contenedores de Sydhavna. Una de las metas es la conservación y desarrollo del potencial estético de las estructuras que ya existen y entregar orientaciones generales para las nuevas construcciones.

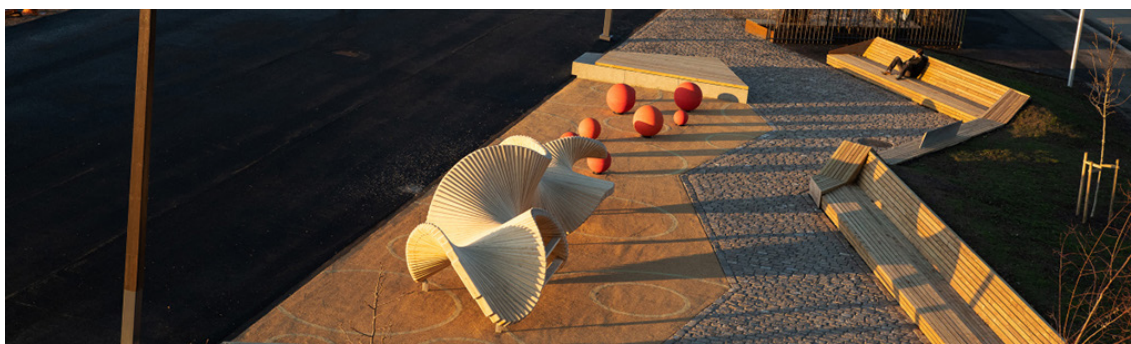
Conector urbano

En Byhavna, (el puerto de la ciudad) el paseo conectará el borde costero completo, de oeste a este.

Los principios generales consideran:

1. Aumentar el acceso entre la ciudad y sus vías navegables.
2. Crear contexto e identidad.
3. Crear y desarrollar sectores excepcionales del paseo.
4. Integrar los espacios de encuentro y actividad del público.

La adhesión a estos principios generales ayudará a garantizar que cada sector del paseo marítimo tenga su propio carácter distintivo. Las directrices le confieren gran importancia a la creación y desarrollo del carácter único de cada sector particular del paseo, con la integración de los espacios de reunión y actividad del público y la exploración de posibilidades para aumentar el uso y la accesibilidad del público en toda la extensión del paseo.



Gasteparken has seating and is close to the waterfront. Photo: Hans Kristian Riise.

El mejor espacio urbano al aire libre de Noruega

En 2019, Rådhusbrygge 2 fue elegido como el mejor espacio urbano al aire libre de Noruega.

Rådhusbrygge 2 es uno de los muchos muelles que ofrecen acceso directo al borde costero desde Rådhusplassen (la plaza del ayuntamiento). Desde allí se tienen espectaculares perspectivas de la fortaleza y de varias islas del fiordo de Oslo. "Queríamos que Rådhusbrygge 2 fuera un hito único que facilitara la reunión del público", dice Erlend Pehrson, arquitecto paisajista del puerto de Oslo.

“Rådhusbrygge 2 es el más popular de los muelles dedicados a la recreación y a los eventos públicos del sector. El proyecto tiene integrados hermosas zonas exteriores y divertidos elementos. Utilizamos materiales orgánicos, adoquines, madera, y redes de pesca en los sitios de descanso y vidrio en algunos sectores del muelle, lo que permite a los visitantes mirar bajo el agua. El borde costero permite que las personas puedan tomar distancia del bullicio de la ciudad. Allí pueden relajarse y disfrutar del acceso al puerto”, dice Pehrson, que participó en la restauración de Rådhusbrygge 2.

Rådhusbrygge 2



Rådhusbrygge 2 has won a prize as Norway's best outdoors space. Photo- Tove Lauluten



*Rådhusbrygge 2 has a peaceful atmosphere even though it's close to the city center.
Photo- Hans Kristian Riise*



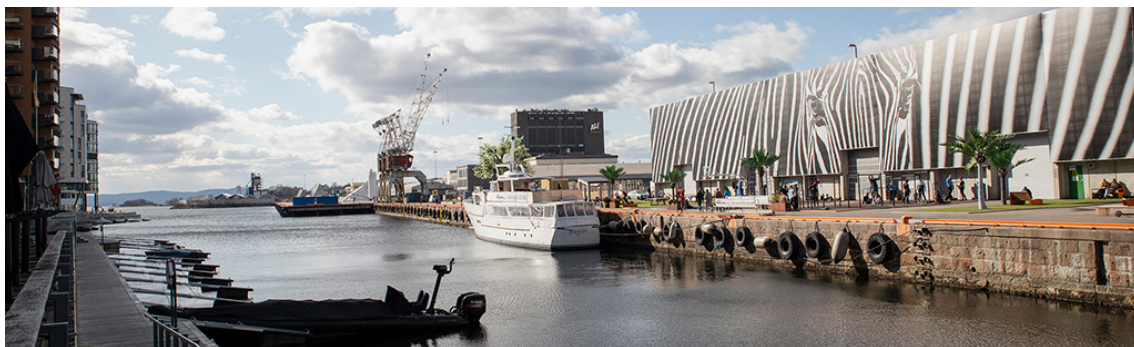
Erlend Pehrson, landscape architect at Port of Oslo. Photo- Tine Poppe.

Skur 13 como prototipo

Se hacen prototipos para poner las ideas a prueba. Skur 13, que antiguamente era un depósito de papel, es un buen ejemplo de un sitio de pruebas provisorio.

"Skur 13 no se prestaba para las operaciones portuarias de tipo industrial, ya que estaba ubicado en el puerto de la ciudad. Recomendamos su transformación en un centro recreativo y llegamos a un acuerdo con el organismo medioambiental de municipal y con la Asociación de patinaje de Oslo. El resultado fue un salón que presta servicios para deportes y actividades autogestionadas tales como el patinaje y entrenamiento de alta intensidad", dice Pehrson.

La cartera inmobiliaria del puerto de Oslo crea oportunidad para facilitar el desarrollo. Skur 13 tiene una amplia visibilidad y una atractiva ubicación cerca del centro de la ciudad. Su fachada se usa para exhibir las fotografías de David Yarrow.



*Skur 13 is an exposed facade in the city space with an attractive location.
Photo: Hans Kristian Riise.*

Vippetangen

En la zona en torno a Vippetangen, que cruza la zona entre Rådhusplassen y Bjørvika, se pueden ver los vestigios de sus antiguas raíces industriales, incluido un mercado de pesca y un silo. La guía estética señala que la distancia del recorrido en torno a Vippetangen, sin un lugar donde entrar en calor o comprar algo de alimento, era demasiado grande. Para tratar este asunto se creó el salón de comidas, Vippa (Skur 40). Skur 40 se usaba antes para almacenar los bienes incautados por el Servicio de aduanas.



From Fiskehallen (fish market)
Photo - Hans Kristian Riise



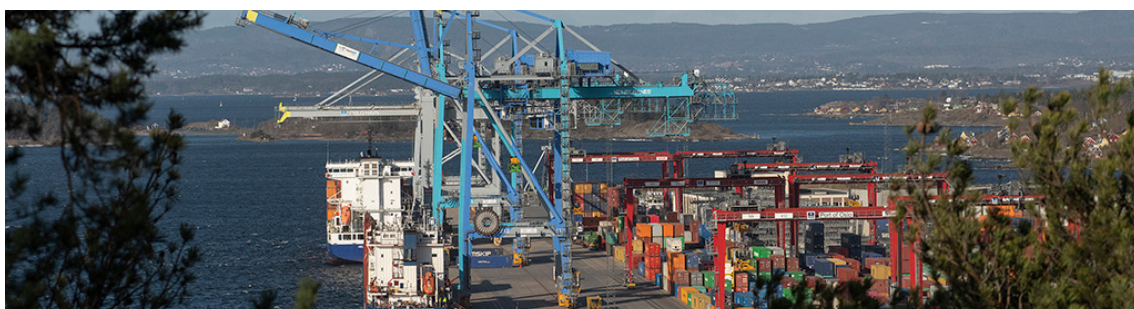
The Food Court Vipva

Gasteparken

En 2019 se inauguró Gasteparken, un nuevo parque ubicado en Akershusstranda. El parque se construyó en torno a la escultura "Los marinos" de Per Palle Storm, que ha estado en el lugar desde 1992 y recuerda a todos quienes sirvieron en la Flota común (1510 a 1814) y a la Marina Real de Noruega (1814 a 1945). En Gasteparken hay muchos asientos para el público, además de una divertida escultura en la que se puede trepar para deleite de niños y adultos activos. El parque tiene también un claro enfoque en lo medioambiental. Los adoquines están hechos de material reciclado y una pradera de flores ofrece un elemento orgánico al tiempo que contribuye a aumentar la biodiversidad en la ciudad.

Sydhavna: la perspectiva de un arquitecto

El puerto industrial, urbano y de contenedores de Sjørsøya desempeña un papel fundamental para Oslo y para la región que la circunda. Este moderno puerto de contenedores ofrece un centro de transportes eficaz y ecológico para la carga industrial y de productos de consumo. El transporte marítimo ayuda a mitigar la contaminación y la congestión vehicular, ya que reduce la cantidad de camiones que transportan carga hacia la ciudad. La estética tiene alta prioridad para un puerto urbano tan visible por el público desde las vías navegables, desde la ciudad, desde la carretera, y desde las zonas residenciales que hay alrededor.



The container port at Sjørsøya has silent electric cranes. Photo: Hans Kristian Riise.

Estética arraigada en la logística

Las directrices para Sydhavna comienzan con la idea de que la estética debe basarse en la logística. El enfoque hacia la logística es similar al que se emplea en los aeropuertos, con patrones sencillos y a la vista. Se parte de la premisa de que los habitantes de la ciudad perciben el puerto como una iniciativa dinámica y emocionante. Por lo mismo, las operaciones portuarias deben estar a la vista de la población urbana, y no ocultas.

Sydhavna, impulsada por las necesidades y demandas de los clientes del puerto, se desarrolla en forma constante y dinámica. Es por ello que resulta difícil establecer un minucioso plan de largo plazo para Sydhavna desde la perspectiva estética, ya que no es posible predecir el tipo de edificios o de infraestructura que se requerirá en apoyo de futuras operaciones.

Las directrices son, sin embargo, una herramienta práctica para los arquitectos y demás profesionales que trabajan en las materias estéticas y estructurales de Sydhavna. La arquitecta Kjersti Olsen ofrece algunos ejemplos de cómo se aplican las directrices al desarrollo de las zonas portuarias.



Airport logistics. Photo: Hans Kristian Riise.



Kjersti Olsen, architect at Port of Oslo.

Realce de las formas naturales

"A fin de orientar el diseño y la estética, queremos potenciar la función y la identidad de cada estructura. Con respecto a los edificios industriales, nuestra influencia llega hasta cierto punto. Esta debería apoyar al marco funcional que se desprende de la empresa o actividad", dice Olsen.

La función del puerto de Oslo, en cuanto facilitador, puede ayudar a realzar la belleza y magnitud de algunas de las estructuras. Al decidir sobre los colores y la iluminación, podemos recalcar lo más atractivo, y reducir, quizás, la visibilidad de aquellos elementos menos atractivos. "Nordre Sjøysøykai es especialmente importante debido a su gran visibilidad desde la ciudad", dice Olsen.

Colores del ambiente local

"Las directrices establecen el uso de los colores de la atmósfera, como el gris azulado y otros colores claros, buscando que la forma de las estructuras dominantes, como silos y grúas, se disipen en el cielo y en el entorno. Por ejemplo, los silos de Norcem están pintados en tres tonos de gris azulado: uno claro, uno intermedio, y uno oscuro. El objetivo es realzar las formas de estos silos", dice la arquitecta.

El perfil de colores potencia la logística y la seguridad

"Marcamos las puertas y entradas con colores más fuertes o con colores que contrasten, a menudo centrados en el logotipo y en el perfil gráfico del cliente. Esto es una ventaja en términos de logística y seguridad", dice Olsen.

A lo largo de los caminos hay árboles plantados. Ya se han establecido dos parques ecológicos o zonas de amortiguación. En los próximos años habrá una tercera zona de amortiguación. Las zonas de amortiguación ayudan a delimitar las operaciones industriales del puerto en Sydhavna con respecto a las zonas circundantes. Además, sirven como pantalla acústica para los vecinos ante los ruidos generados por las operaciones portuarias y establecen una diferencia clara entre la ciudad y la zona portuaria industrial.

"Los árboles y las zonas de amortiguación son importantes. Podemos usar la vegetación como elemento estructural para crear orden y destacar las líneas logísticas y patrones de transporte. Los árboles y la vegetación, por otro lado, añaden una dimensión más amable a las ásperas zonas industriales. A medida que crecen los árboles a lo largo de la ruta de acceso, aumenta el impacto positivo de la zona de amortiguación", concluye Kjersti Olsen.



Bekkelagsbadet is one of the buffer zones between the industrial port and the surrounding areas. Photo: Edvin Wibetoe.

Tel: +33(0) 235 427 884 | **fax:** + 33(0) 235 422 194
aivp@aivp.org

www.aivp.org

