

DOSIER TEMÁTICO

CULTURA E IDENTIDAD CIUDAD PUERTO



avp
AGENDA
2030



aiVP
The worldwide network
of port cities.

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 segundo dossier nos centramos en “Cultura e identidad portuarias”. ¡Le deseamos una fructífera lectura!

ÍNDICE

¿Qué es la AIVP Agenda 2030?	04
¿Cuál es el objetivo de “Cultura Portuaria e Identidad” de la AIVP Agenda 2030?	05
¿Cómo compartir y proteger la cultura y el patrimonio de la ciudad portuaria?	06
Rijeka: la diversidad como ventaja	13
El futuro «Pabellón del Puerto» en Rotterdam: un medio de descubrir el puerto	20
Celebrar el pasado para construir de mejor forma el futuro	25
Los archivos del puerto y la cultura de ciudad portuaria	29
La experiencia de Italian Port Days: Un nuevo desafío, una nueva frontera	35
Puerto de Taranto: Un nuevo miembro de la AIVP que celebra la cultura portuaria	40
Inauguración del Port Center Côte d’Azur	47
Dakar, una ciudad portuaria que mira hacia el futuro y asimila el legado de la época colonial	49
Webinar: Protegiendo el patrimonio cultural como recurso para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias	55
“Port-City instawalk”, un enfoque educativo sobre las relaciones puerto-ciudad	57

¿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 «CULTURA PORTUARIA E IDENTIDAD» DE LA AIVP AGENDA 2030?

PROMOVER LA CULTURA Y LA IDENTIDAD CARACTERÍSTICAS DE LAS CIUDADES PORTUARIAS Y RECUPERAR EL ORGULLO DE LOS HABITANTES DE PERTENECER A UNA COMUNIDAD DE INTERÉS CIUDAD PUERTO, AL:

1. Crear en las interfaces Ciudad Puerto todo tipo de paseos y otros recorridos abiertos a todos para facilitar la comprensión de las actividades portuarias y logísticas.
2. Integrar en las instalaciones portuarias espacios y funciones abiertos a los habitantes y a los visitantes, que les muestren el puerto y sus actividades.
3. Promover la creación de Port Centers.
4. Informar diariamente y por todos los medios a los habitantes, en especial a los jóvenes y alumnos, acerca de la vida del puerto y de la ciudad.
5. Programar en el puerto eventos culturales temporales o permanentes.

MÁS DETALLES SOBRE **ESTE OBJETIVO**

¿CÓMO COMPARTIR Y PROTEGER LA CULTURA Y EL PATRIMONIO DE LA CIUDAD PORTUARIA?

EQUIPO AIVP



Port Heritage integrado en el espacio público de Rotterdam, © José M P Sánchez

En todo el mundo existen numerosos proyectos e iniciativas centrados en el patrimonio cultural de la ciudad portuaria. Desde la organización de eventos hasta la mejora de los archivos, pasando por los museos, los medios de comunicación social o los centros portuarios, todos son herramientas valiosas para mejorar la integración social del puerto. La AIVP presenta una selección de ejemplos inspiradores sobre este tema. ¡Descúbrelos e inspírate!

Hace algunos meses, cuando se impuso el primer confinamiento en Europa, nuestros colegas del grupo de investigación Port City Futures reunieron música, libros, documentales y películas en dos entradas de blog destinadas a disfrutar la cultura de la ciudad portuaria desde la comodidad del hogar. Este sencillo y, por cierto, agradable, ejercicio demostró rápidamente los diferentes tipos de expresión cultural que las ciudades portuarias pueden aportar a las vidas de sus ciudadanos, e incluso a aquellos que no vivan en ellas. Esta inmaterial riqueza contribuye a un imaginario concreto de ciudad portuaria que está vivo en las mentes de los

moradores y visitantes de las ciudades portuarias de todo el mundo. La cultura de la ciudad portuaria es en realidad uno de los principales recursos con que cuentan los actores locales que operan en el ámbito de las relaciones Ciudad Puerto para crear una interacción más sostenible y contribuir a la integración social de los puertos.

El patrimonio marítimo material, y sus más diversas representaciones en la pintura, en la fotografía y en dibujos, juega también un rol esencial en la formación de la identidad de una ciudad portuaria local. Las ciudades portuarias son un lienzo en el que los períodos históricos van dejando su impronta. En ellos leemos la evolución de nuestra sociedad y de nuestra cultura, y en la mayoría de los casos, el puerto ha sido su razón de ser y su motor de crecimiento y cambio. El avance de las tecnologías relacionadas con el mar ha modificado el borde costero y las actividades que allí se han realizado. En esta búsqueda constante de innovación solían superponerse las nuevas operaciones comerciales, los nuevos oficios y los nuevos comportamientos sociales, creando el palimpsesto que conforma las actuales ciudades portuarias y que ha sido la base sobre la cual los habitantes locales y los visitantes pueden percibir una identidad específica que se basa en sistemas simbólicos y de representación (ya sean artísticos o de otra naturaleza). Ahora, en tiempos difíciles, todavía podemos seguir apelando a esta identidad para mantener un vínculo entre las ciudades, los puertos y las personas.

En el siglo XXI, los principales agentes de la relación entre la ciudad y el puerto deben equilibrar una gran cantidad de valores de índole medioambiental, económica y cultural. Hay muchos intereses en juego, de modo que no se trata de un desafío fácil. Es por este motivo que la AIVP decidió incluir la cultura y la identidad portuarias entre los diez objetivos de la Agenda de la AIVP para 2030, destacando su importancia para el vínculo. Los ciudadanos de la ciudad portuaria deben desarrollar una suerte de sentido de pertenencia y orgullo con respecto a su puerto. Identificamos una serie de maneras concretas para lograrlo.

INTERCAMBIO DE PRÁCTICAS RECOMENDABLES PARA LA DIFUSIÓN DE LA CULTURA CIUDAD PUERTO CON APRENDIZAJE DE LOS MIEMBROS DE LA AIVP Y DE LOS EXPERTOS GLOBALES

Durante las semanas transcurridas entre octubre y noviembre de 2020 tuvimos la oportunidad de analizar, junto a varios miembros, expertos y organizaciones líderes, algunas ideas y proyectos que habían elaborado o previsto para los próximos meses en torno a difusión de la cultura de ciudad portuaria. En una de esas entrevistas nos informamos, por ejemplo, de la forma en que la ciudad de Rijeka (Croacia), Capital Europea de la Cultura 2020, adoptó la identidad portuaria y su diversidad como los dos elementos principales de su programa de eventos. Tal como lo señala el Sr. Obersnel, mayor de Rijeka, los puertos han sido históricamente los símbolos de cambio y migración, así como zonas litorales en transición. Entonces, el principal esfuerzo debe dirigirse a acercar a las personas al puerto, para que lo experimenten y entren en contacto con el agua.



Eventos en el paseo marítimo durante Rijeka 2020 © Ciudad de Rijeka

¿CÓMO ACERCAR A LOS CIUDADANOS AL PUERTO?

Realmente, una de las principales tareas de los puertos y las ciudades es acercar a los ciudadanos al puerto en un intento de establecer la conexión emocional entre los habitantes y el contexto portuario que habitan. No existe una fórmula mágica para lograrlo, pero nuestros miembros identificaron una serie de herramientas e iniciativas que pueden facilitar las cosas. La primera idea es, por cierto, la creación de un Port Center, tal como lo han hecho ya varias ciudades portuarias. En este informe podremos ver por qué el puerto de Róterdam está trabajando en la planificación de su nuevo Pabellón del puerto con el fin de complementar los demás espacios que tienen en diferentes ubicaciones del puerto. Veremos también cómo lo harán. Sin embargo, la construcción de un edificio “concreto” no es la única manera de crear un Port Center, como lo demostró la Cámara de comercio e industria de Niza con su nueva plataforma virtual, en la que se explica el puerto y se pone al alcance de todos.

Otra opción para acercar a los ciudadanos al puerto y compartir su fascinante paisaje es organizar festivales portuarios. En este informe conocemos dos casos que se conectan: la iniciativa nacional italiana dirigida por Assoporti y la experiencia local de un nuevo miembro de la AIVP, el puerto de Taranto. Mientras la Sra. Tiziana Murgia explica los desafíos que implicó la organización del festival Italian Port Days, un evento coordinado a nivel nacional en la que participaron once autoridades portuarias, el Sr. Sergio Prete, presidente del puerto de Taranto, explica en una entrevista los elementos claves del festival Taranto Port Days. En ambos casos quedó claro que se necesita la cooperación con otras partes interesadas, y que, incluso en tiempos de pandemia, fue posible celebrar la cultura portuaria.



Una impresión artística del futuro Pabellón del Puerto. © Puerto de Rotterdam.



Niños en el puerto de La Spezia - Assoport



Port Village durante los días del puerto de Taranto, © PNA del Mar Jónico.

EL PATRIMONIO CULTURAL COMO RECURSO PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El patrimonio portuario, que incluye edificios, maquinaria o archivos, también es uno de los fundamentos esenciales del objetivo n.º 6 de la Agenda de la AIVP para 2030. Es necesario que los actores de la ciudad portuaria sepan cómo proteger y transmitir este patrimonio a la población local. Así lo explica, con toda razón, la Sra. Sylvie Vachon, gerente general y presidenta del puerto de Montreal (Canadá) en su artículo llamado “Celebrating the past to better build the future” (Celebrar el pasado para crear mejor el futuro). Hay muchas estrategias distintas para crear conciencia con respecto al patrimonio portuario de la ciudad, como, por ejemplo, el desarrollo de nuevos espacios públicos, tal como se hace en Montreal con el proyecto Grand Quai. Este proyecto incluye también un Port Center donde se explican la historia y el actual funcionamiento del puerto. Además de los museos, hay otras instancias culturales en las que también se puede celebrar la historia de la ciudad puerto, de acuerdo a lo que nos relata el Sr. Lar Joye, de la empresa portuaria de Dublín, en un artículo en el que explica el caso de los archivos portuarios del puerto de Dublín (Irlanda). Su vasta colección de mapas, fotografías y planos de ingeniería ha conformado la base para diferentes iniciativas destinadas a restablecer la conexión con la población local, donde incluso se la invita a contribuir a los archivos y compartir sus relatos.

Pese a los ejemplos positivos presentados, en la mayoría de los casos la protección del patrimonio portuario sigue siendo un desafío importante. Es por esto que fue necesario sostener un debate directo con la organización que lidera en este campo, el organismo de las Naciones Unidas, UNESCO, y conocer sus normas y recomendaciones más recientes. En el webinar que se llevó a cabo a fines de octubre, la profesora Carola Hein moderó el debate con el Dr. Jyoti Hoshagrahar, del Centro del Patrimonio Mundial, el Sr. Hrvoje Kulušić, de la autoridad portuaria de Dubrovnik, y el Sr. Lar Joye. Entre otros asuntos, el debate giró en torno al enfoque de la Recomendación sobre el paisaje urbano histórico de la UNESCO, que se centra en el asunto de la gestión y protección del patrimonio como un pilar clave del “Valor universal sobresaliente” que determina su inscripción en la lista de Patrimonio de la Humanidad. Al mismo tiempo, quedó claro que resulta bastante desafiante ser, además, responsable de la gestión de los diferentes sectores que pueden incidir en el patrimonio cultural, tales como la infraestructura de transporte o el turismo. Afortunadamente hay ejemplos positivos, tal como lo explican los casos de Dubrovnik y Dublín, con una mejor gestión del tráfico de cruceros y una mayor coordinación con las autoridades portuarias.



Representación arquitectónica del futuro Grand Quay, © Puerto de Montreal.



Fotografía en color de descarga de cofres de té en lleva tirados por caballos, c1960, © Compañía Portuaria de Dublín.

PORT CITY
TALKS

WEBINAR - 28 OCTOBER 2020 - 15:00 (GMT +1)

Protecting Cultural Heritage as a Resource for Sustainable Development of Port Cities

With the support of

Jyoti Hosagrahar
Deputy Director
World Heritage Centre - Culture Sector
UNESCO

Moderator
Carola Hein
Professor Tu Delft
The Netherlands

Hrvoje Kulušić,
Assistant General Manager
Dubrovnik Port Authority
Croatia

Lar Joye
Port Heritage Director
Port of Dublin
Ireland

Webinar with UNESCO and the Ports of Dublin and Dubrovnik

EL PATRIMONIO PORTUARIO DE LA CIUDAD DE DAKAR (SENEGAL)

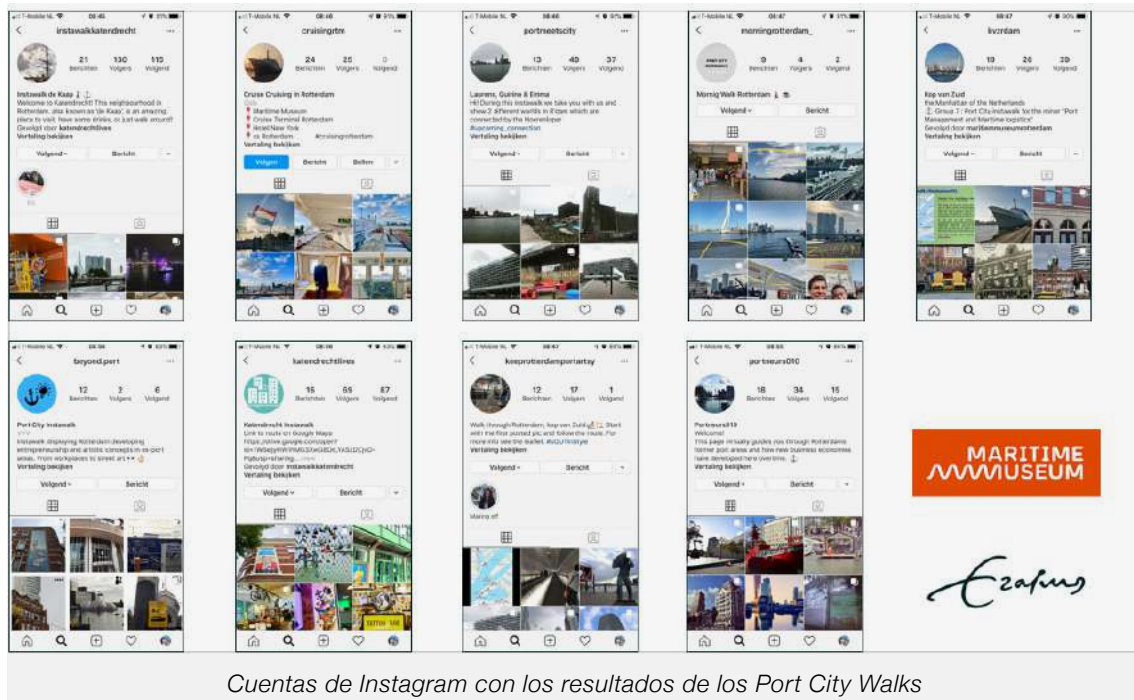
También pueden encontrarse ejemplos positivos en el delicado ámbito de la memoria colectiva. Puesto que las ciudades portuarias han estado en el centro de un comercio trágico y vergonzoso, el comercio de esclavos, estas deben ser pioneras en abordar el patrimonio cultural de la esclavitud y el colonialismo. Para la mayoría de las ciudades portuarias de África, las dolorosas y ambiguas situaciones quedan confinadas a su paisaje urbano en sí. Este fue el caso de Dakar, la capital de Senegal y su mayor puerto. La ciudad de Dakar, una de los primeros miembros de la AIVP (desde 1995), aborda este asunto y se plantea como desafío poner de relieve su identidad cultural. En Dakar se encuentra la isla de Gorée, un lugar patrimonial de la humanidad de la UNESCO, donde está patente la memoria del comercio de esclavos. La alcaldesa Soham El Wardini, la primera mujer en lograr este cargo en Dakar, nos explicó en una entrevista la manera en que intenta integrar el patrimonio de la ciudad portuaria junto a su, en ocasiones, dolorosa memoria, y construir una ciudad armónica. Como suele ocurrir en Senegal, ella subraya un valor primordial: “Teranga”, un vocablo compuesto por hospitalidad y optimismo.



La Isla de Gorea, conectada al continente por una línea marítima desde el puerto de Dakar.

LA CULTURA DE CIUDAD PORTUARIA DIFUNDIDA EN LAS REDES SOCIALES

En la última parte de este informe, Maurice Jansen explica la manera en que usó los recorridos “Port City Instawalks” para alentar a los estudiantes a descubrir la identidad de ciudad puerto al interpretarla conforme a su propio ritmo y curiosidad. Este inteligente ejercicio demuestra otra innovadora manera de acercar a las personas al patrimonio cultural de las ciudades portuarias, en particular a las generaciones más jóvenes. Permitir que los ciudadanos disfruten y exploren por sí mismos el patrimonio portuario es, con certeza, una buena estrategia en tiempos en que las reuniones y eventos están limitados.



Cuentas de Instagram con los resultados de los Port City Walks

Estas ideas resultarán sin duda provechosas, y, con suerte, servirán de inspiración para nuevas estrategias de difusión de la cultura de ciudad portuaria.

RIJEKA: LA DIVERSIDAD COMO VENTAJA

ENTREVISTA POR DENIS DAVOULT



Sr. Vojko Obersnel, Alcalde de la ciudad de Rijeka

Rijeka ha sido seleccionada Capital Europea de la Cultura 2020. En este marco, propone un programa muy rico, con más de 600 eventos culturales y artísticos, y recibe a lo largo del año artistas croatas y también del mundo entero. Rijeka también es el primer puerto de Croacia, y su designación como Capital Cultural Europea también llega después de la de otras ciudades portuarias europeas en los años anteriores. Esta identidad específica fue puesta en el corazón del programa creado por Rijeka, una elección que refleja el objetivo 6 de la Agenda AIVP 2030 sobre la promoción de la cultura y de la identidad características de las ciudades portuarias. Quisimos

entonces conversar acerca de este tema con el Sr. Vojko Obersnel, Alcalde de la ciudad de Rijeka.

El Ayuntamiento de Rijeka es miembro de la AIVP desde 2003.

Es miembro del Consejo de Administración de la AIVP, y firmante de la Agenda AIVP 2030.

La Autoridad Portuaria de Rijeka también es miembro de la AIVP.

AIVP | *Su programa Rijeka Capital Europea de la Cultura 2020 fue inscrito bajo el nombre «Puerto de la Diversidad». Uno de los mayores eventos de este programa al momento del lanzamiento en febrero fue la «Ópera Industrial». Fue realizada en el sitio de la terminal de pasajeros, y el puerto fue un patrocinador oficial. Estos son fuertes símbolos de la importancia que le da a la identidad portuaria de su ciudad.*

¿Cuáles son, en pocas palabras, los principales elementos de esta identidad, de esta diversidad?

SR. VOJKO OBERSNEL, ALCALDE DE LA CIUDAD DE RIJEKA | El puerto y la diversidad son determinantes importantes de Rijeka en todo sentido. Estos dos conceptos nos describen como una ciudad, es decir, en cuanto al entorno urbano, y además como sociedad. Si bien en sí el puerto es un símbolo de cambio y migración, es el núcleo de la ciudad, el corazón de Rijeka. El puerto es el punto a partir del cual se produjo el crecimiento de Rijeka. Debido al trabajo que ofrece el puerto, su población ha inmigrado, literalmente, desde todas partes, lo que también es un hecho importante desde la perspectiva de la actual Rijeka. Por otro lado, tenemos la estructura viva de la ciudad, los vitopolitanos, quienes han estado expuestos a un cambio constante a lo largo de su historia. Tan solo durante el siglo XX, Rijeka estuvo bajo la jurisdicción de seis estados, sin contar los regímenes jurídicos y estatales provisionales ni las administraciones militares. A este respecto, son pocas las ciudades del mundo que pueden compararse con Rijeka, en la que se puede apreciar una increíble dinámica de idiomas y banderas oficiales.

Sin embargo, y probablemente en gran parte debido a esto, la conciencia de que la ciudad está constituida fundamentalmente por personas que decidieron que Rijeka sería su hogar, nos ha llevado a la importante característica de una mentalidad específica en la que sus habitantes respetan la diversidad, a la que perciben realmente como su patrimonio. Gracias a tal actitud en la que todos tienen derecho a su libertad mientras esa libertad no interfiera con la de alguien más, Rijeka es hoy en día una ciudad pluricultural y pluriétnica en la que se apoya, sin rechazar ni marginar, toda diversidad. El mejor argumento en este sentido son las distintas líneas artísticas originadas e iniciadas en Rijeka. El puerto mismo, una suerte de emblema de las despedidas, se transformó específicamente en un punto de llegada y reunión durante la inauguración del festival Rijeka Capital Europea de la Cultura 2020. El sector del puerto, es decir, toda la zona en la que el mar se conecta con el continente, tiene un importante papel en el programa del festival Rijeka Capital Europea de la Cultura 2020.



Logotipo del puerto de diversidad de Rijeka 2020, © Ciudad de Rijeka

Los programas artísticos se emplazaron en esta zona de transición, en la frontera marítima actualmente repleta de infraestructura industrial y portuaria, un lugar donde la ciudad se encuentra con la naturaleza. Es el lugar perfecto para el nuevo comienzo de Rijeka. El sintagma «Puerto de la diversidad» no es unívoco, en todo caso. Muy por el contrario, está lleno de connotaciones. El programa cultural y artístico completo Rijeka Capital Europea de la Cultura 2020 está definido por tres temas, el agua, el trabajo y las migraciones. Estos temas, que definen la identidad de Rijeka, también están presentes en el contexto más amplio de Europa. Estos tres temas se entrelazan y crean un puerto de la diversidad.

Por último, el «Puerto de la diversidad» se basa definitiva y naturalmente en el lema de la Unión Europea, «Unidos en la diversidad».



Exportdrvo en Rijeka, © Ciudad de Rijeka.

AIVP | *«Sweet and salt»: «Allí donde el agua dulce del río se encuentra con el mar y su agua salada» es uno de los temas centrales del programa. Tras este poético título, este programa también busca iniciar la transformación de una zona entre el Puerto y la Ciudad, en la que hay un gran número de infraestructuras industriales y portuarias abandonadas, especialmente «Exportdrvo», un antiguo depósito. ¿En qué medida la identidad portuaria del pasado es una ventaja, según usted, para crear estos nuevos lugares y atraer a los ciudadanos? ¿Y cómo le sacarán provecho?*

SR. VOJKO OBERSNEL, ALCALDE DE LA CIUDAD DE RIJEKA | Este verano, el gran salón del depósito Exportdrvo, en un sector del delta de Rijeka donde el río Rječina fluye al mar, fue el centro principal de la cultura y el entretenimiento, y un ejemplo de cómo puede reanimarse un puerto industrial para convertirse en un lugar de encuentro. El salón del Exportdrvo se comprobó como un excelente espacio para las exhibiciones, y en un momento fue la sede de cinco exposiciones.



“Fiume Fantastika”: exposición central del Programa Sweet & Salt, © Ciudad de Rijeka.



Concierto de Urban & 4 & Ante Gelo & String Orchestra, © Ciudad de Rijeka.



Events on the waterfront during Rijeka 2020, © City of Rijeka.

Ahora, y hasta principios de diciembre próximo, puede verse la gran muestra «Fiume fantastica: The City Phenomena». La muestra está montada en 10 pabellones y presenta los últimos ciento cincuenta años de la historia urbana de Rijeka, durante los cuales la ciudad ha experimentado un crecimiento radical y se ha convertido en un centro para el transporte mundial y centro industrial. Es también la muestra central de la línea «Sweet and Salt» del programa que forma parte del proyecto Rijeka Capital Europea de la Cultura 2020.

El lugar frente al salón se transformó en un espacio abierto para conciertos que funcionó bien en cuanto al respeto a las reglas de distanciamiento social durante la pandemia de COVID-19.

Además, la línea «Sweet and Salt» y sus programas reanimaron el malecón de Molo Longo de casi 2 km de largo. En la antigua planta papelera Hartera se organizó un poco habitual centro social emergente, y pienso que, pese a la pandemia, se podrá llevar a cabo el proyecto de la tirolesa más larga de toda Europa, con su punto de llegada en la zona del delta, para mencionar solo una parte de las actividades previstas.

La reactivación del legado portuario e industrial de Rijeka fue uno de los objetivos básicos de la Estrategia de desarrollo de Rijeka para 2013-2014, la primera realizada en Croacia. Durante el último siglo, Rijeka ha sido una ciudad industrial desarrollada, y el actual legado industrial se ha mantenido luego del colapso de dicha industria. Corrimos la misma suerte que muchas otras ciudades de Europa. Los nuevos objetivos estratégicos definieron luego el desarrollo de Rijeka como ciudad, donde se lleva a cabo una economía competitiva basada en los cimientos de una sociedad del conocimiento y nuevas tecnologías. La Estrategia de desarrollo cultural, al igual que la Estrategia de desarrollo de turismo cultural, fueron la continuación natural de dichos objetivos estratégicos. En este sentido, la obtención del título de Capital Europea de la Cultura realmente nos ofreció una excelente oportunidad para una acción sinérgica en la materialización de estos objetivos. Por medio de la línea «Sweet and Salt», toda la zona del Delta se ha convertido en un lugar de reunión de expertos, estudiantes, artistas y ciudadanos de toda Europa.

Todo comenzó en DeltaLab, un centro interdisciplinario de investigación y producción de la universidad de Rijeka, cuando 17 equipos de arquitectura y diseño proyectaron 16 intervenciones espaciales que incorporaban el espacio «Sweet and Salt» en el entramado urbano, o crearon nuevos epicentros de reunión.



Vista de Rijeka, © Ciudad de Rijeka.



DeltaLab, © Ciudad de Rijeka.

AIVP | ¿Algunas de las reformas lanzadas durante «Sweet and Salt» y su continuación también permitirán aumentar la visibilidad del Puerto de Rijeka y sus actividades?

SR. VOJKO OBERSNEL, ALCALDE DE LA CIUDAD DE RIJEKA | No de manera directa, pero se ha realizado un gran esfuerzo para atraer a la gente hacia la zona portuaria. Con casi ocho kilómetros de borde costero frente a la ciudad, donde se emplazan las industrias y el puerto, los vitopolitanos han sido incapaces de comunicarse por largo tiempo. Por aquel entonces, la zona costera estaba sencillamente sometida a la industria y al puerto y desconectada de los ciudadanos. El entorno social y económico está cambiando. Los ciudadanos se acercaron a los diversos programas culturales que se llevaron a cabo en estas zonas y vieron, por primera vez, el enorme potencial de los depósitos, antiguos muelles, playas naturales y muchos otros lugares que estaban en el abandono.



Programa para niños de MoloLongo, © Ciudad de Rijeka.



Programa para niños de MoloLongo, © Ciudad de Rijeka.



Vista de Rijeka, © Ciudad de Rijeka.

Desde la perspectiva del puerto, se aprecia en la ciudad un potencial distinto. Y no solo en el sentido de percibir el potencial de llevar a cabo actividades con importancia para la calidad de vida de los ciudadanos, sino también en el sentido de comprender por qué el tener un puerto es tan importante para Rijeka. Es por ello que, indirectamente, se valora más el puerto y sus actividades pendientes. Esto nos pone en una suerte de situación en la que todos ganan en las negociaciones con otros interesados con respecto a cómo reconsiderar el borde costero en su totalidad.

AIVP | *El actual contexto de la pandemia de la Covid 19 hace que sea aún más difícil proyectarse más allá del año 2020. Pero es posible que otras acciones apoyadas en la identidad portuaria de Rijeka hayan sido proyectadas anteriormente, eventualmente en colaboración con el Puerto. Pienso por ejemplo en iniciativas como la creación de un Port Center como los que existen ahora en varias ciudades portuarias miembros de la AIVP. ¿Puede contarnos más acerca de las acciones que han programado, y la forma según la cual serán, tal vez, adaptadas?*

SR. VOJKO OBERSNEL, ALCALDE DE LA CIUDAD DE RIJEKA | Es real que la pandemia de COVID-19 ha influido mucho en la dinámica de la realización de diversos planes tanto de corto como de largo plazo. La apertura al mar de Rijeka es una antigua aspiración, pero el camino a seguir no es fácil. Debido a cambios en la ley, la entrada de Croacia en la Unión Europea junto a la crisis económica mundial y los modelos de realización de la apertura al mar de Rijeka han estado sometidos al constante cambio. En lo que respecta a la apertura al mar de la ciudad, debería destacarse el proyecto Rijeka Gateway. Un proyecto generacional, como este, debería modificar en gran medida el borde costero de Rijeka en el largo plazo. En términos más concretos, el proyecto implica, entre otras cosas, la construcción de un nuevo puerto deportivo en el centro de Rijeka, en el sector en desuso del puerto. El proyecto incluye también construcciones en la zona del delta, la zona en torno al mencionado Exportdrvo, que se convertirá en un centro urbano secundario. En resumen, la idea de este proyecto de inversión en la modernización de las cuencas del puerto de Rijeka, que desborda completamente la capacidad económica de la ciudad misma, es contribuir a la competitividad del puerto y de la ruta marítima, cambiar la estructura de la economía y hacer de Rijeka un destino turístico aún más atractivo.

EL FUTURO «PABELLÓN DEL PUERTO» EN ROTTERDAM: UN MEDIO DE DESCUBRIR EL PUERTO

ENTREVISTA POR THÉO FORTIN



Una perspectiva de Rotterdam, al amanecer.

El Puerto de Rotterdam fue fundado hace un milenio y nunca ha dejado de crecer, como un vínculo entre los Países Bajos y el mundo. Hoy en día, se extiende sobre unos 100 kilómetros cuadrados desde el puerto histórico del centro de la ciudad hasta la periferia como Delfshaven, Nieuw-Mathenesse o la zona de Maasvlakte. A fin de mantener el vínculo con los ciudadanos a pesar de su extensión, el puerto ha realizado esfuerzos considerables. Rotterdam, en su calidad de puerto más grande de Europa, ha estado invirtiendo durante muchos años en instrumentos educativos y de colaboración para vincular la ciudad y el puerto. Entre estas herramientas, sus dos centros de visitantes («EIC» y Futureland) son ventajas esenciales. Visitas, exposiciones, conferencias, festivales, son muchas maneras de enriquecer la cultura Puerto Ciudad. Róterdam incluso ha sido anfitrión de una conferencia mundial de la AiVP en 2016.

En 2020, el Puerto de Rotterdam ha iniciado la construcción de un nuevo espacio dedicado a la cultura Puerto Ciudad, justo en el centro de la ciudad -siempre más cerca de los ciudadanos-.

El Puerto de Rotterdam es un miembro activo de AiVP desde 2000.

AIVP | Durante la primavera de 2021 se abrirá un nuevo espacio al que llamarán Pabellón del Puerto (Leuvehaven), y que, emplazado en el centro de la ciudad, estará mucho más cerca de los ciudadanos en términos geográficos.

¿De dónde sacaron la idea de abrir otro Port Center, y cuál será la diferencia con sus actuales centros o museos?



Una impresión artística del futuro Pabellón del Puerto. © Port of Rotterdam.

EILEEN NIKS, PROGRAM MANAGER, PUERTO DE ROTTERDAM | El Pabellón del Puerto satisfará otra necesidad con respecto a los lugares que ya existen. En este nuevo punto informativo se ofrece el vínculo que falta entre la ciudad y el puerto (de, literalmente, hasta 42 kilómetros). En este punto, el acento se ha puesto en las actividades que se llevarán a cabo en el puerto. En nuestra opinión, se requiere una visita presencial para explorar y llegar a conocer realmente el puerto.

De manera interactiva, los visitantes pueden diseñar su escapada ideal para recorrer el puerto conforme a sus preferencias. Queremos ofrecer a los ciudadanos y a los turistas un panorama exhaustivo sobre las visitas al puerto y las actividades portuarias disponibles. Es por esto que el Pabellón del Puerto aporta una percepción de las actividades recreativas del puerto como parte del espectro completo de recorridos en los que se puede participar en la ciudad portuaria de Róterdam.

AIVP | Lograr una gobernanza colectiva y activa del Port Center es una clave para el éxito. Por lo que se refiere a la creación de este nuevo pabellón del puerto, pareciera que ha habido una colaboración estrecha con el Ayuntamiento de Róterdam, puesto que la municipalidad renovará la zona con la creación de un barrio marítimo conectado al futuro pabellón. Además, otro elemento esencial es el museo marítimo, que ofrecerá dos nuevos talleres en el Pabellón del Puerto.

¿Puede profundizar acerca de su colaboración con estos actores, así como con otros participantes que también pudieran estar involucrados?

EILEEN NIKS, PROGRAM MANAGER, PUERTO DE ROTTERDAM | Por cierto, una estrecha colaboración con las partes interesadas relevantes a nivel local es nuestra mayor preocupación. Nos complace tener la posibilidad de contribuir a los planes municipales en relación con impulsar más la calidad de la zona del barrio marítimo, que es una parte importante y visual de la historia del puerto.

Con el fin de realizar una instalación relevante del Leuvepaviljoen, nos enorgullece compartir el pabellón con el museo marítimo. Su contenido y programa tienen una función importante en lograr la participación del público objetivo que participe. Existe desde ya un propósito de colaborar a nivel operacional con la oficina de información turística de Róterdam. Si combinamos sus conocimientos prácticos sobre cómo promocionar la ciudad con la experiencia en los temas marítimos y portuarios del Puerto de Róterdam, tendremos una valiosa propuesta para el público.



La primera piedra del Pabellón del Puerto. Bert Boer (Director Maritime Museum), Allard Castelein (CEO Port of Rotterdam Authority), Marieke de Werker (Port of Rotterdam Authority). © Port of Rotterdam.

AIVP | Los Port Centers suelen adaptar su concepto de exposiciones con el fin de atraer a un nuevo público e incorporar nuevos temas. El edificio Leuvepaviljoen combinará elementos históricos con una estructura contemporánea, y se emplazará en la antigua zona del puerto de Róterdam. Este puente entre distintas épocas es coherente con el concepto de Port Center que promueve la AiVP.

¿Podría decirnos algo más acerca del diseño y el concepto de la exposición del pabellón?

EILEEN NIKS, PROGRAM MANAGER, PUERTO DE ROTTERDAM | Con respecto a la información que se ofrecerá en el Pabellón del Puerto, buena parte de la atención se dirige al gran abanico de actividades que pueden realizarse en el puerto. El contenido está orientado a atraer a los visitantes y a ofrecerles información práctica para que visiten el puerto por su cuenta. Por otro lado, ofrecemos una idea de lo que es ahora el puerto al ponerlo, literalmente, dentro del Pabellón del Puerto. De este modo los visitantes ya pueden hacerse una idea del puerto, lo que luego los entusiasmará a pagar por una visita presencial.

AIVP | Los eventos al aire libre son una actividad básica para los Port Centers, ya que representan la posibilidad de atraer a distintos tipos de público hacia la cultura de la ciudad portuaria. Sin embargo, a causa de la pandemia de COVID-19, estos eventos son difíciles de organizar. Róterdam tiene una tradición de festivales marítimos, como el de los World Port Days (Días Mundiales del Puerto), que reúne a entre 400.000 y 500.000 asistentes y es uno de los mayores festivales de los Países Bajos. Este festival no había tenido interrupciones desde 1976. Pero comprobamos que su edición 2020 será diferente.

¿Podría decirnos cómo será? ¿Cómo adaptaron el programa a la pandemia?



*Las visitas abiertas son una oportunidad para que los ciudadanos exploren realmente su puerto.
© Port of Rotterdam.*

EILEEN NIKS, PROGRAM MANAGER, PUERTO DE ROTTERDAM | La COVID-19 tuvo un impacto sin precedentes en la edición de los World Port Days de este año. El resultado fue que un hábil equipo desarrolló un programa alternativo que se entrega ya sea en línea o en directo, dentro de los límites impuestos por la pandemia.

Para fines educacionales, el equipo consiguió llevar el puerto a la sala de clases. Junto con la difusión de material de aprendizaje digital, se ofrecieron conferencias de profesionales del puerto en las escuelas. Estas se realizaron en el transcurso del tiempo. La partida fue igual que siempre, un viernes, al comienzo de los World Port Days. Para el público general se ofreció un programa en línea. Una serie de perspectivas diferentes llevó al puerto hacia los hogares de muchos fanáticos. En las «Historias del Puerto», una serie de participantes claves compartieron a través de video, publicaciones en Internet, y a través de diversos medios sociales, sus experiencias en el puerto. Además, los estudiantes transmitieron en directo por la radio, al igual que la estación de radio local. Esta edición extraordinaria tuvo como anfitriones a una pareja de robots drones.radio station. This extraordinary edition was hosted by a duo of drone robots.

CELEBRAR EL PASADO PARA CONSTRUIR DE MEJOR FORMA EL FUTURO

SYLVIE VACHON



Sra. Sylvie Vachon, Presidenta y Directora General del Puerto de Montreal

El Puerto de Montreal ha desarrollado varios proyectos en los últimos años para acercar el puerto a los ciudadanos. En este artículo, la Sra. Sylvie Vachon, Presidenta y Directora General del Puerto de Montreal, reflexiona sobre la importancia de la cultura y el patrimonio de la ciudad portuaria, explica las nuevas iniciativas y el impacto que han tenido en la relación puerto-ciudad.

La riqueza de una cultura puerto-ciudad y de las relaciones que la fundamentan pasa, sin duda alguna, por la maximización de los puntos de contacto entre la comunidad y el puerto, y por un mejor conocimiento de las ventajas y características que implica el hecho de vivir cerca de una gran ciudad portuaria.

El Puerto de Montreal tiene, además de una fuerte relación económica con su ciudad, una valiosa herencia histórica y social. Fue la cuna del nacimiento de la ciudad, de su desarrollo y de su transformación a lo largo de los siglos, y esta relación no dejó de evolucionar a lo largo del tiempo. Después de haber estado durante un largo tiempo en el corazón de la ciudad, el Puerto de Montreal entregó sus instalaciones más antiguas a fines de los años setenta. El

Puerto Antiguo fue remodelado para convertirse en un espacio urbano abierto al turismo y a las actividades de ocio. Las actividades portuarias siguieron siendo realizadas en lugares cerrados al público, y un gran número de ciudadanos no conocen nada de la actividad portuaria de Montreal, que es, sin embargo, muy dinámica.

A lo largo de la última década, el Puerto de Montreal tomó varias iniciativas con el objetivo de volver a conectarse con los ciudadanos, dar más a conocer la herencia portuaria de la ciudad, y desmitificar sus actividades ante el público en general.

En este sentido, entre los mayores logros está el Grand Quai del Puerto de Montreal. El Puerto de Montreal dio inicio en 2014 a grandes obras de renovación de su terminal de cruceros y del muelle Alejandra. Más allá de la remodelación de los edificios, la APM decidió acondicionar espacios públicos alrededor de la terminal para integrarla a un conjunto urbano acogedor y abierto a los ciudadanos. Hoy en día, nuestra terminal de cruceros puede seguir recibiendo a decenas de embarcaciones y miles de pasajeros, y al mismo tiempo ofrecerle al público espacios verdes, una gran terraza verde donde los ciudadanos pueden observar los barcos y disfrutar la vista sobre el río y la ciudad, y un gran espacio cubierto de césped al borde del agua, que permite el acceso a las orillas del río San Lorenzo.



Grand Quai, © Port of Montreal.



Place des Commencements in the Grand Quai, © Port of Montreal.



Place des Commencements in the Grand Quai, © Port of Montreal.

La toponimia que fue elegida en todo el sitio resuena con la historia de la ciudad y subraya el rol histórico del Puerto en la creación y evolución del espacio urbano. El espacio de césped en la extremidad del muelle fue llamado Plaza de los Inicios (place des Commencements), puesto que los primeros colonos que se instalaron en Montreal se establecieron en ese mismo lugar. El techo verde y su paseo florido fueron bautizados Paseo de Iberville en homenaje a Pierre Le Moyne d'Iberville, nacido en Montreal y conocido por sus luchas y sus expediciones marítimas.

Además, una gran pintura mural que explora la historia del puerto fue instalada a lo largo del techo verde, donde los ciudadanos y visitantes pueden pasearse. Con abundantes ilustraciones e informaciones, el mural traza la evolución del Puerto de Montreal con relación a la de la metrópolis.

Una obra de arte en homenaje a tres personajes históricos que marcaron la historia de Montreal, tres fundadoras de la ciudad, será instalada en la Plaza de los Inicios (place des Commencements). Este homenaje también contribuye con la valorización del lugar simbólico de los inicios de la ciudad, donde se encuentra hoy el Grand Quai.

En el segundo piso de la terminal de cruceros, el Puerto de Montreal creó un Centro de interpretación portuaria, primero de esta índole en Quebec. Inaugurado al momento del 375o aniversario de la fundación de Montreal, el Centro presentó, en sus dos primeros años de existencia, la exposición Historia de embarcaciones, que valorizaba la herencia del Puerto como elemento fundador de la ciudad. La exposición fue un gran éxito y atrajo nada menos que a 100.000 personas.

Desde fines de 2019, una nueva exposición ha visto el día. Denominada “À bon port! (¡Todos a Bordo!)”, Propone un recorrido para descubrir el puerto de manera lúdica e interactiva, su papel en el quehacer cotidiano, los diferentes aspectos de las profesiones portuarias, así como la historia del Puerto en el corazón de la ciudad. Entre los elementos clave de la exposición, se encuentra una maqueta de las instalaciones portuarias en realidad aumentada. Gracias a la tecnología, los visitantes pueden descubrir el puerto de forma totalmente única.



Architectural rendering of the future Grand Quai,
© Port of Montreal.



À bon port exhibition, © Port of Montreal.

A fines de 2021, será erigida una torre de observación de 65 metros de altura en la extremidad del muelle. Como referencia simbólica de los faros que cumplían antiguamente un papel tan importante en el ámbito de la navegación, esta torre de observación ofrecerá además una vista inigualable de la ciudad y el río y una experiencia turística de enorme calidad, una valorización de los estrechos vínculos entre el Puerto y la Ciudad.

La APM también organiza anualmente un evento público y gratuito para permitirles a los montrealenses aprender aún más acerca de su puerto: Puerto en la ciudad. Los ciudadanos pueden, entre otras cosas, disfrutar visitas guiadas de las instalaciones portuarias y un quiosco de informaciones itinerante que circula por distintos barrios de la ciudad.

Entre otros medios desplegados para promover la herencia histórica del Puerto de Montreal en el corazón de la ciudad, se encuentran las colaboraciones con instituciones relacionadas con la historia. El Museo de Historia y Arqueología de Montreal dispone, por ejemplo, de una gran pintura mural histórica que recibió el apoyo financiero de la APM.



Kiosk of the Port en Ville program, © Port of Montreal.

Algunas tradiciones marítimas con siglos de historia se mantienen y preservan hasta el día de hoy. Cada año, según una tradición marítima que existe desde 1840, se le entrega una caña con un pomo de oro al primer capitán del año que logre atravesar el límite de las aguas del puerto de Montreal. Esta tradición proviene de una época en la que la primera embarcación del año llegaba en primavera después de largos meses de invierno, durante los cuales la población permanecía aislada con relación al viejo continente, a causa del hielo. Hoy en día, este evento es transmitido por los medios de comunicación y representa una cita anual con la historia. Incluso fue desarrollada una aplicación móvil para transmitir la tradición, su historia y su razón de ser.

El Puerto de Montreal también le da una enorme importancia a la vulgarización y difusión de su historia y de la cultura portuaria de la metrópolis, a través de videos y cápsulas históricas. Un video histórico (<https://www.youtube.com/watch?v=0fxgP4GluAQ>) también fue creado y varias entrevistas de la historiadora Geneviève Pronovost fueron grabadas y difundidas para el público en general.

También hay otros proyectos en curso de realización, como el que consiste en crear puntos de observación y de interpretación portuaria a lo largo del territorio portuario, para dar a conocer de mejor manera el papel y el lugar del puerto en la historia de la ciudad.

Por lo tanto, han sido desarrollados una enorme cantidad de medios y herramientas a lo largo de los años, con el objetivo de consolidar la relación histórica entre la ciudad y el puerto. Ya sea a través de medios tecnológicos, instalaciones museísticas o espacios urbanos remodelados, estamos convencidos de que sólo recordando nuestra historia común podremos construir una relación duradera con nuestros conciudadanos.

LOS ARCHIVOS DEL PUERTO Y LA CULTURA DE CIUDAD PORTUARIA

LAR JOYE



Lar Joye, Port Heritage Director of Heritage of Dublin Port Company

Los archivos portuarios siguen siendo una institución relativamente desconocida si se compara con la visibilidad que pueden tener los museos marítimos o portuarios. A menudo se consideran un recurso para los investigadores, pero también pueden desempeñar un papel importante en la relación puerto-ciudadano. Lar Joye, Director de Patrimonio del Puerto de la Dublin Port Company explica en este artículo las diferentes iniciativas que el puerto está llevando a cabo para abrir los archivos, haciéndolos accesibles a todo el mundo y explorando su vasta colección de documentos e imágenes.

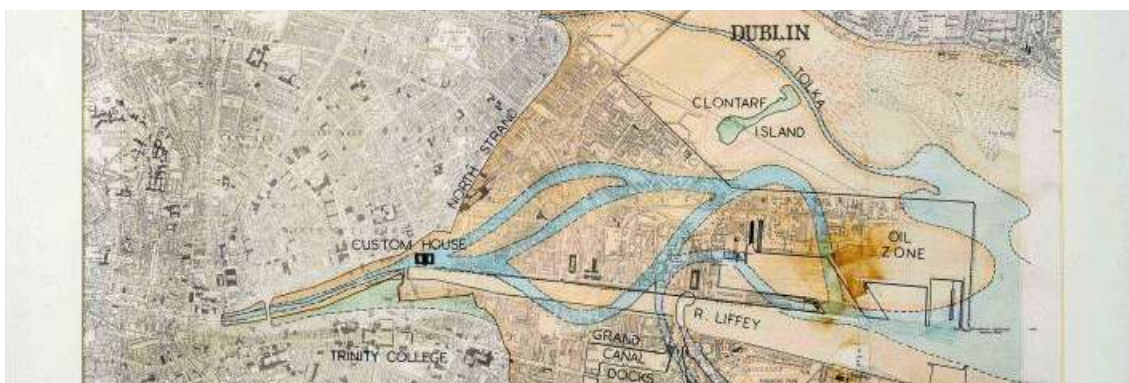
Hace tres años, tras pasar los últimos 20 años desempeñándome en el cargo de curador y archivero en la sección de Archivos y Museos de la ciudad de Dublín, me uní a la Compañía portuaria de Dublín (DPC) en calidad de Director del legado portuario. Una de las funciones fundamentales de esta nueva función era la de hacerme cargo del archivo de 300 años de antigüedad del puerto, algo que la compañía tiene obligación de cumplir en virtud de la Ley de puertos de Irlanda de 1996, que exige que los puertos irlandeses proporcionen una “gestión, custodia, cuidado y conservación apropiados de sus registros y archivos”.

A medida que me sumergía en el archivo fui descubriendo que un maravilloso grupo compuesto por personal en retiro del puerto, como Niall Dardis, había ayudado a conservar algo que constituye una colección de archivos que tiene importancia nacional. Sin la ayuda de un personal como este, que cuidara el legado de su compañía, no contaríamos con una colección que nos hable de la historia del puerto y de la ciudad de Dublín desde el año 1700. Al igual que muchos puertos de Europa, durante 300 años la DPC recibió diferentes nombres, lo que puede prestarse a cierta confusión. Aún hoy me reúno con visitantes de distintas edades que insisten en llamarnos Ballast Board (Directorio del lastre), un término que se remonta a 1707, o Directorio de puertos y muelles de Dublín, que data de 1867.

Mientras los museos y bibliotecas han construido edificios y desarrollado exposiciones para los visitantes, las secciones de archivos suelen centrarse en las necesidades de los investigadores y en las consultas familiares. Son muchas las formas en que los museos y bibliotecas son atesorados por sus ciudades, en tanto que los archivos se consideran recursos valiosos e importantes. Lo que es interesante acerca de la sección de archivos del puerto de Dublín es que contiene una colección de recursos fundamentalmente visuales, además de los archivos y documentos que suelen asociarse a una enorme burocracia. La colección de recursos visuales consiste en:

- 100 cuadros y mapas que datan de 1717 a 1820.
- 78 000 fotografías que datan de 1861 a 2017.
- 30 000 planos de ingeniería.

Lo que esta colección de recursos visuales nos explica es la forma en que el puerto ayudó a diseñar y construir la moderna ciudad de Dublín. El puerto es el responsable de la construcción de todos los puentes y muros de los muelles a lo largo del río, todas obras realizadas entre 1707 y 1977 hasta la cota máxima. Como puede observarse en la Figura 1, la forma que tiene hoy la ciudad moderna es el resultado de una batalla entre la ciudad, el río Liffey y la bahía de Dublín.



*Map overlay showing how much of the river and bay has been filled.
All the area coloured in brown was reclaimed from the river and sea. © Dublin Port Company.*

El puerto fue sometiendo al río gracias a la construcción de muros de muelles, y a la bahía mediante la construcción de los dos diques South y North Bull Walls. La construcción del South Bull Wall necesitó más de sesenta años, y este, una vez terminado en 1795, fue el mayor dique del mundo, con 5 km de longitud. Veinticinco años después se construyó el North Bull Wall. Ambos diques protegen hoy a Dublín frente al Mar de Irlanda al tiempo que mantienen abierto el canal del puerto gracias al efecto limpiador del río Liffey. Es así como, para mantenerse abierto, el moderno puerto todavía depende de la diestra ingeniería del siglo XVIII.



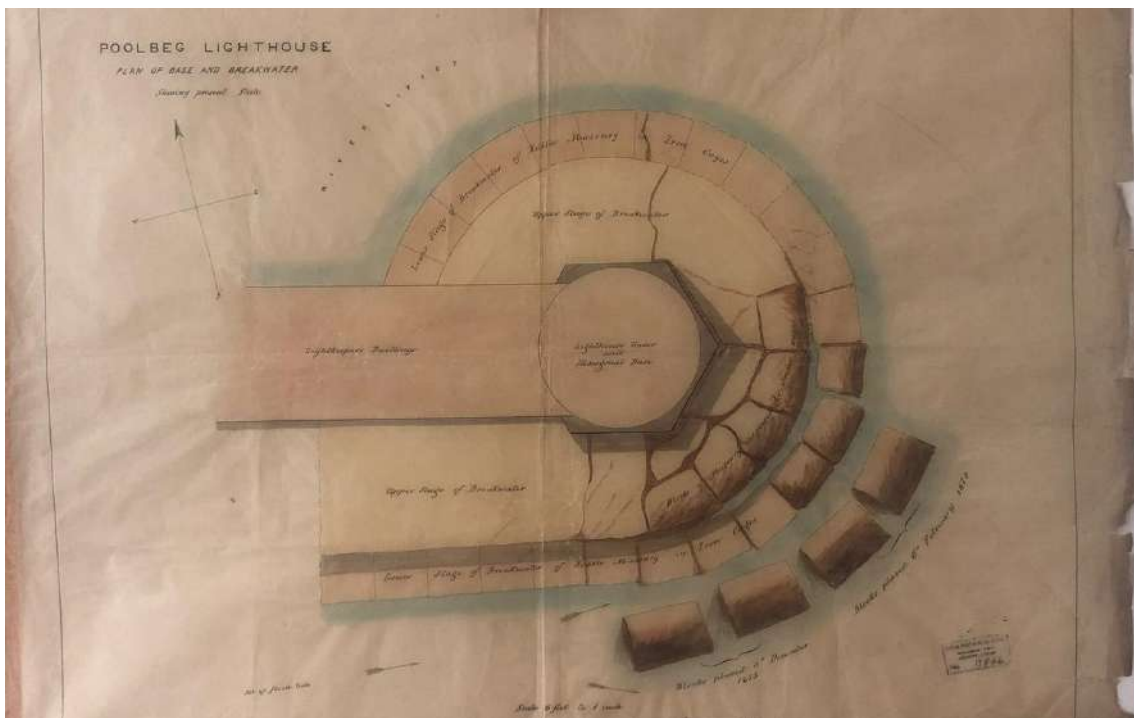
Map from 1819 showing the South Bull Wall and a proposed North wall, © Dublin Port Company.

Las colecciones históricas presentes en los archivos portuarios europeos ofrecerán, con asombroso nivel de detalle, el papel desempeñado por ingenieros, capitanes de puertos y miembros directivos, e ilustran, también, la vida laboral de los estibadores y personal que mantenían el puerto en funcionamiento. Los archivos del personal del archivo del puerto de Dublín ofrecen información sobre la vida de los fleteros, rascadores, asistentes de herrería y faroleros, oficios que, para un visitante del siglo XXI, serían muy peculiares. Entre las 3000 diapositivas de 35 mm, que abarcan imágenes que van de 1955 a 1965, se aprecia un atareado puerto que depende de una gran cantidad de estibadores, una época que sucumbió bajo el peso de los contenedores. Así, los archivos del puerto nos muestran los espectaculares cambios económicos y sociales experimentados por las ciudades portuarias durante los últimos 50 años. A estas colecciones de archivos tangibles comenzamos a agregar los recuerdos de nuestro personal tanto activo como en retiro, todo lo cual formará parte del proyecto Memoria e historia de Dublín. Por otro lado, contamos con un sitio web muy activo que se actualiza constantemente para mostrar la amplitud de la colección. Este cuenta con el respaldo del programa de difusión de la sección de archivos, en el que participamos con las comunidades locales por medio de exposiciones, conferencias y giras. Este año nos asociamos con el festival de cortometrajes sobre el puerto de Dublín del Little Museum of Dublin (Pequeño museo de Dublín) y con la compañía teatral Fishamble y su pieza histórica “Embargo”, sobre el puerto de los años veinte.



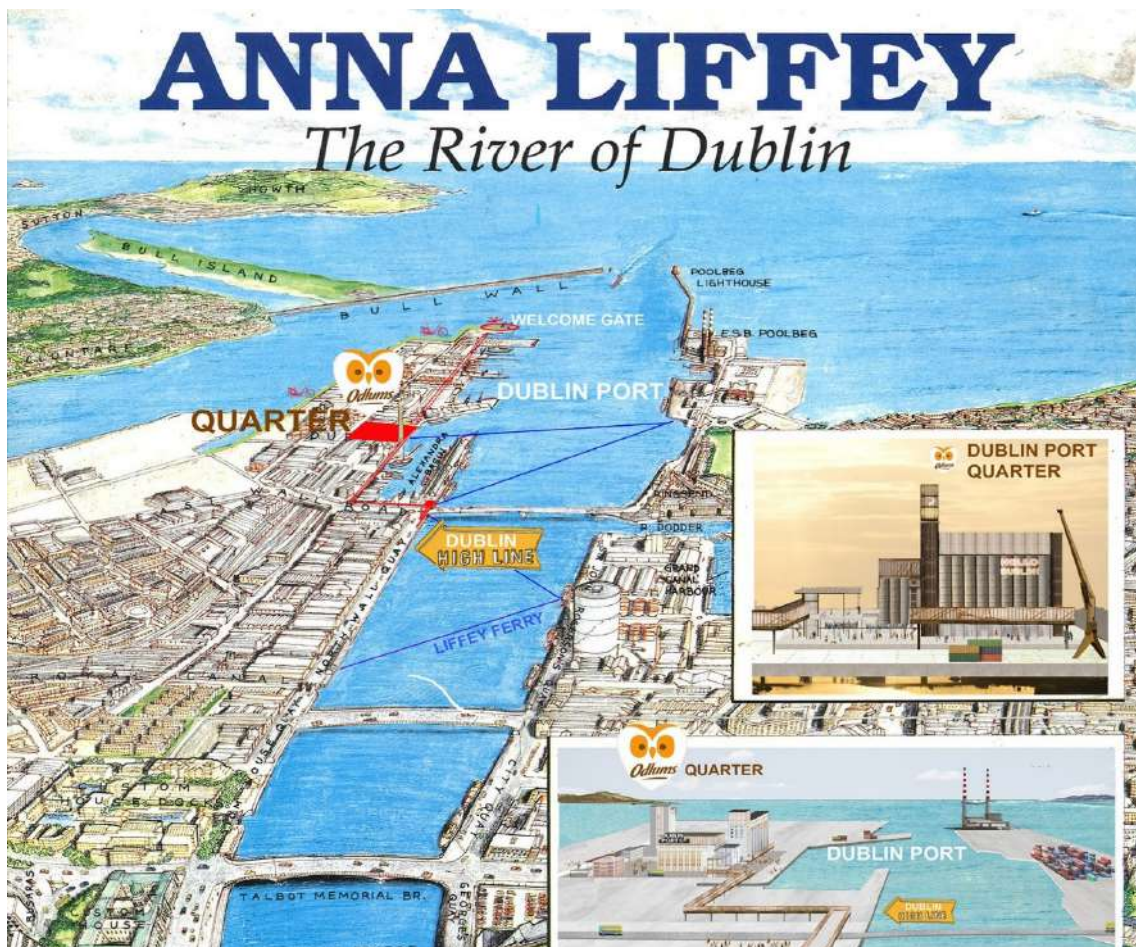
Colour photograph of unloading tea chests onto horse drawn carries, c1960, © Dublin Port Company.

Los 30 000 diseños de ingeniería, que datan de 1790, muestran con detalle cada tramo de la expansión del puerto de Dublín. Con frecuencia lucen asombrosos colores, ya que la oficina de ingeniería tenía por entonces una gran plantilla de dibujantes. Naturalmente, el puerto de Dublín contaba con famosos ingenieros portuarios que ayudaron en esta expansión, como, por ejemplo, George Halpin (1779 – 1854) y Bindon Blood Stoney (1828 – 1909).



Engineering Drawing by Bindon Blood Stoney showing damage to the South Bull Wall, © Dublin Port Company.

En conclusión, lo que descubrimos en el Archivo del puerto de Dublín es que se trata de un recurso esencial para nuestro futuro trabajo en el puerto. Desde 2012, la Compañía portuaria de Dublín ha participado en un ambicioso programa de modernización. La idea de una integración entre el puerto y la ciudad, y aprovechar su archivo de 300 años de antigüedad para narrar la historia del puerto, son esenciales en esta reurbanización. El año 2018 licitamos un Plan maestro para el molino de harina, una zona al interior del puerto que consiste en un histórico molino y graneros distribuidos sobre una superficie de 1,37 hectáreas, que será fundamental en los futuros planes con respecto al legado del puerto, y que incluye un paseo de 4,2 km a lo largo de la ribera norte del puerto. En mayo de 2019 la internacionalmente famosa oficina Grafton Architects se adjudicó el contrato para el Plan maestro, y su proyecto contemplará una zona que será la sede de esta sección de archivos con importancia nacional, un museo portuario, un teatro, talleres de artistas y salones comunitarios, y que, además, será un destino imprescindible en el corazón de esta ciudad portuaria. Mientras desarrollamos este proyecto y otros más, las colecciones de archivos del puerto serán un recurso indispensable que nos ayudará a desarrollar y explicar nuestra cultura Ciudad Puerto.



Grafton Architects initial proposal for Flour Mill Quarter, © Dublin Port Company.

Fuentes:

- A History of Port of Dublin, (Dublin, 1988), Henry A. Gilligan
- <https://dublinportarchive.com/>
- <https://www.littlemuseum.ie/the-chancers-guide-to-dublin>
- <https://www.fishamble.com/embargo.html>
- <https://www.dublinport.ie/wp-content/uploads/2020/03/Dublin-Port-Yearbook-2020.pdf>
- <https://www.dublinport.ie/wp-content/uploads/2020/01/Dublin-Port-Yearbook-2019-for-is-suu-website.pdf>
- <https://www.dublinport.ie/wp-content/uploads/2018/05/2018-Dublin-Port-Yearbook.pdf>
- <https://www.irishtimes.com/culture/art-and-design/visual-art/photographs-reveal-old-dublin-dockers-and-a-duchess-full-of-apples-1.4171509>
- <https://www.irishtimes.com/opinion/an-irishman-s-diary-about-the-new-life-of-the-dublin-port-diving-bell-1.2339435>

LA EXPERIENCIA DE ITALIAN PORT DAYS: UN NUEVO DESAFÍO, UNA NUEVA FRONTERA

TIZIANA MURGIA



Tiziana Murgia, Communication Executive, Assoport

Los festivales portuarios han sido una de las principales iniciativas de los puertos para acercar a los ciudadanos a sus actividades. Normalmente incluyen visitas en grupo, conciertos, espectáculos de arte o conferencias. Se basan en la cultura marítima y el efecto «wow» del territorio portuario, en particular cuando los visitantes están cerca de grandes barcos o grúas, o del patrimonio. Las jornadas de puertas abiertas de los puertos suelen tener lugar localmente, celebrando el aniversario de la autoridad portuaria. Pero, ¿y si se tratara de un evento nacional? Esto es exactamente lo que sucede en las Jornadas Portuarias Italianas (Italian Port Days), ya en su segunda edición. En este artículo, Tiziana Murgia de Assoport, explica sus motivaciones y desafíos para organizar este evento y los esfuerzos combinados de muchos actores.

El proyecto desarrollado por las autoridades de la Red portuaria de Italia tiene como principal objetivo informar y educar a tantas personas como sea posible sobre cómo funciona en realidad un puerto. La idea de abrir todos los puertos durante un mismo período bajo un logotipo y un lema únicos implica coordinación e intenciones concertadas. Considerando el alto grado de atención que concitan los puertos a causa del efecto adverso de sus externalidades, la relación con las comunidades locales se ha convertido en uno de los principales problemas con que los administradores portuarios deben estar en condiciones de lidiar de la mejor manera posible. Italian Port Days es un proyecto en el que las autoridades de la Red portuaria de Italia han invertido tiempo y dinero en el trabajo de elaboración de una política de integración entre la ciudad y el puerto. El proyecto se desarrolló en mayo de 2019 y en octubre de 2020. Durante

esos días, los puertos desarrollaron diversas iniciativas y eventos que se llevaron a cabo en forma simultánea. Durante 2020, se creó un sitio web específico, <http://italianportdays.it/it/home>, en el que se publicaron estas iniciativas, muchas de las cuales se realizaron en línea o en formato digital debido a la pandemia.

En el puerto mismo o en dos o más lugares correspondientes a la misma autoridad de la Red portuaria, se realizaron visitas, seminarios, conciertos o exposiciones artísticas en la vía pública. En el futuro, Italian Port Days, que tiene marca registrada con su lema “Abrir a las personas la vida y la cultura portuarias” seguirá llevándose a cabo en los puertos italianos.

Italian Port Days fue implementado de manera individual por cada puerto conforme al presupuesto disponible, por lo que la iniciativa le dio a cada uno de estos a posibilidad de realizar aquello que fuera adecuado y posible. Los puertos mayores, que habían realizado iniciativas con anterioridad, ya habían recaudado fondos provenientes de auspiciadores o interesados, o bien, parte de los eventos fue realizada directamente por otros grupos de interés. Los puertos que realizaron eventos por primera vez tuvieron la posibilidad de aprender de sus colegas, creando una verdadera red de Italian Port Days. Las autoridades de la Red portuaria de Italia decidieron participar debido a sus necesidades de acercamiento hacia las comunidades locales, las que se han convertido en una de las prioridades para los puertos, junto con otros importantes aspectos medioambientales tales como la calidad del aire, el ruido y el consumo energético. El cambio climático y otros impactos medioambientales han hecho que las personas estén más conscientes de la necesidad de proteger el planeta. El impacto generado por los buques se ha considerado siempre algo muy grave, y últimamente se han presentado muchas quejas al respecto. Los puertos debieron ocuparse de entregar a las comunidades la información correcta con el fin de evitar que este gran centro económico y laboral resulte perjudicado por información errónea.



Children Group Visiting the port – Il Porto dei Piccoli



*Children Group Visiting the port of Genoa
– Il Porto dei Piccoli*



Children in the port of La Spezia – Assoport

La relación entre los puertos y las personas es esencial para garantizar la aceptación social. Esto es algo bien conocido por quienes trabajan en este ámbito y forma parte de los diversos códigos de prácticas, artículos y textos que abordan el asunto de la relación entre la ciudad y el puerto, lo que implica ir más allá de los aspectos relativos al frente marítimo y a la planificación urbana, que son apenas parte del problema. Es por este motivo que es necesario tener en cuenta el factor humano y desarrollar relaciones en las que se pueda entregar a las personas información clara y transparente. Con este fin, los puertos deben estar dispuestos a abrir sus puertas, barreras y limitaciones y darles la bienvenida dentro de sus fronteras. La innovación y la tecnología han creado también una revolución ocupacional y profesional cuyos efectos se han extendido también a los puertos. Por este motivo, las instancias administrativas de los puertos deben estar en condiciones de mantener buenas relaciones con las comunidades y de entregarles, allí donde sea posible, información sobre la manera de desarrollar nuevos profesionales. La iniciativa “Abrir a las personas la vida y la cultura portuarias”, de Italian Port Days, les ha dado a los puertos de Italia la posibilidad de trabajar en conjunto y de tomar nuevas iniciativas dirigidas a las comunidades locales, a las escuelas y universidades y a las autoridades.

Gracias al valor conferido a este proyecto, la iniciativa nacional de Italian Port Days fue defendida por la Guardia costera italiana. Diversas sedes de la Guardia costera y capitanías de puerto trabajaron en estrecha colaboración con los puertos con el fin de desarrollar los eventos y las visitas al interior de éstos. Italian Port Days les dio a los puertos la oportunidad de practicar la transparencia hacia sus comunidades locales, personas y autoridades, lo que fortaleció los vínculos. Las personas se empoderaron con la información entregada, lo que implica que, en el futuro, serán ellas quienes impulsen los cambios. Los puertos de Italia se encuentran en un 99 % dentro de zonas urbanas y la mayoría de estos se ubican en ciudades antiguas. Se necesita analizar, alcanzar acuerdos y trabajar en conjunto para lograr el mayor crecimiento posible de los puertos. Son muchos los desafíos con que deben lidiar las autoridades de la Red portuaria en este cambiante mundo, e Italian Port Days es un paso hacia adelante en su abordaje conjunto. En 2020, Italian Port Days fue incluido en el programa del Día Marítimo Europeo como parte de la iniciativa de la UE #EMDInMyCountry, lanzado por la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea.



Explaining cruises to Children – Il Porto dei Piccoli



Painting the port of Taranto – Assoport



Children Visiting the port of Livorno – Assoport

Durante los últimos años la alta dirección se ha acercado al asunto de la relación entre la ciudad y el puerto y considerado los cambios que se producen en los puertos de todo el mundo gracias al trabajo realizado por las asociaciones portuarias europeas y nacionales. La alta dirección portuaria organizó esta iniciativa informando y cooperando con la empresa privada y con operadores portuarios, además de las asociaciones representantes. Estos participantes del sector privado se involucraron en el proyecto y fueron invitados a los eventos en calidad de ponentes. Para conseguir que las personas se acercaran a las zonas portuarias, todas las terminales y empresas participaron activamente proporcionando, además, información y auspiciando eventos o distribuyendo pequeños recuerdos y regalos que recuerdan las actividades portuarias.

Las actividades de acercamiento hacia las comunidades es algo esencial para una industria como la portuaria, que se percibe básicamente por el impacto adverso de sus operaciones. Es por esto que la creación de una iniciativa que abarca a todos los puertos de un país, los que se abren simultáneamente al territorio y a las personas que habitan en rededor, es algo único y que mejora en gran manera la integración de la sociedad. Los resultados logrados por el sector portuario de las autoridades de la Red portuaria han sido muy positivos, y otros organismos, asociaciones y grupos de interés han manifestado su interés por las futuras versiones del

proyecto, lo que confirma la eficacia de éste en la transmisión del mensaje. La función social debe tomarse en serio, por lo que los eventos puntuales que se llevan a cabo en los puertos, en los waterfronts o frente al tráfico no pueden considerarse realmente eficaces en el largo plazo en lo que respecta a la creación de relaciones entre la ciudad y el puerto. Este proyecto ha recibido comentarios muy positivos y se han presentado muchas solicitudes para una versión 2020 que cuente con más iniciativas aún. La idea de abrir los puertos en su conjunto ha fortalecido el concepto de su apertura a las comunidades, tal como consta hoy en la Agenda nacional como una de las funciones que es necesario llevar a cabo. Con este original proyecto, muchas personas que jamás habían estado en contacto con las zonas, operaciones y la educación portuaria han visto ahora, en directo, lo que ocurre en los puertos y cuán esenciales son sus operaciones para las economías locales y nacionales.

Hay disponible más información, cobertura de prensa y presentaciones o videos en <http://www.assoporti.it/media/4429/assoporti-ipd-2019-v000.pdf> y en las redes sociales de Assoporti en Facebook, LinkedIn and Twitter , o en el canal de Youtube.

PUERTO DE TARANTO: UN NUEVO MIEMBRO DE LA AIVP QUE CELEBRA LA CULTURA PORTUARIA

ENTREVISTA POR THÉO FORTIN



Presidente de la Autoridad del Sistema Portuario del Mar Jónico, Sergio Prete

La Autoridad del Sistema Portuario (ASP) del Mar Jónico, puerto de Taranto, en Italia, es miembro de la AIVP desde el año 2020. El puerto de Taranto ha divulgado en forma muy activa su cultura de ciudad portuaria entre los ciudadanos. En realidad, la historia de Taranto se vincula estrechamente con su actividad marítima, que se remonta a los antiguos griegos, y tiene conexiones históricas con diversos países que incluyen, evidentemente, a Grecia, además de España, Francia y el Magreb. Hoy en día, Taranto es un importante puerto ubicado en el sur de Italia que aspira a ser un importante centro intermodal de la ruta marítima que

se extiende desde Europa hasta Asia a través del Canal de Suez. Su desarrollo urbano depende del puerto, tanto por su actividad industrial como por el turismo, a medida que un discreto sector de cruceros se incrementa en esta histórica ciudad apuliana. El casco antiguo de Taranto tiene diversos monumentos históricos tales como el Castillo de Aragón, emplazado directamente en el frente costero. La ciudad también es sede del museo arqueológico nacional MARtA, fundado en Taranto en 1887 y que hoy cuenta con la mayor colección de trabajos realizados en la antigua Taranto, donde se pueden explorar miles de años de historia y cultura. Junto con la municipalidad de Taranto, el puerto de Taranto es un participante activo en la reurbanización del casco antiguo.

AIVP | Como mencionamos en la introducción, el Puerto de Taranto se unió a la AIVP hace poco tiempo.

¿Por qué tomaron la decisión de unirse a la AIVP?

PRESIDENTE DE LA ASP DEL MAR JÓNICO, SERGIO PRETE | El nuevo Plan operativo trienal de esta autoridad de la Red portuaria identifica cinco objetivos estratégicos principales que deben cumplirse antes de 2022, a saber, Innovación, Puerto y territorio, Sostenibilidad, Infraestructura material y Competitividad. Para su cumplimiento, estamos dando forma a nuestra misión con fin de actualizarla con respecto a la evolución de nuestro ecosistema y de aportar nuevas perspectivas de desarrollo a nuestro ámbito portuario. La restauración de las relaciones entre el puerto y la ciudad de Taranto es un tema primordial para nuestra autoridad portuaria, y nos estamos aplicando en definirlo como una prioridad con capacidad para inspirar una serie de actividades. Algunas ya se iniciaron y otras están en fase de preparación en nuestro puerto, prontas a comenzar. Para este fin, contamos con un diálogo franco y con la participación y la cooperación mutua con el territorio como principales factores de impulso para una recuperación económica, social y urbana sostenibles de nuestra ciudad portuaria. Si se consideran las actividades que ha llevado a cabo la AIVP en todo el mundo, esta autoridad de la Red portuaria decidió unirse a su prestigiosa red como una oportunidad enormemente valiosa de participar en una agrupación internacional que nos permitirá difundir nuevas visiones y dinámicas y de aumentar nuestras fortalezas y los resultados de nuestras acciones desde una perspectiva que abarque desde lo local a lo global. Realmente, consideramos que su experiencia y conocimientos prácticos son puntos claves para garantizar el logro de nuevos objetivos que reposicionarán a la ciudad portuaria de Taranto en el resto del mundo.

AIVP | *En Taranto están en marcha diversos proyectos relativos a la ciudad portuaria, y se está llevando a cabo una inspiradora colaboración territorial. Esto está en perfecta sintonía con el espíritu y el objetivo de la AIVP de fomentar las relaciones entre la ciudad y el puerto. ¿Qué esperan de esta membresía?*

PRESIDENTE, SERGIO PRETE | En realidad, este es un período de prosperidad para el puerto de Taranto, ya que está siendo testigo del relanzamiento pleno y global de sus actividades, y ahora, más que nunca, es necesario que la ciudad reformule su vocación de ciudad portuaria al igual que muchas otras ciudades portuarias de la Unión Europea y del mundo. Los motores claves que subyacen a estas medidas y planes estratégicos relativos a la ciudad de Taranto se centran básicamente en el desarrollo pleno de proyectos y de iniciativas que nos permitan una transición hacia una “nueva Taranto”, la capital marítima y un destino sostenible para los cruceros y el turismo en el Mediterráneo. Para lograr este objetivo en la ciudad portuaria de Taranto, creemos firmemente en la promoción de una evolución dinámica y constante de las interfaces tierra-mar hacia una confluencia de culturas y centros de comercio e intercambio, con lo que se garantizaría la evolución en general del escenario y la identidad marítimos de la ciudad. Consideramos que la experiencia y conocimientos prácticos de la AIVP son las fuerzas impulsoras que garantizarán el logro de nuevos objetivos que reposicionarán a la ciudad portuaria de Taranto en el resto del mundo. Al aprender de nuestras respectivas prácticas recomendables y centrarnos en los ejemplos positivos de recuperación urbana, nuestra

participación activa en la red de la AIVP apoyará nuestra estrategia de creación de una nueva forma de “planificar el puerto junto con la ciudad”. Además, si consideramos que estamos trabajando actualmente en la próxima inauguración del centro de exposiciones del puerto en Taranto, de acuerdo con el concepto de centro portuario de la AIVP, será interesante y muy conveniente comprender mejor la manera de crear conciencia y potenciar las actividades portuarias mediante la exhibición abierta y las actividades educativas, dándoles a los ciudadanos la posibilidad de descubrirlas, experimentarlas y comprenderlas mejor. “Cada miembro es único”: será para nosotros una valiosa responsabilidad el representar al conjunto de ciudades portuarias del sur de Italia; con este fin, haremos nuestro mayor esfuerzo en contribuir en el logro de un crecimiento tangible y sostenible de todo el territorio con el deseo de fortalecer aún más las relaciones entre la ciudad y el puerto en toda Italia.

AIVP | *El año pasado fue la primera edición de Taranto Port Days en el marco del festival Italian Port Days. Este festival de cuatro días de duración incluyó eventos culturales y programas de animación infantil, además de debates acerca del futuro del puerto. En la versión de este año (entre el 8 y el 10 de octubre) se está siguiendo una fórmula similar en el sentido de realizar eventos serios además de contenido de entretenimiento para jóvenes y adultos.*

¿Podría ofrecernos más información con respecto a este enfoque y al programa de la versión del festival de este año?

PRESIDENTE, SERGIO PRETE | Si tenemos en cuenta la imprevisible naturaleza de la emergencia de COVID-19, que durante este año 2020 ha forzado una vida marítima no tan activa si se la compara con las condiciones normales de operación, esta segunda versión de Taranto Port Days puede considerarse el resultado de un inmenso compromiso y una perseverancia extrema, y también como la consecuencia natural de una planificación estructurada con sumo cuidado junto a una alegre creatividad. La versión que acabamos de concluir, de hecho, abrió el puerto de Taranto hacia inéditos escenarios que aspiran a crear una nueva forma de referirnos al mar y al puerto de nuestra ciudad. Los festivales Port Days son, tal vez, el elemento clave de la estrategia promocionada en el Plan operativo trienal de la autoridad de la Red portuaria. Este evento se lanzó en 2019 como parte de los festivales Italian Port Days promocionados a nivel nacional por Assoport, Asociación de Puertos Italianos. En cuanto a 2020, la Comisión de la UE incluyó los festivales Italian Port Days en el contexto del Día Marítimo Europeo 2020 – EMD InMyCountry. En esta versión 2020, nuestra autoridad portuaria contó con la valiosa colaboración de la Asociación AFO6, la Sociedad para la Conservación de los Delfines Jónicos y el club International Propeller del puerto de Taras, que contribuyeron al éxito de esta iniciativa. El evento recibió también el patrocinio y apoyo de la Municipalidad de Taranto y de Medcruise, la Asociación de puertos del Mediterráneo. Las actividades realizadas durante la versión 2020 del festival representan un abanico de prácticas recomendables que la ciudad portuaria de Taranto aspira a desarrollar en el tiempo, y también, a nivel internacional, por medio del intercambio y la puesta en común de futuros planes de desarrollo que son

comunes a otros puertos de la red mundial que ya son activos en la recuperación del vínculo entre la ciudad y el puerto. Se trató de un verdadero simposio dedicado al puerto de Taranto y a la puesta en valor de la cultura portuaria y marítima, con la marca de una clave sostenible e innovadora que registró la participación de unas mil personas durante los tres días del festival Taranto Port Days.



Port Village during the Taranto, © PNA of the Ionian Sea.



Port Village during the Taranto Port Days, © PNA of the Ionian Sea.



Green Talks during Taranto Port Days, © PNA of the Ionian Sea.

AIVP | Para la versión de este año de Taranto Port Days, ustedes lanzaron una convocatoria a la que llamaron “Taranto: la mia città-porto” (Taranto: mi ciudad portuaria). En el sitio web y en el reglamento de esta iniciativa, ustedes conectan esta convocatoria con el Plan operativo trienal, que «apunta a alentar la materialización de una nueva identidad basada en la creación de una relación emocional con la ciudad portuaria de Taranto». ¿Podría hablarnos más sobre esta nueva identidad y acerca de la importancia del vínculo artístico y emocional con el puerto?

PRESIDENTE, SERGIO PRETE | La convocatoria para los artistas se lanzó como parte de Taranto Port Days 2020 con el propósito de permear la actual narrativa en torno a las relaciones entre la ciudad y el puerto con las nuevas percepciones y valores con capacidad de replantear la imagen de Taranto tal como puede ser vista por los “demás” (es decir, navegantes, amantes

del mar, y los habitantes de Taranto). Consideramos que la capacidad permeable entre las artes visuales y figurativas, la creatividad y las palabras, es la mejor combinación para crear un nexo emocional entre nuestro puerto y la comunidad local. Tal como ocurrió en concreto con los eventos organizados en la zona portuaria, durante tres días el paisaje urbano del puerto de Taranto adquirió un nuevo e inédito aspecto. La convocatoria artística puso de manifiesto la esencia real de la presente textura cultural local, con lo que se revela y esclarece el alto valor y las aptitudes de cuatro artistas jóvenes, quienes produjeron obras de particular valor gracias a sus posturas personales. Ellos pudieron expresarse en el idioma del arte a través del dibujo y los relatos (escritos y hablados), y la vivencia y lectura de las obras creadas por los cuatro artistas ganadores que lograron a la perfección el objetivo de nuestra convocatoria fue algo realmente emotivo. A través de sus palabras y talento artístico pudimos ver nuestra ciudad portuaria desde una perspectiva nueva e inédita. Para nuestra autoridad portuaria, se trató de una primera llamada a los artistas, pero tenemos planes de promover una segunda edición en el futuro cercano. Los trabajos que ganaron la convocatoria se publicarán pronto en el sitio web de nuestra institución, en www.port.taranto.it, en la sección “Taranto Port Days 2020”. Vale la pena visitarla!



Artists during the Taranto Port Days, © PNA of the Ionian Sea.



Concert during the Port Days,
© PNA of the Ionian Sea.



Boat tour, © PNA of the Ionian Sea.

AIVP | *A partir de sus documentos supimos que Taranto tiene un valioso patrimonio arqueológico que data de la Magna Grecia, y que algunos de estos lugares se ubican incluso en el territorio del puerto. ¿De qué manera contribuye la autoridad portuaria de Taranto a la conservación de este patrimonio? ¿Existe alguna colaboración especial con otras instituciones?*

PRESIDENTE, SERGIO PRETE | Taranto y el territorio circundante son increíblemente abundantes en cuanto a historia y belleza natural. Como usted dijo, Taranto fue alguna vez una antigua ciudad capital, el corazón de la Magna Grecia, y se enorgullece de una historia de mil años de antigüedad. Es la historia de sus navegantes, de su puerto, que desde los tiempos antiguos ha permitido un próspero intercambio de productos y cultura a través del Mediterráneo. Durante los últimos años, nuestra ciudad ha presenciado un verdadero auge del turismo, que aumenta en forma sostenida. Nuestra región, Puglia, se vuelve cada vez más popular con un notable aumento de los turistas que la visitan, incluso en este particular año 2020, recibiendo a multitudes de turistas que se enamoran perdidamente de los placeres del inalterado sur de Italia. Por ende, iniciamos un diálogo franco con las autoridades locales con el fin de promover en conjunto, a nivel mundial, nuestro patrimonio cultural y nuestro destino turístico, con el fin de lograr un crecimiento sostenible para el territorio y para la conservación de su patrimonio. Con este propósito, nos centramos en nuestro diálogo con las líneas de cruceros a fin de promover soluciones a la medida en términos de itinerarios que puedan satisfacer las necesidades de un segmento específico de visitantes interesados en explorar y descubrir nuestro patrimonio cultural. Nuestro puerto está a apenas unos pasos del núcleo central del casco antiguo de Taranto: ahora estamos trabajando en la remodelación del borde costero urbano, que es el «punto de reconciliación» entre el puerto y la ciudad.

AIVP | *Entre los temas de debate sostenidos durante los Port Days está el nuevo proyecto de waterfront, “Waterfront Mar Grande” (Ribera Mar Grande), que tiene también un gran componente de conservación y remodelación patrimonial. Este proyecto presenta una visión que incluye zonas portuarias y lugares históricos.*

¿Puede explicarnos en forma breve la forma en que este proyecto mejorará la relación entre la ciudad y el puerto?

PRESIDENTE, SERGIO PRETE | Junto con la Municipalidad de Taranto acordamos compartir una gobernanza colaborativa para la programación y rediseño de las intervenciones relativas a la restauración de las zonas que comunican el puerto con la ciudad, comenzando con la creación de un nuevo enfoque cooperativo común. El proyecto “Waterfront Mar Grande” puede considerarse un plan maestro para la restauración y remodelación de las zonas litorales públicas. El waterfront, que definimos también como la zona de interfaz entre el mar y la tierra, puede considerarse el elemento clave para el relanzamiento de Taranto como destino para los turistas y los cruceros, desde una perspectiva que abarca desde lo local a lo global. El proyecto contempla la creación de un singular paseo costero y cultural que une las dos franjas de tierra

que conectan el puerto y la ciudad de Taranto recorriendo desde el Castillo y el casco antiguo hasta el puerto y el muelle de San Cataldo, que albergará el Centro multiuso de servicios, un edificio que está en construcción por la autoridad portuaria y que recibirá el nuevo nombre de «Falanto», para recordar los orígenes históricos de la ciudad que conectan a Taranto con la antigua ciudad griega de Esparta. La estrategia general tras estos proyectos es allanar el camino para la creación de la «ciudad portuaria del futuro», donde las inversiones en la creación de un nuevo aspecto para el waterfront representan un buen motivo para seguir fortaleciendo la relación entre la ciudad y el puerto. Junto con la AIVP, nuestro objetivo es convertir esta zona en un lugar donde reunir las ideas, la innovación y la cultura e historia del puerto, creando así una continuidad entre los espacios públicos y las interconexiones peatonales, y abriendo la ciudad de Taranto a una nueva y abierta dimensión cultural.



*Waterfront Mar Grande project. Port of Taranto,
© PNA of the Ionian Sea.*



*The future Falanto Port Service Center.
Port of Taranto, © PNA of the Ionian Sea.*

INAUGURACIÓN DEL PORT CENTER CÔTE D'AZUR

JOSÉ M P SÁNCHEZ



Logotipo del New Port Centre Côte d'Azur

El 30 de octubre un nuevo Port Center ha sido inaugurado en Francia. El nuevo Port Center Côte d'Azur se presentó en Internet, con un sitio web que incluye una serie de herramientas que describen el funcionamiento del puerto a la población local y a otros interesados, involucrándolos en el mundo marítimo. La nueva plataforma se conectará con los ciudadanos en proyectos marítimos, pondrá valiosos conocimientos a su disposición y les ofrecerá distintas herramientas didácticas destinadas a públicos de distintas edades. Las profesiones relacionadas con el puerto son uno de los principales campos a explorar en el nuevo Port Center, incluyendo, entre otros, videos cortos de entrevistas con oficiales de puerto, capitanes, pescadores o pilotos. Allí, las jóvenes generaciones podrán conocer lo que ocurre en el puerto gracias a testimonios directos y los niños, y adultos, podrán responder un entretenido cuestionario y poner a prueba sus conocimientos acerca de la cultura portuaria. En realidad, la cultura y el patrimonio son el hijo conductor de esta nueva iniciativa que aprovecha el abundante patrimonio marítimo que puede encontrarse en la región.

El nuevo Port Center Côte d'Azur se inscribe en el proyecto GritAccess, parte integrante del programa europeo de cooperación Francia-Italia Interreg, reuniendo a 14 socios participantes procedentes de 5 regiones transfronterizas. El principal objetivo del proyecto es desarrollar un Gran Itinerario Tirreno con el fin de divulgar y facilitar el acceso al patrimonio marítimo local. Ya se puede recorrer un primer tramo del itinerario en Port Vauban, pero también en línea, en el Port Center. También está disponible una audioguía en tres idiomas (francés, inglés e italiano).



Heritage Itineraries in Port Vauban. Port Center Côte d'Azur.

Paneles informativos de los Itinerarios Patrimoniales. Port Center Côte d'Azur



Demostraciones de realidad virtual. Port Center Côte d'Azur.

La organización líder de GritAccess y del nuevo Port Center es la Cámara de Comercio e Industria (CCI) Niza – Costa Azul, miembro de la AIVP, la cual firmó la Carta de las Misiones un Port Center en 2019, junto con la ciudad de Antibes. Durante el acto de firma, la Cámara de comercio e industria de Niza expresó su compromiso con la inauguración del Port Center en 2021, pero estuvo en condiciones de agilizar su desarrollo a fin de inaugurarlos ya en 2020. La AIVP ofreció sus opiniones durante el desarrollo del proyecto aprovechando la experiencia obtenida en proyectos anteriores. Es indudable que el nuevo Port Center acercará el puerto y el mundo marítimo a la ciudadanía.

DAKAR, UNA CIUDAD PORTUARIA QUE MIRA HACIA EL FUTURO Y ASIMILA EL LEGADO DE LA ÉPOCA COLONIAL

ENTREVISTA POR THÉO FORTIN



Sra. Soham El Wardini, alcaldesa de Dakar desde 2018

Dakar es la ciudad más grande del Senegal y su principal puerto. Casi el 90% del comercio exterior del Senegal pasa por él, y también forma parte de un corredor logístico saheliano que llega hasta Malí. Antigua capital colonial francesa en África occidental, tiene un legado de la época colonial que el Ayuntamiento trata de articular lo mejor posible con el rico patrimonio de las poblaciones locales. La planificación urbana de la ciudad está marcada por esta ambivalencia. El puerto, que forma parte integrante del centro histórico de la ciudad, está en el centro de estas cuestiones culturales, y se puede decir que en Dakar la cuestión del patrimonio es enteramente

«Puerto Ciudad». Hoy en día, es a través de su diversidad que Dakar logra mantener una dinámica cultural excepcional, y para tratar este tema, la AiVP ha querido entrevistar a la alcaldesa, la Sra. Soham El Wardini.

La ciudad de Dakar ha sido un miembro activo del AiVP desde 1995.

AiVP | *Se menciona frecuentemente a Dakar como una de las ciudades más creativas del continente. Dakar tiene una identidad cultural fuerte, vinculada a una historia rica, que de hecho es frecuentemente realizada por la Organización de Ciudades del Patrimonio Mundial (OVPM). Dakar encuentra su origen en su puerto natural, y su identidad fue construida a través de esta historia portuaria.*

Como antigua concejala de cultura, y hoy como primera mujer alcaldesa de Dakar, ¿podría hablarnos de las especificidades culturales de Dakar como ciudad portuaria?

SRA. SOHAM EL WARDINI, ALCALDESA DE DAKAR | Para comprender la fuerza de Dakar en el plano cultural, es necesario revisar un poco su historia.

Dakar, con su puerto, era la ciudad más importante de África Negra de habla francesa a mediados de 1900. Dakar también era una ciudad cosmopolita con una población extremadamente mestiza, puesto que 300.000 no-africanos en Dakar y una enorme diversidad de pueblos distintos utilizaban las rutas comerciales marítimas y terminaban estableciéndose en Dakar. Es una encrucijada que nace de la integración afectiva del continente africano y de América del Sur, en el sistema económico europeo. Su situación geográfica privilegiada convierte a Dakar en una Metrópolis, antes de una ciudad. La vitalidad de esta ciudad-encrucijada reposa en la singularidad de sus relaciones.

El Puerto de Dakar era el instrumento del colono, y fue construido e inaugurado como tal para garantizar una expansión económica rápida: el Puerto sería la principal herramienta de la potencia de Dakar. Fue más o menos en la época de la construcción del Puerto, que el desplazamiento del Gobierno General desde St Louis a Dakar fue efectuado, lo que terminaría consagrando la potencia de Dakar en la subregión.

También hay que entender que Dakar lleva en sí una riqueza cosmopolita y multicultural regional desde los inicios de su construcción como Ciudad. Es justamente su identidad plural la que la ha convertido en una ciudad con una riqueza increíble, tanto en el plano material como en el inmaterial.

También carga con todos los estigmas y los efectos de una ciudad colonial, donde el centro de Dakar-Ciudad Blanca, construida alrededor del Puerto, correspondía a las necesidades de la población pudiente de los administradores de la región, y del otro lado, había una Ciudad negra, abandonada en los planes arquitecturales y en la instalación duradera de equipos que benefician a las poblaciones autóctonas. Es aún posible observar esta dicotomía, puesto que la herencia de este periodo sigue estando muy presente.

Por otro lado, los Lebu, pueblo de pescadores, son los primeros habitantes de la Península de Cabo Verde, y han convertido la pesca en una de las principales características de esta ciudad portuaria.

Dakar también es, desde siempre, una ciudad de Encuentros. Encuentros, Acogida, consagrada por el valor de la TERANGA y de la apertura al mundo. Es una puerta de entrada al continente africano y tiene todos los atributos de estas capitales internacionales en las que se conjugan energías y vivacidades diversas.



El Monumento al Renacimiento Africano fue construido en 2009 en una colina con vistas la ciudad de Dakar



*Panorama aéreo del Puerto de Dakar.
© Port Autonome de Dakar*

AIVP | *Dakar siempre ha estado a la vanguardia con relación a los desafíos en torno a la Memoria, que son siempre difíciles de abordar. El Museo de las Civilizaciones Negras abrió en 2018, y al igual que la Isla de Gorea (Patrimonio Mundial de la Unesco), son herramientas potentes que rescatan las épocas más amargas de la historia de Dakar, que fueron la trata de esclavos y la era colonial.*

¿Podría hablarnos de esta herencia histórica en la cultura de Dakar, y decirnos de qué manera colabora con el Puerto autónomo de Dakar en este ámbito?

SRA. SOHAM EL WARDINI, ALCALDESA DE DAKAR | Dakar mira hacia el futuro, y debe dialogar con su pasado para poder construirse para el mañana. El desafío de la Memoria es real, y es indispensable confrontarse, con medida y reflexión, a su propia historia, para comprender quién es.

El periodo mundial actual favorece la polarización de los mundos, y es urgente entender, para no caer en la trampa del rencor o de la venganza, que todos somos la herencia de diversas y distintas culturas.

En el fondo, el deber de la memoria no consiste sino en aprender el perdón, para alcanzar la paz.

La municipalidad trabaja de forma concertada con el Puerto de Dakar, especialmente desde la firma de un acuerdo de colaboración entre las dos estructuras. En esta colaboración, el vínculo Dakar-Gorea es una preocupación común, y un símbolo cultural fuerte en términos de memoria, un atractivo turístico primordial que compartimos, y Gorea es una de las comunas de Dakar.



La Isla de Gorea, conectada al continente por una línea marítima desde el puerto de Dakar.

AIVP | *La identidad portuaria tiene sus consecuencias en el paisaje urbano. La “Torre de Gorea”, cuyo proyecto fue anunciado el año pasado, debería ser construida justo en el límite que separa la Ciudad del Puerto, y se convertirá en un punto de referencia en el paisaje de Dakar.*

¿De qué forma toman en cuenta la identidad portuaria en la planificación urbana?

SRA. SOHAM EL WARDINI, ALCALDESA DE DAKAR | La planificación urbana trae consigo desafíos esenciales, en un momento en el que la urbanización del campo desenfrenada ha hecho aumentar la población de forma increíble en estos últimos 30 años. La península de Dakar se ve confrontada a una instalación anárquica de sus poblaciones, lo que crea desigualdades sociales y medioambientales muy fuertes. De hecho, existe un vínculo inextricable entre injusticia social y medioambiental. Nos interesa enormemente esta problemática, y las zonas portuarias son tierras fértiles para estos trabajos de reflexión y de diagnóstico.

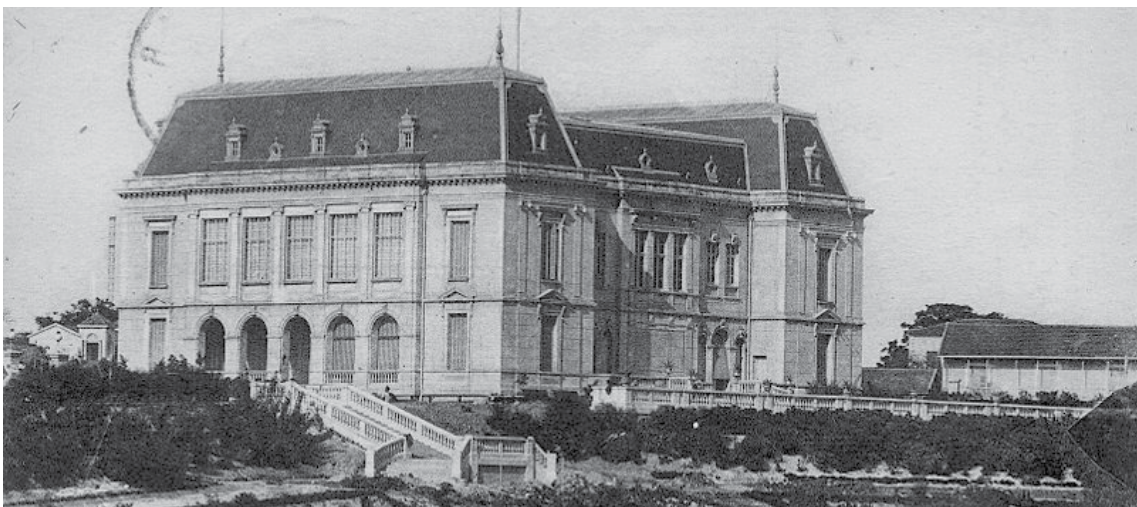
La ciudad de Dakar ejerce actualmente una enorme reflexión en torno a la remodelación del centro de Dakar, del cual hace parte el Puerto de Dakar. Compartimos esta reflexión con el Puerto autónomo de Dakar, el ministerio senegalés del urbanismo, la ciudad de Rabat, Ciudades y Gobiernos Locales Unidos de África (CGLUA), UN-Habitat y la Federación de agencias urbanas de Marruecos, en especial.

La preservación y la valoración del litoral es una de nuestras mayores preocupaciones, en los sitios donde la presión inmobiliaria pone en peligro la seguridad de las poblaciones de la Región de Dakar. También nos parece esencial trabajar en las problemáticas de preservación y crear bases organizadas de desarrollo, mediante un enfoque prospectivo de los próximos 20 años.

La preservación y la valoración del patrimonio material e inmaterial de la Ciudad de Dakar también es una de nuestras principales inquietudes. De hecho, hemos concluido la rehabilitación del edificio de la municipalidad, que tiene una relación estrecha con el puerto, que es un edificio colonial, y lanzamos un diagnóstico cultural a escala de la ciudad. El proyecto cultural

territorial es definido como una estrategia común y articulada de las distintas intervenciones a favor de la cultura, específicas para cada contexto local, y que integra las contribuciones de la sociedad civil.

Como colectividad, al trabajar en la materia cultural, situamos la acción pública en el corazón de las actividades, de las disciplinas y de los actores que componen este territorio. Es la armadura necesaria para un desarrollo cultural responsable y sostenible. Es un enfoque de base transformadora, con el objetivo de responder a las necesidades de las comunidades locales.



El ayuntamiento de Dakar, que es un legado colonial, ha sido rehabilitado recientemente.

AIVP | *La municipalidad de Dakar firmó la Agenda AIVP 2030 el pasado mes de febrero, y este documento expone la identidad Ciudad Puerto como una de sus prioridades.*

Entre las medidas propuestas en el objetivo 6 de la Agenda AIVP, ¿cuáles les parecen pertinentes y podrían ser seguidas o implementadas en Dakar?

SRA. SOHAM EL WARDINI, ALCALDESA DE DAKAR | Todas las medidas se encuentran interconectadas, y permiten desarrollar una visión integrada de las ciudades portuarias. En este aspecto, representan su pertinencia. Este es el sentido del proyecto que llevamos en colaboración con la municipalidad de Rabat y la Federación de agencias urbanas de Marruecos: conseguir una continuidad urbana entre el edificio de la municipalidad y el puerto de Dakar mediante desarrollos urbanos peatonales y paisajísticos.

Nuestro deseo es volver a darles a los peatones un lugar más sólido en el centro de la ciudad. Esta ambición debe verse acompañada por el desarrollo de actividades culturales, deportivas y turísticas, entre las cuales algunas podrán ser implementadas en las cercanías del puerto.

Además, el convenio de cooperación firmado entre el Puerto Autónomo y la municipalidad de Dakar entra dentro de esta dinámica. El Puerto de Dakar en su función de promotor suscribe y apoya todos los proyectos de la Municipalidad que van en el sentido de un desarrollo armonioso de la capital y del bienestar de sus ciudadanos a través de programas tales como “Dakar, Ciudad limpia”. Y esta cooperación se ha reforzado aún más debido a la crisis de la COVID 19, con acciones de prevención, lucha y sensibilización frente a la pandemia impulsadas por ambas entidades.



La Sra. Soham El Wardini habló en el Foro Urbano Mundial de 2020, en el que también participó la AIVP.

PROTEGIENDO EL PATRIMONIO CULTURAL COMO RECURSO PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS CIUDADES PORTUARIAS



Profesora Carola Hein
Directora del departamento de Historia de la Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Delft (Netherlands)



Jyoti Hosagrahar
Deputy Director, World Heritage Centre, Culture Sector, UNESCO



Lar Joye
Port Heritage Director, Port of Dublin (Ireland)



Mr. Hrvoje Kulušić
Assistant General Manager for Operations, Development & Maintenance of the Puerto de Durbovnik (Croatia)

Port City Talks: una serie de webinars organizados por la AIVP para debatir sobre la ciudad portuaria del mañana. El webinar se llevó a cabo el miércoles 28 de octubre de 2020 a las 15:00 (CET / GMT +1).

Desde hace algunos años, los puertos reconocen su papel social y su responsabilidad en la definición de la identidad de la ciudad portuaria local. Como indica la AIVP en el objetivo 6 de la Agenda 2030 de la AIVP, “la identidad del puerto local es un activo clave para la relación sostenible”.

Dado que el virus corona nos obliga a detener la mayoría de las reuniones sociales, afectando el calendario de eventos y disminuyendo las interacciones puerto-ciudad-ciudadanos, podemos

os aprovechar la oportunidad para reflexionar sobre el camino recorrido hasta ahora y discutir nuevas formas de divulgar la cultura y la ciudad portuaria. patrimonio.

Hay conceptos relativamente nuevos que muchos actores de las ciudades portuarias siguen sin explorar. Existen nuevas tecnologías que pueden facilitar una mejor planificación e integración del patrimonio en los proyectos de ciudad portuaria. Hay nuevas funciones que pueden fomentar nuevas interacciones con edificios históricos.

Discutimos todos estos temas y compartimos experiencias de ciudades portuarias en diferentes contextos. El 28 de octubre de 2020, la AIVP sostuvo un debate con expertos, autoridades portuarias y municipios, para conocer cómo se pueden divulgar e integrar los valores culturales portuarios en nuevos enfoques de planificación.



Strasbourg (France) : Médiathèque André Malraux © AIVP

VER LA REPETICIÓN

RECURSOS ADICIONALES

- Puerto de Dubrovnik – Webinar Patrimonio Cultural de la Ciudad Portuaria
- Presentation from speakers
- Dublin Port Archive Website
- Video about Art and Architecture
- UNESCO Recommendation on the Historic Urban Landscape
- UNESCO Culture | 2030 Indicators

“PORT-CITY INSTAWALK”, UN ENFOQUE EDUCATIVO SOBRE LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD

MAURICE JANSEN



Maurice Jansen MSc, Erasmus Centre for Urban, Ports and Transport Economics and LDE PortCityFutures research community.

Ser un apasionado de los puertos y ciudades portuarias a veces impide que te des cuenta de que lo que ves no es lo que ven los demás. Cuando hablas con la gente en las calles de Rotterdam, para muchos el puerto es tan abstracto como un banco. Sabes que lo que hacen es importante en la vida diaria, pero lo das por supuesto. Este fue exactamente el caso cuando empezamos a rediseñar el plan de estudios de nuestro curso de especialización en Administración Portuaria y Logística en la Universidad Erasmus de Rotterdam. ¿Cómo involucramos a los estudiantes de economía, negocios o derecho con la ciudad portuaria? ¿Cómo podemos hacer que los jóvenes académicos hagan la conexión entre el pasado y el presente de tal manera que la generación más joven se comprometa y encuentre un futuro en el ecosistema de la ciudad portuaria?

¿CÓMO PODEMOS HACER LA CONEXIÓN ENTRE EL PASADO Y EL PRESENTE DE MANERA QUE LA GENERACIÓN MÁS JOVEN PUEDA CREAR EL FUTURO EN LOS ESPACIOS PORTUARIOS EN LOS QUE VIVIMOS Y TRABAJAMOS?

En lugar de darles otra tarea, desafiamos a los estudiantes a explorar el territorio de la ciudad portuaria y capturar las historias, imágenes y testimonios de los ciudadanos en los muelles. Las instrucciones eran claras, pero dejaban suficiente espacio para la creatividad: pensar en un tema específico como la expansión del puerto en el siglo XIX, las empresas icónicas de ayer, las empresas portuarias antiguas y nuevas, las grúas, los puentes, los edificios que cuentan la

historia de la evolución y la revolución marítima y, por supuesto, las huellas de la gente a través del tiempo. Con eso en mente, les pedimos que salieran y tomaran todas las fotos que quisieran, pero siempre con un propósito y una explicación. Para seguir y documentar sus esfuerzos, cada equipo creó una cuenta en Instagram, creando así el primer Instawalk de Port-City, al menos en Rotterdam. Para cada estudiante de instawalk la tarea era diseñar un folleto promocional para invitar a otras personas, como los turistas, a participar y experimentar Rotterdam por su cuenta.

Lo que obtuvimos al final de las 8 semanas fue tan sorprendente como refrescante y creativo, una docena de instawalks. Estos paseos tienen como punto de partida o de llegada el Museo Marítimo de Rotterdam y pueden realizarse a pie, en bicicleta o incluso en un autobús acuático (waterbus). Por supuesto, las fotos y los vídeos de Instagram fueron la experiencia perfecta de sus expediciones por la ciudad portuaria, pero la historia detrás hizo que el cuadro fuera completo. Si se imagina que la mayoría de estos jóvenes nunca han estado relacionados con un puerto, o incluso con Rotterdam, los hallazgos fueron acertados. Al mirar más de cerca, estos estudiantes pudieron ver a través de los edificios e infraestructuras, se dieron cuenta de cómo el puerto crecía y hacía una transición hacia un nuevo uso. A pesar de que la ciudad ha cambiado, todavía sienten la atmósfera marítima. Incluso han comprendido cómo se tomaron las decisiones en la década de 1950, cuando la Municipalidad de Rotterdam decidió construir un túnel en lugar de un puente sobre el río. Se dieron cuenta de que la infraestructura no se desperdicia, sino que también puede ser reutilizada, dejando huellas visibles. Vieron que los viejos almacenes se dejaban abandonados, pero los artistas y los empresarios se apropiaron de ellos y renovaron el interior para convertirlo en algo nuevo. Visitaron barrios y pueblos portuarios como Katendrecht, Heijplaat, Feijenoord y sintieron un nuevo espíritu, el espíritu de #makeithappen y cómo nuevas multitudes lo convierten en algo nuevo. Se reunieron con gente, jóvenes y viejos y volvieron con entrevistas, videos y a veces. Incluso informaron desde la azotea de un rascacielos con la ciudad portuaria a sus pies.



@Maaswalk



@Maaswalk



@ride_your_maasvlakte



@ride_your_maasvlakte



@Maaswalk

Tres virtudes de los «Port-city Instawalk»

¿Qué tiene de interesante esta experiencia educativa? Veo al menos tres virtudes. Para empezar, esta menor Gestión de Puertos y Logística Marítima es una menor que se está ampliando. Sirve para ampliar los conocimientos de los estudiantes de economía y negocios, que aún no se han encontrado con lo que es trabajar en una industria en particular. Los paseos por el puerto resultaron ser más que una excursión portuaria, se convirtió en un encuentro cercano con la cultura de la ciudad portuaria. Para muchos de los estudiantes, ha encendido una chispa de interés para una carrera en el puerto y la industria marítima.

En segundo lugar, la interfaz puerto-ciudad es un dominio de investigación en sí mismo. Muchos puertos de todo el mundo luchan con la relación con su ciudad. Hay numerosos ejemplos en los que el desarrollo autónomo de la ciudad por un lado y del puerto por el otro ha llevado a una relación de espaldas entre ellos. Las tensiones que se producen en la interfaz puerto-ciudad se deben a menudo a la escasez de espacio, pero también se trata de una transición de un propósito tradicional a otro nuevo. Las funciones portuarias pueden cambiar a lo largo de la vida útil de una zona espacial, lo que podría dar lugar a tensiones y conflictos entre las partes interesadas. Por el contrario, si se coordinan bien, esta tensión también puede dar lugar a la creatividad. El reto para los estudiantes fue capturar estas asperezas para provocar nuevos puntos de vista sobre las formas creativas de tratar estas tensiones.

La tercera ventaja es la curiosidad. La curiosidad puede ser una de las mejores habilidades intrínsecas que una persona puede tener. La tarea resultó ser un descubrimiento que abrió nuevas perspectivas, desencadenó pensamientos y permitió nuevas conexiones entre conceptos que no parecían estar conectados para los estudiantes. Por último, la curiosidad se dirigió a múltiples sentidos al mismo tiempo en el proceso de aprendizaje y cuantas más conexiones se hagan, mejor se asentará la experiencia en sus mentes.

¿Lograron los Port-city Instawalk nuestros objetivos? La verdad está en el ojo del espectador, pero la interrelación entre el puerto y la ciudad está sin duda ahí fuera. Una mente curiosa quedará hipnotizada por la cultura de la ciudad portuaria a simple vista. Es cuestión de aprender a ver que están conectados, como todo lo demás.



@delfsportofrotterdam



@waalhaven.instawalk



@portcity.katendrecht



@waalhaven.instawalk

Maurice Jansen es experto de AIVP, colaborando activamente con nuestra organización. Si está interesado en establecer su propio paseo por el puerto o cualquier otro evento o actividad educativa para atraer a la generación más joven, puede ponerse en contacto con él.

NOTA:

Un instawalk es un paseo turístico, que suele ser organizado por un guía y un fotógrafo y permite a los participantes experimentar una parte particular de una ciudad o un paisaje. Mientras la gente hace sus fotos, éstas se publican instantáneamente en los medios sociales, generalmente Instagram. Al hacerlo, el instawalk sigue un recorrido fotográfico específico, que sirve como una filmación de la experiencia en sí.

Si está interesado en los » port-city instawalks» de Rotterdam, por favor, visite las cuentas de Instagram:

2018

@impactoftheport
 @zerotenmeetsportagain
 @010porttour04
 @projectofthings
 @heartbour_instawalk
 @crossways_EUR

2019

@Instawalkkatendrecht
 @Cruisingrtm
 @Portmeetscity
 @morningrotterdam_
 @kvzrdam
 @keeprotterdamportartsy
 @Portneurs010
 @Beyond.port
 @katendrechtlives

2020

@delfsportofrotterdam
 @waalhaven.instawalk
 @portcity.katendrecht
 @heijplaatrdm
 @pincoffs_portwalk
 @Maaswalk
 @Walkingthroughdelfshaven
 @ride_your_maasvlakte
 @instawalkfeijenoord

@instawalk@Entrepot
@portcitywalk_rdm
@portwalkrotterdam
@discoverdelfshaven
@head_south2020
@katendrechtonthemove!
@waalhaven
@portwalk.merwe.vierhaven
@azura_is_not_alone
@portcity_waalhaven
@instawalkheijplaatrdm

Nota: Es posible que las cuentas de Instagram de años anteriores ya no estén activas.

TEL: +33(0) 235 427 884 | FAX: + 33(0) 235 422 194
AIVP@AIVP.ORG

WWW.AIVP.ORG

