

hacer la ciudad con el puerto

GUÍA
DE BUENAS
PRÁCTICAS



aiVP

La Red Mundial de
Ciudades Portuarias

Espacio

Medio ambiente

Economía

Gobernanza



GUÍA
DE BUENAS
PRÁCTICAS

REALIZADA CON EL APOYO DE:



ÍNDICE

Preámbulo

ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO

A. ¿QUÉ HACER FRENTE A LA FALTA DE ESPACIOS DISPONIBLES?

- A.1 Reconponer el puerto en sí mismo p. 13
- A.2 Compartir el uso del agua entre funciones urbanas y portuarias p. 15
- A.3 Combinar las funciones urbanas y portuarias p. 18
- A.4. Desplazar la ciudad sobre el agua p. 21
- A.5. Jugar con la flexibilidad y no paralizar los espacios p. 24

B. ¿CÓMO TRATAR LOS ESPACIOS DE TRANSICIÓN ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD?

- B.1. Cuidar el tratamiento de los elementos de transición ciudad-puerto p. 28
- B.2. Poner en escena el paisaje urbano-portuario p. 31
- B.3. Concebir una organización espacial que permita o preserve
aperturas visuales hacia el agua y el puerto p. 33
- B.4. Habilitar zonas de amortiguación urbanas, portuarias, verdes p. 37

C. ¿CÓMO RESOLVER LOS PROBLEMAS DE CONGESTIÓN, DE TRANSPORTE Y DE ACCESIBILIDAD?

- C.1. Armonización de planes de desplazamiento urbano y conexiones portuarias p. 39
- C.2. Hacer de las nuevas conexiones una oportunidad
para dotarse de nuevos espacios p. 44
- C.3. Apoyarse en la trama de circulación existente y complementarla p. 45
- C.4. Utilizar las vías navegables como herramienta logística para
la distribución urbana de mercancías p. 48
- C.5. Favorecer los modos de transporte respetuosos con el medio ambiente p. 50

D. ¿CÓMO REVITALIZAR Y ANIMAR LOS FRENTES COSTERO?

- D.1. Desarrollar los usos temporales de los edificios y de los espacios disponibles p. 53
- D.2. Hacer hincapié en el simbolismo arquitectónico p. 56
- D.3. Valorizar y poner en escena las instalaciones y los espacios p. 57
- D.4. Elegir cuidadosamente la ubicación de las terminales de pasajeros y promover sus conexiones con los centros urbanos p. 61
- D.5. Crear recorridos de paseo p. 62

E. ¿CÓMO PRESERVAR LA IDENTIDAD ARQUITECTÓNICA Y PORTUARIA?

- E.1. Inventariar todos los elementos notables del patrimonio p. 65
- E.2. Concebir el simbolismo portuario para transformarlo en un componente de los nuevos proyectos p. 68
- E.3. Salvaguardar y valorizar el patrimonio arquitectónico y portuario existente p. 69

DESAFÍOS AMBIENTALES

F. ¿CÓMO ENFRENTAR EL RIESGO DE INMERSIÓN MARINA?

- F.1. Combinar infraestructuras y funciones naturales p. 75
- F.2. Integrar la posibilidad de inundación en el diseño de los edificios p. 77

G. ¿CUÁLES SON LAS SOLUCIONES PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN INDUSTRIAL Y PORTUARIA?

- G.1. Realizar un inventario de los impactos en el medio ambiente p. 80
- G.2. Formalizar la aceptación de algunas molestias p. 82
- G.3. Establecer un procedimiento de cooperación entre todas las empresas presentes en el territorio p. 83
- G.4. Utilizar todas las técnicas y buscar la innovación para mitigar la contaminación acústica p. 85
- G.5. Conciliar funcionalidad y medio ambiente para una mejor calidad del aire p. 86

H. ¿CÓMO OPTIMIZAR LOS CONSUMOS ENERGÉTICOS?

- H.1. Utilizar el potencial de la presencia del agua para las necesidades energéticas ... p. 89
- H.2. Aplicar los principios de la arquitectura bioclimática p. 91
- H.3. Mutualizar los recursos a través de los principios de la ecología industrial p. 93

I. ¿CÓMO PRESERVAR LA BIODIVERSIDAD?

- I.1. Establecer planes de conservación de la biodiversidad presente en los territorios portuarios p. 96
- I.2. Adaptar las instalaciones o crear dispositivos para proteger los ecosistemas de las molestias generadas por la actividad industrial y portuaria p. 97

ESTRATEGIAS DE DESARROLLO ECONÓMICO

J. ¿CÓMO ATRAER POBLACIÓN, VISITANTES Y EMPRESAS?

- J.1. Establecer clústeres marítimos para ganar en competitividad ciudad/puerto p. 103
- J.2. Establecer clústeres culturales p. 105
- J.3. Transformar la navegación deportiva en un desafío económico y turístico de la ciudad y su puerto p. 107
- J.4. Adaptar los programas de formación a los oficios específicos de los territorios ciudad/puerto p. 110

K. ¿CÓMO FINANCIAR Y RENTABILIZAR LOS PROYECTOS DE DESARROLLO?

- K.1. Financiar los proyectos de desarrollo mediante el modelo de financiación cruzada entre puerto y ciudad p. 112
- K.2. Apoyarse en la organización de eventos para generar ingresos y reinvertirlos en proyectos de desarrollo p. 114

GESTIÓN DE PROYECTOS Y GOBERNANZA

L. ¿QUÉ PAPELES DEBEN DESEMPEÑAR LOS ACTORES, LAS AUTORIDADES PORTUARIAS Y URBANAS?

- L.1. Formalizar entre la ciudad y el puerto los proyectos urbanos situados en la interfaz con el puerto p. 117
- L.2. Hacer del puerto un protagonista de la sociedad p. 118
- L.3. Dar a conocer el puerto a los ciudadanos p. 120

M. ¿CUÁLES SON LOS MÉTODOS DE CONDUCCIÓN DE LOS PROYECTOS CIUDAD/PUERTO?

- M.1. Facilitar el diálogo entre la ciudad y el puerto mediante la creación de estructuras de información en común p. 122
- M.2. Involucrar a los ciudadanos en los proyectos p. 123
- M.3. Integrar una visión a largo plazo de los proyectos y favorecer su apropiación ciudadana gracias a estrategias de comunicación proactivas p. 126

Preámbulo

Hace poco más de treinta años, los terrenos portuarios en desuso fueron el resultado de la reubicación de las actividades portuarias ligada al desarrollo del contenedor. Constituían mayores oportunidades para la ciudad y se hablaba entonces de una reconquista. Hoy en día, más de un cuarto de siglo después de la creación de la AIVP en 1988, el cuestionamiento sobre el futuro de los terrenos portuarios en desuso sigue siendo un tema de actualidad. Si bien el desarrollo del puerto al exterior de la ciudad aún es una realidad en numerosas ciudades portuarias, hemos visto además surgir progresivamente un nuevo vocabulario y nuevas estrategias: ya no se trata únicamente de la reconquista urbana de los espacios portuarios abandonados, sino que además de la permanencia del puerto activo en la ciudad; ya no se habla de corte, se habla de carácter mixto e integración. A través de la red mundial de la AIVP y de nuestros intercambios de experiencias, durante los últimos años, hemos sido testigos también de un retorno del puerto hacia la ciudad.

La reciente 14ª Conferencia Mundial Ciudades y Puertos organizada en Durban, Sudáfrica, lo afirmó una vez más de manera categórica: frente a los desafíos globales y locales, es hora de que las ciudades portuarias opten por las asociaciones y la mutualización de recursos y territorios. Gracias a las últimas soluciones tecnológicas, hoy es posible imaginar soluciones operacionales que permitan el desarrollo de la ecología industrial en el territorio ciudad/puerto, una mejor gestión de la movilidad y de los flujos en las interfaces, la optimización del desarrollo de las energías renovables y una mayor integración social de la dinámica portuaria. La smart port city, que se sustenta en los objetos conectados y los "big data" en la definición de sus proyectos y estrategias de desarrollo sostenible, ya es una realidad en numerosas ciudades portuarias

El objetivo de esta Guía consiste en ofrecer a los responsables de la toma de decisiones y a las partes interesadas una herramienta que los ayude a tomar decisiones ante los problemas que enfrentan cuando se trata de traducir concretamente esta ambición de "Hacer la Ciudad con el Puerto". Sus recomendaciones y los ejemplos que las ilustran no pretender ser exhaustivos. Quieren ser, ante todo, fuentes de inspiración para responder a cuatro grandes desafíos: la organización del espacio, las estrategias de desarrollo económico, los desafíos medioambientales, la gestión de proyectos y su gobernanza. Se basan en los intercambios de experiencias durante los encuentros mundiales organizados por la AIVP desde hace más de 25 años y en su seguimiento cotidiano de la actualidad internacional de los proyectos de desarrollo en la interfaz ciudad/puerto.

I. ¿CÓMO PRESERVAR LA BIODIVERSIDAD?

I.1. ESTABLECER PLANES DE CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD PRESENTE EN LOS TERRITORIOS PORTUARIOS

I.2. ADAPTAR LAS INSTALACIONES O CREAR DISPOSITIVOS PARA PROTEGER LOS ECOSISTEMAS DE LAS MOLESTIAS GENERADAS POR LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y PORTUARIAS

- **HUELVA (ESPAÑA)**

El puerto de Huelva y sus 1700 hectáreas está ubicado en el estuario de los ríos Odiel y Tinto. El estuario es una zona de importancia ecológica internacional y hay diferentes sectores de las 12.000 hectáreas de humedales clasificados como parques naturales, reserva de la biosfera o zonas Natura 2000. En 2006, en 4 km de la ribera izquierda del Odiel, el puerto de Huelva emprendió un programa de restauración ecológica de una zona de dunas, humedales y playas muy degradadas y contaminadas por la actividad portuaria y por una actividad industrial también muy activa.



Copyright: Autoridad Portuaria de Huelva

Tres años después, la utilización de la ingeniería ecológica (reimplantación de la *Spartina Marítima*) ha permitido disminuir la presencia de las especies invasivas, y el desarrollo de la vegetación y de la biodiversidad (macro invertebrados, peces y aves).



Copyright: Autoridad Portuaria de Huelva

Asimismo, el programa comprende la restauración de 1 km de orillas en esta misma rivera del Odiel y su transformación en paseo peatonal. En este paseo, también se han instalado letreros explicativos sobre el medio ambiente y el programa de restauración ecológica que se implementó.



Copyright: Autoridad Portuaria de Huelva

De esta manera, el beneficio ecológico de este programa se ve complementado por una valoración de la imagen del puerto ante sus ciudadanos.

ÍNDICE de las ciudades portuarias citadas

AMBERES (BÉLGICA)	<i>p. 56, 84</i>
ÁMSTERDAM (PAÍSES BAJOS)	<i>p. 18, 24</i>
AUCKLAND (NUEVA ZELANDA)	<i>p. 76, 127</i>
BARCELONA (ESPAÑA)	<i>p. 39, 107</i>
BILBAO (ESPAÑA)	<i>p. 112</i>
BREMERHAVEN (ALEMANIA)	<i>p. 85, 103</i>
BRISBANE (AUSTRALIA)	<i>p. 51</i>
BRUSELAS (BÉLGICA)	<i>p. 30, 59</i>
BURDEOS (FRANCIA)	<i>p. 94</i>
CHERBURGO (FRANCIA)	<i>P. 89</i>
CIUDAD DEL CABO (SUDÁFRICA)	<i>p. 69</i>
COPENHAGUE (DINAMARCA)	<i>p. 22</i>
DELFIJL (PAÍSES BAJOS)	<i>p. 83</i>
DUNKERQUE (FRANCIA)	<i>p. 91, 96</i>
DURBAN (SUDÁFRICA)	<i>p. 117</i>
ESTOCOLMO (SUECIA)	<i>p. 85</i>
ESTRASBURGO (FRANCIA)	<i>p. 70</i>
FREMANTLE (AUSTRALIA)	<i>p. 82</i>
GÉNOVA (ITALIA)	<i>p. 110</i>
GUAYAQUIL (ECUADOR)	<i>p. 113</i>
HAIFA (ISRAEL)	<i>p. 34</i>
HAMBURGO (ALEMANIA)	<i>p. 31, 77</i>
HELSINKI (FINLANDIA)	<i>p. 68, 85</i>
HONG KONG (CHINA)	<i>p. 55</i>
HUELVA (ESPAÑA)	<i>p. 98</i>
KALUNDBORG (DINAMARCA)	<i>p. 93</i>
KOPER (ESLOVENIA)	<i>p. 87</i>

LA CORUÑA (ESPAÑA)	<i>p. 86</i>
LE HAVRE (FRANCIA)	<i>p. 28, 37</i>
LE PORT (Isla de la REUNIÓN – FRANCIA)	<i>p. 33, 126</i>
LISBOA (PORTUGAL)	<i>p. 61</i>
LONG BEACH (ESTADOS UNIDOS)	<i>p. 13</i>
LORIENT (FRANCIA)	<i>p. 108</i>
LOS ANGELES (ESTADOS UNIDOS)	<i>p. 67</i>
LYON (FRANCIA)	<i>p. 125</i>
MÁLAGA (ESPAÑA)	<i>p. 62</i>
MARSELLA (FRANCIA)	<i>p. 19, 45, 89, 97</i>
MELBOURNE (AUSTRALIA)	<i>p. 15, 32, 53</i>
MIAMI (ESTADOS UNIDOS)	<i>p. 46</i>
NAANTALI (FINLANDIA)	<i>p. 85</i>
NANTES (FRANCIA)	<i>p. 54</i>
NINGBÓ (CHINA)	<i>p. 58</i>
NUEVA YORK (ESTADOS UNIDOS)	<i>p. 75</i>
OSLO (NORUEGA)	<i>p. 65</i>
PARÍS (FRANCIA)	<i>p. 16, 48, 122</i>
REIKIAVIK (ISLANDIA)	<i>p. 105</i>
RÓTERDAM (PAÍSES BAJOS)	<i>p. 21, 86, 93</i>
SAINT-NAZAIRE (FRANCIA)	<i>p. 57</i>
SAN FRANCISCO (ESTADOS UNIDOS)	<i>P. 90</i>
SEVILLA (ESPAÑA)	<i>p. 26</i>
TALLIN (ESTONIA)	<i>p. 85, 90</i>
TÁNGER (MARRUECOS)	<i>p. 50</i>
TORONTO (CANADÁ)	<i>p. 123</i>
TURKU (FINLANDIA)	<i>p. 85</i>
VALENCIA (ESPAÑA)	<i>p. 80</i>
VALPARAÍSO (CHILE)	<i>p. 44, 118</i>
VEJLE (DINAMARCA)	<i>p. 23</i>

Abril de 2015



AIVP - The worldwide network of port cities

*5, quai de la Saône
76600 Le Havre - France
tel.: +33 (0)2 35 42 78 84
fax: +33 (0)2 35 42 21 94*

www.aivp.org

Stay connected with AIVP  