Port del ____ futur

15 ideas fuerza para el puerto del futuro

15 IDEAS FUERZA PARA EL PUERTO DEL FUTURO

Puerto del futuro es un trabajo de Vigla que se materializa en esta publicación y una plataforma web .

portdelfutur.info

Vigla

Iniciativa: Vigla.city

Autores: Ramon Marrades

Julia Pineda Paloma Medina Marta Popiolek Júlia Gomar

Diseño: Diego March

Programación web: Félix Gimeno

Financiación: Compromís València

Fotografías: Ramon Marrades (pp. 4-11)

Dimitry Anikin (p. 22)

Elevate(p. 30)

Kalea Morgan (p. 38) Guilhem Vellut (p. 46)

Markus Winkler (p. 54), (p. 62)

Este documento está compartido con licencia Creative Commons: Reconocimiento - NoComercial - SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0) La tarea de las ciudades del siglo XXI es dejar atrás la mirada portuaria del siglo XX y mirar en el siglo XXI las relaciones ciudad-puerto de formas radicalmente diferentes. Todas las ciudades en el mundo enfrentan similares problemas y lo importante es construir soluciones territoriales.

Jorge Sharp

Puerto del Futuro es una reflexión sobre una de las piezas más relevantes y complejas de la economía y el territorio, la de los frentes litorales y las infraestructuras portuarias. Funcionalmente, los puertos son los nodos de conexión con las redes internacionales de intercambio y comercio. Son los puntos a través de los cuales el sistema productivo y de consumo se conecta con otros territorios transoceánicos. Territorialmente, han sido los principales puntos de contacto entre las sociedades y el mar, configurando un espacio de abrigo y facilitando las actividades marineras, y también una puerta de entrada de personas, innovaciones y conocimiento.

En este sentido, la aproximación al caso tiene que realizarse desde una perspectiva amplia, que comprenda la dualidad que opera en este sistema como punto donde se ponen en relación las realidades globales y locales. Esta realidad dual es el principal elemento de tensión del sistema. En la actualidad, los puertos operan como zonas francas que, para mantener su competitividad y flujos de tráfico parte del comercio global, requiere regulaciones propias. Su operatividad, sin embargo, supone elevadas presiones sobre el territorio, al absorber sus impactos negativos, como por ejemplo la contaminación, la congestión o artificialización del suelo.

A las condiciones inherentes de la actividad portuaria, la situación actual de equilibrio frágil del contexto global se añaden otros condicionantes que marcan la idoneidad del momento para abrir este diálogo y pensar colectivamente en alternativas. La situación de crisis climática está poniendo en crisis la planificación de las grandes infraestructuras, también en el caso del transporte. Tal como hemos visto en otros contextos como la paralización de la construcción de nuevas carreteras en Gales o la discusión alrededor de la ampliación del aeropuerto de Heathrow, la viabilidad a futuro de estos desarrollos está cuestionada y requiere de una mirada amplia y compleja, la cual este trabajo aspira a tener.

El objetivo principal del trabajo es investigar las aproximaciones y alternativas para diseñar un puerto que reconcilie los intereses locales con la viabilidad de su actividad comercial y logística al servicio de la economía arraigada en su entorno. Establecemos como punto de partida la definición de propuestas que alinean el desarrollo del puerto con principios de interés general y público. Esto implica buscar alternativas que aseguren su potencial de redistribución, la capacidad del modelo para ser equitativo y por supuesto, su responsabilidad hacia el medio ambiente y las personas que lo habitan.

El caso del Puerto del futuro nace en un contexto de debate sobre el desarrollo del puerto de València y el conflicto alrededor de la propuesta de ampliación de su terminal norte. Más allá de este conflicto concreto, se ha evidenciado la falta de una visión compartida de futuro, hecho que dificulta el diálogo entre las partes y la generación de soluciones consensuadas.

Aspiramos a generar un marco que permita establecer una conversación constructiva entre los diferentes agentes implicados en el ecosistema ciudad-puerto-territorio, para generar consensos y visiones compartidas.

La definición de las 15 ideas fuerza se ha enfocado con una perspectiva exploratoria soportada por una investigación académica y entrevistas semiestructuradas a 9 personas referentes en la gestión e investigación en torno a las infraestructuras portuarias y las relaciones ciudad-puerto. La investigación académica se ha diseñado como una revisión documental de literatura especializada definiendo los principales retos y tendencias actuales de las realidades portuarias. Las entrevistas semiestructuradas han servido para profundizar cualitativamente en esos retos y tendencias.

Como estructura general se han diseñado cuatro bloques de conversación con cada uno de los testimonios: (1) los retos y situación actual de los puertos, (2) las acciones o propuestas que se están llevando a cabo en la actualidad, (3) los deseos a futuro y (4) un resumen final de las principales ideas. La documentación de cada una de las entrevistas puede consultarse en el apartado testimonios de la web del proyecto www.portdelfutur.info.

Los resultados obtenidos se han conjugado para redactar las quince ideas fuerza del trabajo general de *Puerto del futuro*, donde se ilustran las ideas para cada uno de los ámbitos con las citas que las apoyan extraídas de las diferentes entrevistas.







8 Puerto de Eilat



9 Puerto de Jaffa







12 Puerto de Sevilla



13 Puerto de Sevilla

Tabla de contenidos

Ideas fuerza

Comercio y desarrollo económico

Pág. 23

ī

Optimizamos el uso de las infraestructuras portuarias

Pág. 25

П

Un puerto al servicio de la economía local y regional

Pág. 27

Ш

Un activo de progreso social y económico

Pág. 29

Innovació i treball

IV

Ampliamos las posibilidades de ocupación de calidad y desarrollo personal

Pág. 33

V

Apostamos por la igualdad de género y la dignidad de los trabajos portuarios

Pág. 35

Pág. 31

Desarrollamos el ecosistema marítimo de innovación

VI

Pág. 37

Ciudad y territorio

Pág. 39

Pág. 47

VII

Tumbamos las barreras hacia un ecosistema ciudad-puerto-territorio

Pág. 41

VIII

Introducimos usos compatibles de acceso público

Pág. 43

Χ

Resignificamos los imaginarios litorales

Pág. 45

Medio ambiente y salud

XII

Χ

Convivimos con el agua

Pág. 49

ΧI

Reducimos la huella ecológica

Pág. 51

Entendemos el frente litoral como un activo de salud y bienestar

Pág. 53

Idees Força

Gobierno y participación

Pág. 55

XIII

Un puerto de la ciudad

Pág. 57

XIV

Procesos abiertos y transparentes de toma de decisiones

Pág. 59

XV

Innovamos en los procesos de planificación portuaria

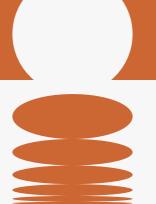
Pág. 61

Testimonios

Laleh Kalili	Keller Easterling	Miriam García García
Pág. 73	Pág. 77	Pág. 81
Gabriella Gómez-Mont	Stefan Al	Katy Fox-Hodess
Pág. 85	Pág. 89	Pág. 93
Diane Oshima	Fredrik Lindstål	Jorge Sharp
Pág. 97	Pág. 101	Pág. 105

Ideas fuerza

COMERCIO Y DESARROLLO ECONÓMICO





Optimizamos el uso de las infraestructuras portuarias

Promovemos el aprovechamiento al máximo de las infraestructuras existentes en el ecosistema ciudad-puerto-territorio y la optimización de la actividad comercial a través de las mejoras tecnológicas y de gestión, a la vez que se reduce la huella ecológica.

- 1 Fuente: The World Bank (2021). The Container Port Performance Index 2020: A Comparable Assessment of Container Port Performance. Washington, DC: World Bank.
- 2 Fuente: UN
 Environment and
 International Energy
 Agency (2017). Towards
 a zero-emission,
 efficient, and
 resilient buildings and
 construction sector.
 Global Status Report

El transporte marítimo sigue siendo la manera más económica, confiable y con menos gasto energético para transportar mercancías a través de largas distancias [1]. Representa la columna vertebral del comercio mundial y las cadenas de producción. Más de cuatro quintas partes del volumen logístico global se dan a través del mar. En consecuencia, el funcionamiento adecuado de las infraestructuras portuarias facilita la inversión industrial y logística permitiendo la creación de trabajo e impulsando la prosperidad.

"Los puertos continúan siendo, a grandes rasgos, los mismos que siempre han sido. La tecnología ha cambiado para hacer [el transporte marítimo] más eficiente, pero la idea continúa siendo la misma.

Fredrik Lindstål

Paralelamente, la principal actividad que sustenta el modelo económico de los puertos en la actualidad, es la atracción y concentración de estos tráficos marítimos y las diferentes actividades asociadas. Esta necesidad de concentración y sostenimiento de los volúmenes supone un reto, puesto que el sistema operativo e infraestructural actual genera impactos nocivos en la sostenibilidad que pueden acabar cuestionando la viabilidad de la actividad a futuro.

El reto que enfrenta la actividad portuaria es entonces generar alternativas que reduzcan estos impactos, asegurando la disminución de emisiones y la afección en los ecosistemas. En territorios donde la densidad de infraestructura dura ya es alta, el foco se gira desde la inversión masiva en nuevas infraestructuras duras hacia el aprovechamiento al máximo de las existentes. Reducir la construcción de nuevas infraestructuras y edificios (que actualmente suponen el 38% de las emisiones de carbono^[2]) es vital para lograr el objetivo de reducir las emisiones a cero.

" [Los puertos] tendrían que lanzarse a innovar y no culpar a la tecnología. Se tiene que planificar, no solo a largo plazo, sino en un futuro próximo: trabajando conjuntamente con el municipio, pero también con perspectiva estatal, y de la UE.

Fredrik Lindstål

Esta mejora del aprovechamiento tiene que estar basada en la implantación de mejoras tecnológicas y la mejora de la gestión, qué tendrá que pasar por la coordinación operativa en todas las Claves de actuación

escalas. Las dos líneas de trabajo son la digitalización y la automatización de la actividad portuaria, que se perfilan como herramientas clave para mejorar la eficiencia de las infraestructuras actuales. En este caso, la digitalización y la mejora de la gestión permite reducir las colas de los barcos que esperan para atracar, haciendo disminuir también las emisiones contaminantes. En cuanto al caso de la automatización de las terminales permite un mejor aprovechamiento de los muelles disponibles, permitiendo el sostenimiento de la actividad sin la generación de nuevas infraestructuras.

En resumen, teniendo en cuenta la densidad existente de infraestructuras y la necesidad de priorizar la sostenibilidad, se aconseja la moderación de la expansión horizontal de las infraestructuras portuarias y la apuesta por el aprovechamiento al máximo de las existentes haciendo uso de la digitalización, la mejora de la gestión y la coordinación en el ámbito metropolitano, regional, estatal y a escala europea, evitando la competencia destructiva entre puertos.

- Incorporar estudios de alternativa
 O en las propuestas de ampliación e inversión
- Maximizar los índices de productividad por superficie de muelle y de amarraje
- Impulsar la coordinación entre sistemas portuarios para optimizar la eficiencia conjunta
- Diseñar estrategias de digitalización y de código abierto

Un puerto al servicio de la economía local y regional

La infraestructura portuaria tiene que centrarse en la actividad logística al servicio de la economía regional de producción y distribución, y acoger usos económicos compatibles.

El estancamiento demográfico de Europa, la creciente preferencia por el consumo local, las políticas de reindustrialización, las tecnologías de autoproducción como la impresión 3D y la mayor conciencia ecológica -lo que de manera general podemos denominar una regionalización de la globalizaciónhan hecho moderar las previsiones de crecimiento del comercio marítimo en las próximas décadas en esta parteO del mundo, a pesar de que probablemente todavía aumentará a escala global. Este proceso plantea la necesidad de definir el rol de las infraestructuras portuarias en relación con su contexto local y regional.

De manera paralela al reconocimiento del valor medioambiental de los frentes litorales y su importancia como activos de salud, se ha ido descubriendo su potencial económico ligado a la oportunidad de acoger usos complementarios a los estrictamente logísticos que aseguran un mejor servicio a las necesidades del contexto en los cuales se insertan. Además, no podemos olvidar que la función principal de las infraestructuras portuarias es la de garantizar el abastecimiento de la población para satisfacer,

prioritariamente, sus necesidades más básicas.

" La actividad y la infraestructura marítima-portuaria tiene una tarea fundamental, que es garantizar el abastecimiento y la reproducción de la vida de los pueblos y las comunidades. Al puerto hay que mirarlo desde la perspectiva de la gente. Esto no quiere decir que la actividad portuaria no sea una actividad extremadamente valiosa para la economía y el desarrollo económico en general, y la actividad de intercambio económico mundial, pero no es lo más importante.

Jorge Sharp

"Hay que identificar de manera realista las fortalezas [de un ecosistema ciudad-puerto-territorio] para acoger una amplia variedad de actividades [económicas] y trabajar en entornos urbanos altamente densos. A la vez que ha habido un interés creciente al transformar los frentes marítimos con usos urbanos, también existe una corriente importante que pide priorizar los usos marítimos. El hecho de priorizar estos últimos tiene que servir también para entender qué otros usos compatibles se pueden dar.

Diane Oshima

Es en los sistemas integrados ciudad-puerto-territorio, con alto valor medioambiental, pero también urbano y humano, donde las externalidades negativas de la actividad comercial Claves de actuación

tienen un impacto negativo mayor, donde hay que ser especialmente prudente. Es necesario compatibilizar las actividades de intercambio al servicio de la economía metropolitana y regional con el respeto a la vida de las personas y los ecosistemas.

El puerto del futuro tendrá que renunciar a las actividades de comercio fácilmente deslocalizables (como por ejemplo el intercambio de contenedores de barco a barco sin dejar el puerto) y priorizar aquellas que sirven las industrias próximas de producción y distribución. A la vez los espacios portuarios tienen que explotar su capacidad para atraer actividades diversas y complementarias, convirtiéndose en un activo espacial en estos sistemas densamente poblados.

"Los puertos crean muchos puestos de trabajo en diferentes sectores. Una tendencia que estamos viendo es el crecimiento de centros y parques logísticos próximos al puerto.

Fredrik Lindstål

" Las ciudades, especialmente las de los países en desarrollo, pueden hacer un mejor negocio con sus activos [portuarios] requiriendo inversiones compensatorias en cosas que la ciudad necesite, como el transporte público, la vivienda o la inversión industrial. Esta negociación puede ser productiva para muchas ciudades.

Keller Easterling

Por último, el servicio de la infraestructura portuaria a la economía local y regional tiene que incluir la compensación económica en las ciudades por las externalidades negativas que generan. Aprovechar los márgenes de su actividad para el impulso de la economía local, será clave para profundizar en su capacidad redistributiva y generadora de valor arraigado.

- Diseñar programas de actividades económicas y sectores compatibles.
- Facilitar los procesos administrativos para la implantación de nuevas actividades.
- Densificar con actividades económicas industriales, técnicas, de innovación arraigadas en el territorio
- Evaluar los beneficios generados de la actividad portuaria definiendo un sistema de compensaciones en el territorio.

Un activo de progreso social y económico

Los espacios portuarios tienen que repensarse para continuar siendo activos de progreso. A la vez que mantienen sus atributos básicos de espacios abiertos de intercambio, tienen que poder adaptarse a cambios futuros de oferta y demanda; por eso, sus prioridades tienen que ser definidas incorporando voces representativas diversas.

3 Fuente: Eurostat (2011)
Eurostat Regional
Yearbook 2011. Coastal
Regions, 13, http://www.
efta.int/eea/eu-programmes/marco-polo.
Brussels, Luxembourg:
Publications Office of
the European Union.

Muchas de las ciudades más prósperas del mundo son ciudades costeras y portuarias que se han beneficiado de su ventaja geográfica, como espacios de entrada de productos, innovaciones, personas e ideas. Hoy, 205 millones de europeos, el 41% de la población de la UE, vive cerca del mar^[3].

Las ciudades portuarias son lugares tradicionalmente dinámicos y creativos que tienen que aprovechar su potencial de innovación para desarrollar nuevas ideas y proyectos para protegerse y proteger otras zonas del aumento del nivel del mar y de tormentas. También tienen que ser capaces de reinventarse y repensar sus funciones económicas y sus políticas, para continuar siendo nodos de prosperidad y beneficiarse de su condición de ecosistemas abiertos e innovadores, redefiniendo lo que significa ser una ciudad portuaria hoy.

" Es interesante empezar a dar un vistazo a cuáles son nuestros modelos de progreso. No podemos dar por hecho que la noción de un puerto como infraestructura será estable en el tiempo, sino que tiene que abrir espacios para reinventarse. Son necesarias las conversaciones alrededor de los espacios de posibilidad futura. [Estas conversaciones] hay que hacerlas entre personas que piensan desde diferentes ángulos sobre qué significa la globalización, el transporte marítimo, la relación con el resto del mundo, el tráfico de ideas, la movilidad de los cuerpos, etc. y que entonces justo se genere un pequeño motor interno, abierto a aquello externo, donde la reinvención de un mismo como infraestructura, como ciudad, se vuelva posible.

Gabriella Gómez-Mont

Tenemos que anticiparnos a los posibles cambios económicos y sociales del futuro –como por ejemplo el aumento de la producción local o la potencial irrupción de la ruta del Ártico– a pesar de facilitar que las infraestructuras se adapten sin poner en peligro los activos medioambientales y territoriales. Los beneficios inmediatos nunca tendrían que exceder los costes a largo plazo.

La resiliencia del modelo estará basado en la capacidad de adaptar las infraestructuras y sus instituciones de manera creativa y colectiva. Por lo tanto, las Claves de actuación

funciones económicas de las infraestructuras también tendrán que ser una tarea democrática que incluya distintas perspectivas representativas, asegurando así su servicio a la economía y la ciudad.

El puerto del futuro tiene que definir participativamente su función económica, estableciendo alianzas entre los diferentes agentes del ecosistema portuario para devenir el activo de prosperidad deseado. Incorporar perspectivas diversas y complementarias, como la de la economía azul o circular, gracias a la inclusión de otros intereses al ecosistema supone una oportunidad para alojar funciones múltiples que se refuerzan y generan mayores beneficios para la ciudad portuaria.

" Dadas las particularidades de nuestro momento, con el peligro del cambio climático, se tiene que pensar mucho en cómo los puertos pueden participar en los procesos de reciclado y reutilización.

Laleh Khalili

" Las soluciones multifuncionales híbridas tienen muchas ventajas, tanto en cuanto a cómo se integra [la infraestructura] en la ciudad, por los usos múltiples y la actividad a todas horas, y para ser capaz de financiar el desarrollo de la misma estructura.

Stefan Al

- Generar una cultura de la evaluación de políticas con perspectiva de triple impacto (social, económico y ambiental).
- Incorporar los análisis costebeneficio económicos y sociales en los procesos de planificación.
- Evaluar las alternativas desde la perspectiva de la ciencia ciudadana.

INNOVACIÓN Y TRABAJO





Ampliamos las posibilidades de ocupación de calidad y desarrollo personal

El ecosistema ciudad-puerto-territorio tiene que consolidar los trabajos existentes, ofrecer nuevas posibilidades laborales, mejorar la situación de los trabajadores y trabajadoras de la comunidad portuaria con peores condiciones y garantizar la calidad de vida general como activo para la generación de ocupación.

Todas las ciudades que prosperan tienen una cosa en común: son capaces de dar la oportunidad de trabajar de manera colaborativa a las personas. No hay ciudad exitosa que no permita a las personas desarrollarse en ella. Las ciudades más prósperas acogen individuos con capacidades y conocimientos diversos y son capaces de ofrecer la posibilidad que aquellas personas que empiezan con menos, acaben con más.

A la vez, la mejora de la calidad de vida ha acontecido necesaria para la generación de oportunidades de ocupación de calidad. Hay una interrelación creciente entre los factores que propician esa calidad de vida (calidad del aire, sistema de salud, educación, espacio público, movilidad, cultura, oportunidades de socialización) y las posibilidades de atraer, generar y consolidar oportunidades laborales dignas que dependen de la capacidad de un sistema económico de incorporar conocimiento y regular de manera efectiva. Definimos el trabajo de calidad como aquellas actividades laborales seguras, saludables, respetuosas con quienes las desarrollan y que permiten su desarrollo personal.

El trabajo en los sectores logístico y portuario, altamente dependiente de factores de demanda externa, se está viendo afectado también por la automatización que aumenta la productividad por trabajador y trabajadora. Las oleadas des-reguladoras europeas recientes han ido rebajando la calidad de las condiciones de trabajo de aquellos que operan en los muelles.

"En Europa, las mayores amenazas para los estibadores y estibadoras en los últimos 10-20 años han venido de los estados y del gobierno europeo, más que de las empresas privadas.

Katy Fox-Hodess

Es importante consolidar la calidad y oportunidades de las personas que trabajan en los puertos, pero también de todas las que forman parte de la cadena de distribución, como los marineros y marineras, los conductores y conductoras de camiones o las personas que trabajan en las zonas de almacenamiento.

Esto tendría que significar consolidar las ocupaciones de calidad existentes extendiendo las oportunidades del trabajo digno en toda la comunidad portuaria. Si el puerto es un activo de prosperidad y riqueza, la remuneración de las ocupaciones tendría que ser proporcional al retorno económico que ellas mismas generan.

"Un tema realmente importante que a menudo no se examina es pensar en el trabajo de forma holística en el puerto, esto quiere decir también todo el personal que se ocupa de la carga, especialmente los camioneros y camioneras y los trabajadores y trabajadoras de los almacenes, que a menudo son personas migradas o racializadas, con condiciones [laborales] muy deficientes.

Katy Fox-Hodess

" Las empresas portuarias tienen que tener condiciones laborales dignas y salarios para los trabajadores y trabajadoras proporcionales al movimiento económico que generan. [...] sin producir una casta de trabajadores y trabajadoras alejados de la realidad de la ciudad y del mundo laboral.

Jorge Sharp

La planificación y la inversión en infraestructuras, con un elevado coste de oportunidad para tratarse de recursos públicos, tendría que ser consecuencia de un riguroso análisis de impacto que no solo mida el retorno financiero directo sino la capacidad de generación de oportunidades laborales de calidad.

" Es posible [conseguir] que todo el mundo sea mucho más consciente del coste real de las redes de comercio mundial al entender cuál es su coste [y beneficio] en términos de puestos de trabajo.

Keller Easterling

La generación de oportunidades laborales no tendrá que comprometer la calidad de vida de las personas del entorno, necesaria para el desarrollo íntegro de la ciudadanía. Si la calidad de vida se pone en peligro, en última instancia, se acabarán reduciendo las mismas oportunidades profesionales a largo plazo. Entender el puerto como activo de bienestar (idea 12) será clave también para el éxito del ecosistema ciudad-puerto-territorio en términos económicos.

- Evaluar la calidad y cantidad de puestos de trabajo potencialmente generados e incorporarlos en los análisis coste-beneficio.
- Incluir en las evaluaciones y proyecciones de generación de ocupación de las infraestructuras portuarias la perspectiva amplia del impacto en toda la comunidad portuaria.
- Facilitar la organización de trabajadores y trabajadoras en estructuras sindicales y de los mecanismos de diálogo con ellas.

Apostamos por la igualdad de género y la dignidad de los trabajos portuarios

Hay que garantizar la igualdad de género a todos los niveles de las empresas portuarias, la incorporación de mujeres en los procesos de decisión y la mejora de las condiciones de los trabajos esenciales.

- 4 Según los organigramas de las autoridades portuarias de Algeciras, Barcelona, Pasaia, Bilbao, Santander, Gijón, Balears, Coruña y València (2022).
- 5 Fuente: Madgavkar, A., Ellingrud, K. & Krishna, M. (2016). The economic benefits of gender parity. Stanford Social Innovation Review
- International Martitime Organisation (2022).
 Women in Maritime.
 Recurso en línea.

Hay evidencia creciente de los efectos positivos de la igualdad de género en la sostenibilidad medioambiental, social y económica. Está demostrado que cuando las mujeres tienen voz y participación en la administración pública, se invierte una proporción mayor de los recursos en gasto social, y se reduce la corrupción. Las empresas con una proporción suficiente de mujeres en lugares clave de gestión tienen una mayor productividad. Por lo tanto, se vuelve importante lograr el equilibrio de género en todos los niveles laborales y especialmente en las posiciones de gestión y decisión.

Frente a esta evidencia, nos encontramos con un contexto portuario con fuertes carencias en cuanto a la consecución efectiva del principio de igualdad entre hombres y mujeres. Ninguna de las principales autoridades portuarias del estado español^[4] tiene una mujer ostentando la presidencia ni la dirección general. En cuanto a la representación en

órganos directivos Barcelona y València tienen una mejor representación, con un 25% y 30% de mujeres en el organigrama directivo, otros como al puerto de Algeciras solo un 8%. La desigualdad de género tiene un alto coste económico. Se estima que si hubiera completa igualdad, el PIB mundial crecería un 26% [5].

" Los sindicatos de trabajadores y trabajadoras portuarias están integrados mayoritariamente por hombres. Por lo tanto, la unión española, la unión inglesa y la unión sueca han hecho esfuerzos para conseguir la entrada de mujeres. En diferentes puertos, tienen en torno a un 10 o 15% de mujeres. Aun así, es un número muy, muy bajo. y en algunos puertos, en algunos países, este trabajo está completamente dominado por hombres.

Katy Fox-Hodess

La participación de las mujeres ha mejorado en los últimos años en funciones técnicas, gracias a una mayor capacitación y niveles de competencia. A pesar de que en el estado español representan un 28,13% de la fuerza de trabajo, a escala global solo suponen un 1,2% [6] por lo que se visibiliza que la distribución es realmente desigual también entre países. Las barreras de género continúan siendo una realidad en los ecosistemas portuarios, que se perpetúan además, por no

estar en las prioridades de actuación de las autoridades competentes.

Es necesario activar estrategias para reducir las desigualdades de género también en todos los niveles de trabajo del ecosistema ciudad-puerto-territorio. Por ejemplo, aprovechar la oportunidad de la automatización, que a pesar de que supone un desafío para el sostenimiento de la ocupación, puede ser clave para incorporar más mujeres en posiciones técnicas. Además, profundizar en estrategias de visibilización y formación especializada para fomentar la promoción y la inclusión también en posiciones directivas.

" Con la automatización [de procesos] y la exigencia de mayor formación, más alta es la posibilidad que las mujeres puedan participar en las ocupaciones portuarias, [...] Pero, por otro lado, la entrada de las mujeres en la mano de obra suele producirse a expensas de la reducción general del número de puestos de trabajo y también la eliminación de algunas categorías del mismo.

Laleh Khalili

Más allá de las ocupaciones de alta tecnificación, hay que entender que el ecosistema ciudad-puerto-territorio requiere trabajos de todos los niveles de calificación en condiciones de dignidad. Teniendo en cuenta la importancia vital de cuestiones como el abastecimiento, la energía o la distribución, se requiere valorar, a nivel social y de condiciones, aquellos trabajos esenciales que hasta ahora se habían considerado de baja cualificación.

" Hay que replantear qué puestos de trabajo consideramos de baja cualificación. Porque, como hemos aprendido en la época de las pandemias, no hay puestos de trabajo poco cualificados, solo hay puestos de trabajo con salarios bajos. [...]

Tenemos que pensar en la reeducación del público y demandar el aumento de los salarios de aquellos puestos de trabajo que consideramos "poco cualificados".

Laleh Khalili

La lectura de la igualdad en el mundo laboral tiene que superar la barrera del género para llegar a una perspectiva interseccional. Esto quiere decir combatir desigualdades estructurales en cuanto al acceso y condiciones dignas de trabajo de personas sistemáticamente vulneradas por sus condiciones (por ejemplo por la clase social o la religión). Este punto supone un reto clave hacia la conceptualización de los puertos como polos de prosperidad inclusiva.

- Promover la evaluación con perspectiva de género interseccional de los lugares de trabajo potencialmente generados.
- Redacción e implementación de Planes de Igualdad.
- Diversificación de trabajos y servicios.
- Mejora de las condiciones de los trabajos considerados de baja calificación.

Desarrollamos el ecosistema marítimo de innovación

Para impulsar la innovación, hay que conectar los y las agentes portuarias con las nuevas actividades, las organizaciones educativas, las de apoyo empresarial y la disponibilidad de espacios públicos e infraestructura cultural.

Los espacios ciudad-puerto son zonas de destrucción creativa y experimentación; cruces para migrantes y viajeros y viajeras, trabajadores y trabajadoras marítimas y la diáspora cultural; zonas de acumulación de capital y de circulación de bienes comunales; centros para nuevos movimientos sociales, emprendimiento sociocultural, iniciativas comunitarias, etc.

Entender la ciudad portuaria como un ecosistema significa que los y las agentes que forman parte tendrían que poder reconciliar los valores económicos y sociales de una manera sostenible medioambientalmente. Los agentes económicos que se localizan allá tienen la oportunidad de intercambiar y reforzarse, a la vez que construyen una visión compartida.

" Entonces, ¿cómo podemos hacer para que cuando llega una [gran infraestructura] se pueda profundizar también en todas estas agendas paralelas donde no se vuelva más ni menos importante hablar del posicionamiento de la ciudad y la competitividad, que hablar también de cuestiones ecológicas, temas de movilidad, temas participativos, temas culturales, temas cívicos, etc.?

Gabriella Gómez-Mont

Proyectos recientes en ciudades portuarias han tratado de hacer emerger ecosistemas de innovación en las áreas litorales, con programas de aceleración de empresas de la economía azul, el aprovechamiento de edificios con valor industrial y la creación de nueva infraestructura y regulación para la experimentación y las pruebas. Los antiguos astilleros se pueden convertir en espacios de formación, instituciones educativas se ubican en los viejos muelles, se diseñan políticas específicas de emprendimiento y de innovación social, se abren espacios a los públicos, se crea infraestructura social y cultural.

"Los operadores marítimos están pensando en estos términos [los de los nuevos espacios de innovación] y valoran las sinergias que se dan al compartir espacio con otras empresas. No solo tiene que ser [compartir espacio] físicamente, sino también el aspecto intelectual.

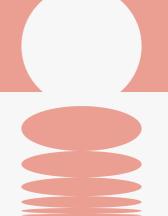
Fredrik Lindstål

El atractivo de los frentes marítimos crece con la convivencia de las actividades relacionadas con el tráfico marítimo con otros usos y dotaciones públicas. La clave reside en la posibilidad de intercambio y fertilización cruzada

entre todas ellas: las actividades portuarias tradicionales y las innovadoras y creativas relacionadas con la economía azul; la integración de organizaciones educativas, de apoyo empresarial, junto con la disponibilidad de espacios públicos e infraestructura cultural. Estos son los ingredientes para convertir las zonas portuarias en distritos de innovación con capacidad de reinventarse y transformarse.

- Realizar cartografías de los y las agentes del entorno con el enfoque de la cuádruple hélice: administración, academia, empresas y ciudadanía.
- Generación de espacios de diálogo e intercambio, formales e informales, entre agentes.
- Definir estrategias de innovación social, tecnológica y económica a nivel de distritos portuarios.

CIUDAD Y TERRITORIO





Tumbamos las barreras hacia un ecosistema ciudad-puerto-territorio

Desdibujamos los límites para pensar el espacio de conexión del puerto con el territorio como un espacio vivo, cambiante y permeable que consiga generar situaciones enriquecedoras en cada una de las partes.

El proceso de crecimiento y fuerte industrialización como respuesta en las redes globales de comercio ha producido un proceso de segregación entre los puertos, las ciudades y los territorios que los acogen. Su desarrollo dejó de ser simbiótico para llegar hasta una situación insostenible de falta de relación entre dos piezas territoriales que parecen no tener nada a ver la una con la otra.

Aun así, el peso de las infraestructuras portuarias en la actualidad produce presiones y externalidades sobre las ciudades y sus contextos, con un hinterland de influencia que se adentra kilómetros desde la línea de costa. Es por eso que, regenerar la relación que se establece entre la infraestructura y su contexto, es clave para la sostenibilidad de la infraestructura y el reconocimiento de su responsabilidad hacia el contexto.

" El puerto es un lugar vinculado a los intereses de otros países con los que se comercia. Por lo tanto, está y no está. El puerto atrae mano de obra que puede requerir nuevas infraestructuras en el centro o la periferia. La

logística portuaria también ha dado forma a todo tipo de paisajes manufactureros y agrícolas.

Keller Easterling

El objetivo principal es configurar un ecosistema ciudad-puerto. Este requiere una mirada integral para definir una estrategia de reconciliación entre los valores económicos, sociales y ambientales y resignificar la realidad de la relación ciudad-puerto. La apuesta se fundamenta al recuperar el servicio de la infraestructura portuaria hacia su hinterland, como puerta al mar y conexión con otros territorios. Es una infraestructura que tiene que servir al ecosistema industrial y productivo como nodo de entrada y salida. Además, en el caso de los puertos que se localizan en entornos urbanos densos el servicio en el territorio requerirá una respuesta más compleja.

" El "path dependency" [se refiere a] ciertas infraestructuras base [que] son tan potentes que generan direcciones muy precisas para las ciudades y que después es muy difícil deshacernos de esa dirección. [...] ¿Qué le veo como reto a estas grandes infraestructuras? Justamente esto, que se comen otras ciudades posibles.

Gabriella Gómez-Mont

La realidad portuaria tiene que ser más diversificada y trabajar para promocionar el ecosistema ciudad-puerto-territorio. En estos casos, será clave el espacio de

contacto como espacio de conexión e intercambio, capaz de albergar la diversidad de las realidades (urbana, portuaria y territorial) del ecosistema.

Se propone trabajar con un límite que se diluye y genera un entorno más amplio y poroso donde se produce la relación entre iguales de las dos partes. Es el espacio de relación directa y física donde se territorializa el ecosistema ciudad-puerto, es un espacio de mediación y reconocimiento entre los diferentes intereses y agentes. Un espacio donde se agregan funciones, infraestructuras, y que promociona la colaboración entre las partes. Se compone como un sistema dinámico y complejo, capaz de adaptarse y transformarse según las distintas situaciones y requerimientos con que interactúa.

" La ciudad-puerto del siglo XXI es la que tenga una vinculación orgánica. Que tenga un nivel de integración que desde el puerto o desde la ciudad, no sea perceptible la barrera. [...] Hace falta no olvidar que los puertos están en un bien público, que son los límites costeros, fundamentales para el desarrollo de las ciudades. El litoral no solo está poblado de la actividad marina-portuaria, también hay la actividad científica, la actividad deportiva, recreativa, cultural, las caletas de pescadores y pescadoras, los terminales pesqueros...

Jorge Sharp

- Trabajar las áreas de integración puerto-ciudad con una estrategia más amplia que puramente de ordenación, que integre los principios y herramientas del desarrollo inclusivo.
- Reclamar y utilizar los territorios e infraestructuras portuarias obsoletas como espacios de relación puerto-ciudad.
- Facilitar la convivencia de las actividades portuarias con usos urbanos y públicos en las zonas y horarios donde se pueda permitir.
- Incorporar el diseño de los límites físicos (p.e. muros o vallas) permitiendo la relación visual entre ambas partes. Utilizar materiales y diseños con un carácter de espacio público.

Introducimos usos compatibles de acceso público

La vinculación con la ciudad tiene que pasar por encontrar espacios donde el puerto sea también ciudad. Por eso, hay que hibridar la infraestructura portuaria con la infraestructura social y cultural: establecer usos que ligan de forma real y simbólica la ciudadanía a los muelles y al puerto.

"Hay maneras de abordar [el diseño] que realmente permite la integración del puerto en la ciudad. El Puerto de Róterdam lo hace cada vez que crea una espigón para ampliar el puerto, se crean playas en el otro lado [...] Gran parte es accesible tanto por bicicleta como por transbordadores.

Laleh Khalili

" Si queremos que el puerto no sea un espacio bajo vigilancia, los barcos que entren en el puerto tienen que ser seguros. Por lo tanto, se necesita un régimen de inspección mucho más fuerte, con el fin de garantizar que los barcos que entran estén en mejores condiciones. Hay que tener una participación activa en todos los procesos de planificación portuaria, por la gobernanza de una ciudad en particular o por la gestión portuaria. Que participen grupos civiles, asociaciones vecinales, pero también grupos de pequeñas empresas que participen en la planificación alrededor de los puertos.

Laleh Khalili

La transformación y desarrollo de los espacios de transición entre el puerto y la ciudad de las principales ciudades portuarias se ha articulado, durante la segunda mitad del siglo XX y principios del XXI, mediante procesos de revitalización. Estos se caracterizan por producir un cambio de uso de los espacios portuarios obsoletos mediante intereses privados puesto que requieren, en la mayoría de los casos, de este capital para su desarrollo. Este proceso ha derivado en dos modelos que podemos encontrar en todo el mundo.

El primero, genera un proceso de terciarización con usos de ocio y comerciales, encarnando en el modelo de festivalización que caracteriza intervenciones como la del puerto de Baltimore. El segundo, produce un proceso hiperdesarrollista de grandes proyectos arquitectónicos con un fuerte desarrollo inmobiliario, usos residenciales o de oficinas, como el caso de Docklands en Londres o Southbank en Melbourne.

" La mayor parte del tiempo, cuando los puertos están implicados en el desarrollo del frente marítimo, tienden a ser construidos y gobernados por empresas privadas, a menudo por la misma autoridad portuaria, cosa que significa que pueden dictar quién puede entrar en el espacio del puerto deportivo o del puerto y quien no puede. [...] y acaban convirtiendo ese espacio en un centro comercial en el agua.

Laleh Khalili

"Las grandes infraestructuras ya no se pueden planear como se planeaban antes. Que no sean monolíticas, sino justamente que se entiendan desde su dinamismo, desde una multitud de funciones, para un mundo que es mucho menos fácil de predecir que el que era hace una década.

Gabriella Gómez-Mont

El reto entonces, está en concebir la transformación necesaria de las infraestructuras portuarias como una estrategia de relación con el contexto próximo, que ponga en el centro el interés general y su realidad como activo público, además de la apuesta por una funcionalidad múltiple. En este sentido, la infraestructura portuaria tiene que diversificarse profundamente e incluir otras funcionalidades de la ciudad, reconociendo su potencialidad para acontecer parte de la infraestructura social y cultural del territorio que lo acoge. Esta superposición de funciones permite dar flexibilidad y aumentar la capacidad de interacción entre el Puerto y la Ciudad, llenando espacios a la espera de lograr otras actividades logísticas, portuarias o nuevas derivadas de cambios inesperados. A la vez, supone una garantía para alinear el desarrollo portuario con la mejora de la calidad de vida en los barrios marítimos.

"La gente no habría experimentado el frente marítimo como una zona transitable porque solo se veía como un páramo industrial con muchos muelles obsoletos. Pero una vez que hubo [el estadio de béisbol de los Giants], que atrajo tanta gente de tantos orígenes diferentes para disfrutar de un deporte norteamericano, ayudó a democratizar el paseo marítimo de una manera que pocos otros usos podrían hacer.

Diane Oshima

La propuesta de superposición de usos compatibles de acceso público se relaciona con el reto que tienen que afrontar las ciudades densas para mejorar la eficiencia del territorio ya construido y evitar expansiones

territoriales innecesarias. La intensidad de actividades que implica esta superposición promueve, además, la generación de sinergias e innovaciones dentro del ecosistema ciudad-puerto. La clave está en promover soluciones espaciales y funcionales compatibles, con el apoyo de la tecnología y las mejoras en la seguridad de la actividad portuaria, que garanticen el máximo acceso público a la línea litoral.

" [En Estocolmo] estas enormes zonas portuarias que solían ser antiguos puertos de contenedores están cambiando. Algunos de los obstáculos que tenían que superarse eran, entre otros, determinar qué funciones tienen que estar presentes hoy en día, desde una perspectiva portuaria, y qué funciones tendrán que estar presentes en estos espacios el día de mañana. [...] Tuvimos que encontrar una solución combinada que integraba, entre otras cosas, la creación de edificios de oficinas que funcionan como barreras acústicas y que permiten la construcción de viviendas detrás de ellos.

Fredrik Lindstål

- Conseguir espacios de acceso y carácter público a lo largo de la extensión del puerto donde las personas puedan llegar al mar.
- Hacer las instalaciones más accesibles mediante mecanismos de movilidad sostenible: más líneas y frecuencia de transporte público, mejor conexión para peatones y bicicletas.
- Diseñar los planes de usos y actividades incorporando criterios de espacio público de calidad y usos mixtos. Es decir, generando la posibilidad que pasan cosas diferentes, atractivas y para todos los públicos.
- Introducir equipamientos públicos y usos culturales y sociales que acerquen a los vecinos y vecinas en su día a día.

Resignificamos los imaginarios litorales

Construimos un relato de futuro que nos vincule con el puerto y el mar como ciudad, reconociendo la memoria e identidad marinera.

" Algunos puertos acaban convirtiéndose en puertos de destino realmente importantes y otros en puertos de tráfico. [Los centros de tráfico] no generan necesariamente conjuntos de relaciones sociales [con] sus regiones. Lo que acaban haciendo, porque están mirando hacia el exterior, es actuar como una especie de centro entre diferentes países, entre diferentes espacios transnacionales.

Laleh Khalili

La priorización de las dinámicas transnacionales y el servicio en las redes
de comercio internacional que han
adquirido los grandes puertos comerciales, pone en jaque el apoyo que estas
infraestructuras puedan tener por parte
de la sociedad. Esta rotura de un relato
colectivo, que deja de entender el puerto
como un activo al servicio del territorio,
supone una debilidad que pone en
riesgo la aprobación social necesaria
para mantener la actividad portuaria, así
como las inversiones públicas que pueda
requerir.

El proceso de territorialización y conexión de la infraestructura portuaria tiene que incluir la construcción de un nuevo relato y reconocimiento social, para garantizar su permanencia a futuro. En este sentido, es clave reconocer los vínculos entre las simbologías fundamentales en la historia portuaria: el puerto como elemento de intercambio entre la ciudad de origen y otros mundos; y la conexión entre la tierra y el mar. Este patrimonio cultural se tiene que entender de forma dinámica para ser capaces de resignificarlo hacia el futuro. La proximidad al agua es un símbolo muy potente que puede incluir relatos más amplios que facilitan el arraigo de los nuevos imaginarios en una sociedad cada vez más diversa.

"En el momento que tenemos la posibilidad de activar un símbolo importante para la ciudad, lo más conveniente es tener una multiplicidad de formas de pertenencia a este símbolo, de maneras de utilizar este espacio. Si consideramos necesario que estas infraestructuras sean antimonolíticas, ¿cómo podemos hacer para tejer una forma de pertenencia variada a estos espacios?

Gabriella Gómez-Mont

Esta aspiración se relaciona directamente con la apertura y la maximización del acceso público a la infraestructura portuaria, puesto que la activación del espacio y la posibilidad de uso por un mayor número de personas facilitará la apropiación y resignificación, tanto individual como colectiva, del espacio. La apertura ofrece la oportunidad de

desarrollar el frente litoral y la infraestructura portuaria como un entorno pedagógico, transparente, accesible y dependiente entre las partes del ecosistema. Se trata, en definitiva, de nutrir las relaciones de cotidianidad con las infraestructuras portuarias y arraigarlas al tejido social y comunitario que las rodea.

" A la gente le gusta hacer cosas, les gusta comer cosas, les gusta jugar. y esto es lo que los mantiene en los lugares de acceso público, no solo andar y estar sentados pasivamente. [...]. Por lo tanto, la manera de enriquecer el uso y la experiencia del público de estos espacios de acceso público es una cosa que todas las comunidades tienen que averiguar.

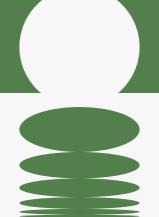
Diane Oshima

" El acceso público no tiene que ser necesariamente continuo, puede haber pausas en lugares donde no se tiene acceso en los cuales todavía se puede disfrutar de una maravillosa experiencia ante el mar. Es lo qué se puede hacer en estos espacios de acceso público aquello que determina experiencia.

Diane Oshima

- Recuperar y poner en valor la identidad marinera y portuaria de las ciudades y los barrios próximos a través de la memoria del trabajo pero también la memoria de actividades cotidianas.
- Incorporar en los espacios ciudadpuerto actividades de celebración colectiva y popular, como por ejemplo fiestas o acontecimientos periódicos que sean capaces de aportar un valor simbólico al espacio compartido por la comunidad.
- Relacionar y trabajar en temas transversales, amplios y que puedan vincular aquello contemporáneo con la tradición -como la gastronomía o la música - para incorporar la diversidad de forma creativa y activa.

MEDIO AMBIENTE Y SALUD





Convivimos con el agua

La adaptación al cambio climático requiere un nuevo enfoque hacia las infraestructuras: hay que pasar del control a la convivencia con las dinámicas del agua. Tenemos que activar estrategias de resiliencia y atender a las variables lentas para convivir con la modificación de caudales fluviales y subidas del nivel del mar.

El futuro del ecosistema ciudad-puerto-territorio se encontrará totalmente condicionado por los impactos del cambio climático. Los entornos litorales constituyen uno de los espacios con mayor exposición a los efectos adversos del cambio climático: aumento del nivel del mar, intrusión salina, riesgo de inundaciones, tormentas o avenidas.

Los puertos, además, juegan un papel central en esta situación; por un lado, suponen una alteración de la línea de costa que amplifica algunos de estos riesgos, pero también son el límite donde potencialmente se pueden dar las soluciones para proteger las comunidades urbanas y algunas de sus principales infraestructuras de estos riesgos.

" Estas tres cuestiones: la afección a ecosistemas, la erosión y la intrusión salina, son tres de los efectos del cambio climático en el litoral. y los puertos amplifican las dinámicas naturales del cambio climático en el litoral.

Miriam García

" Hay algunos departamentos de la ciudad muy implicados en la adaptación a la subida del nivel del mar, porque tienen activos en riesgo. También hay otras agencias de la ciudad que están trabajando de forma conjunta para desarrollar un marco coordinado de principios sobre cuáles son los activos que la ciudad necesita actualizar y adaptar. Actualmente, nosotros [el Puerto de San Francisco] estamos iniciando las conversaciones con el sector privado para empezar un proceso de pedagogía sobre posibles inversiones necesarias que también tendrán que planificar.

Diane Oshima

Para asegurar la adaptación a los cambios que están por venir, se requiere un enfoque de sistemas interdependientes y solidarios, donde la infraestructura portuaria participa del territorio litoral como parte del sistema socioecológico abierto. Las medidas de adaptación al cambio climático se tendrán que diseñar contemplando todas las externalidades e impactos de la configuración del ecosistema.

"Para valorar los efectos de cualquier transformación, tenemos que considerar estos entornos abiertos, son sistemas socioecológicos abiertos (...) Sin entender este dinamismo y el en

torno al sistema, no podremos abrazar los retos de adaptación.

Miriam García

El desarrollo de los puertos tendrá que estar influido también por esta mirada, no solo la adaptación de las infraestructuras actuales. Cualquier proyecto de transformación tendrá que plantearse en clave ecosistémica para ser resiliente. Esto implica incluir en su proceso de diseño los cambios y proyecciones de variables lentas para evaluar los riesgos derivados del cambio climático. Por ejemplo, ser capaz de evaluar las modificaciones futuras de la deriva litoral y sus implicaciones a largo plazo o las implicaciones del aumento del nivel del mar sobre las infraestructuras.

Además, el puerto del futuro requerirá la adaptación de las soluciones ingenieriles actuales para integrar soluciones menos duras, basadas en la naturaleza y su capacidad de regeneración que incorporan un mayor potencial de adaptación por ellas mismas.

" Metodológicamente, uno de los criterios para abrazar la resiliencia ante los efectos del cambio climático es tener en consideración las variables lentas del cambio climático, es decir, que la subida gradual del nivel del mar, la erosión, la intrusión salina o la degradación de los ecosistemas se tienen que tener en cuenta a 2045, por ejemplo, y a 2100. Cualquier trabajo que no se plantee así, no se puede considerar resiliente ni adaptativo, porque no está teniendo en cuenta los efectos a largo plazo.

Miriam García

" Lo más interesante sobre [las] soluciones blandas, en vez de las duras, es que no son binarias. Cuando pensamos, por ejemplo, en una barricada o una presa, están o cerradas o abiertas. Pero, las soluciones menos duras son mucho más graduales. Pueden ayudar

a atenuar las olas porque absorben parte de los impactos. y además, cuando se dañan, no significa que estén totalmente destruidas, el sistema está a salvo, es un sistema vivo que se regenera por sí mismo.

Stefan Al

- Tener un Plan de resiliencia costera que genere actuaciones para adaptar las infraestructuras portuarias a los efectos del cambio climático.
- Evaluar los impactos ambientales y de transformación de los ecosistemas derivados de la infraestructura portuaria en periodos de tiempos largos para incorporar las variables lentas -por ejemplo, a 2045 y 2100-.
- Investigar y diseñar nuevas soluciones basadas en la bioengeniería para la adaptación al cambio climático. Incorporar colaboraciones entre universidad-sector público-sector privado para generar soluciones innovadoras con impacto positivo.

Reducimos la huella ecológica

Apostamos por la viabilidad de la actividad logística y de transporte e intensificamos los compromisos hacia la mitigación del cambio climático. Descarbonizamos la actividad propia y activamos estrategias para acompañar mejoras en el contexto.

7 Fuente: European
Environment Agency
(2020). 2019 Annual
Report from the
European Commission
on CO2 Emissions from
Maritime Transport.
Brussels: European
Commission

Las infraestructuras portuarias tienen implicaciones respecto del cambio climático y el medio ambiente también asociadas a su actividad y las emisiones que generan. El tráfico marítimo supone actualmente un 3% de las emisiones globales de CO2 [7]. Además la actividad portuaria concentra otros tráficos y actividades que agravian sus implicaciones: conexiones de transporte terrestre con camión, actividad logística interna, etc.

Por lo tanto, el puerto del futuro debe alinearse con los retos de mitigación del cambio climático y el proceso de descarbonización de su actividad, tanto en cuanto a la infraestructura como a los diferentes sistemas de transporte que interactúan en el espacio logístico.

" Los barcos con banderas de conveniencia tienden a abocar mucha más contaminación en las aguas, tienden a tener unas condiciones de trabajo mucho peores, tienden a tener problemas de salud y seguridad muy peores. A menudo, también tienden a ser barcos en peor estado. [...] Tiene

que haber tanto a escala nacional, pero especialmente a escala municipal, una línea mucho más dura en torno a la regulación de las banderas de conveniencia y la lista negra de algunos pabellones o la lista negra de algunos armadores para que haya un mejor mecanismo de aplicación.

Laleh Khalili

Las medidas a implantar en el proceso de descarbonización son de tres tipos: tecnológicas, como la innovación en materiales o condicionantes de diseño; operacionales, como la posibilidad de reducir el tamaño de los barcos o su velocidad, además de ordenar usos para reducir los impactos sobre el territorio próximo; y por último energéticas, promocionando la transición hacia fuentes de energía verde. Además, el proceso de regulación internacional es clave para garantizar la definición de objetivos y el cumplimiento de estos.

" Ha habido mucha interacción y educación ciudadana en el desarrollo de los objetivos y políticas del plan director [del Puerto de San Francisco]. [...] El puerto, nuestros arrendatarios y arrendatarias y nuestros socios y socias de desarrollo son responsables de estos objetivos y políticas. y en la medida que la ciudadanía ha tenido tanta implicación e influencia en el plan, también la hace responsable.

Diane Oshima

Este reto se reconoce ya por el ecosistema portuario europeo que aspira, por ejemplo, a descarbonizar el 90% de los muelles en 2030 o propone tasar el transporte marítimo por sus emisiones asociadas. Aun así, entendemos que el puerto del futuro tiene que aspirar a más, y ser un activo para reducir las emisiones también de su entorno. Convertirse en infraestructuras de energía positiva donde la generación de energía verde de kmO pueda dar servicio a su contexto o promocionar un transporte intermodal, ferroviario-marítimo, que consolide corredores logísticos verdes en todo Europa.

"Los puertos de Estocolmo estarán libres de carbono el 2030 y libres de emisiones el 2040, completamente. Pero podemos hacer más. Esta es una misión que podemos embarcar junto con los otros puertos del Báltico. El verdadero juego es mirar más allá de tus fronteras. Por ejemplo, si colaboras con la industria naviera para la electrificación y para [tener] una flota sostenible [propia], puedes tener una flota totalmente electrificada en los Bálticos mucho antes.

Fredrik Lindstål

- Impulsar los proyectos e infraestructuras necesarias para la transición energética a la actividad portuaria, incluyendo la electrificación de los muelles y la generación propia de energía renovable.
- Asegurar la conexión intermodal de los puertos, con una apuesta clara por el ferrocarril como medio de transporte más sostenible.
- Identificar nuevas necesidades e infraestructuras derivadas de la aplicación de nuevas fuentes de energía, también respecto a los servicios que se da a la industria logística como electrolineras o depósitos de hidrógeno para los camiones.

Entendemos el frente litoral como un activo de salud y bienestar

Si pensamos el frente litoral como un espacio público de la ciudad este tiene que ser accesible, inclusivo y saludable. Por eso, su materialización debe potenciar la reducción de desigualdades de salud a su entorno y garantizar la calidad del aire, la conexión con el agua y la apropiación ciudadana.

Las implicaciones sobre el medio ambiente identificadas, también impactan de forma directa sobre la salud y el bienestar de las personas y colectivos que habitan en el entorno próximo de las infraestructuras portuarias. El proceso de evaluación, transparencia y declaración de las emisiones ha mejorado en los últimos años, pero también se demuestra que los niveles de contaminación a los entornos portuarios son insostenibles, superando las prescripciones adecuadas para mantener niveles saludables en muchos casos.

" El impacto medioambiental en los puertos es sin duda una gran preocupación para los trabajadores y las trabajadoras del puerto, porque [son] las personas más afectadas por la contaminación emitida por los barcos o los camiones al ralentí. [...] Los índices de asma, los índices de varios cánceres [son más elevados], la esperanza de vida o la esperanza de vida proyectada es muy menor para este colectivo en Europa.

Katy Fox-Hodess

"Hay algunos ejemplos interesantes de coaliciones entre sindicatos y ecologistas. El más importante es lo del puerto de Long Beach, la Coalición Azul-Verd, que reúne los sindicatos de estibadores y estibadoras y transportistas con los [grupos] ecologistas, y que ha conseguido que se establezcan nuevas normas.

Katy Fox-Hodess

Nuestra salud y sensación de bienestar, además, se ven influenciados por los contextos territoriales que habitamos cada día. La proximidad de espacios públicos accesibles y la calidad de los entornos naturales se encuentran directamente relacionadas con la mejora de la salud y de la percepción de confort y calidad de vida. Las infraestructuras portuarias, en la medida que forman parte de un frente litoral, tienen un papel decisivo en la generación de una red territorial de activos de salud continua v sin roturas. Relacionar la infraestructura portuaria en estrategias de promoción de infraestructura verde y azul mejora la conectividad ecológica y, con esta, la salud de nuestros ecosistemas y de la población que los habita.

" Cuando pensamos en la infraestructura, como infraestructura gris, solo tiene un objetivo. Así que pensáis en un dique, solo puede bloquear, o una cañería de hormigón solo puede mover agua. Pero si tenemos la solución basada en la infraestructura verde, como una duna, conseguimos mucho más que esto. Se convierte en parte del paisaje, puede convertirse en un espacio público que la gente puede disfrutar y andar, y se convierte en una oportunidad porque los ecosistemas prosperan.

Stefan Al

"La frontera entre el océano y la tierra es extremadamente fértil para los ecosistemas. Así que, si la convertimos en una frontera gris, no tiene ninguna posibilidad de sobrevivir, pero si la convertimos en un borde verde, hay muchas oportunidades porque las diferentes especies prosperan.

Stefan Al

La promoción de la conectividad del ecosistema litoral, junto con las medidas de descarbonización ya propuestas, proporciona un conjunto de servicios y externalidades positivas para mitigar los impactos de los puertos sobre la salud de las personas. Algunas de estas son la calidad del agua y los ecosistemas marinos, la preservación de la biodiversidad y, directamente relacionado, la mejora de calidad de vida del entorno próximo.

" Nueva York, en lugar de adoquines de hormigón, [tiene] piedras producidas a medida diseñadas de tal manera que puedan acomodar la población de ostras. y las ostras son maravillosas para los puertos porque limpian el agua. Así que ayudan a purificar el agua y, al mismo tiempo, la gente de Nueva York aprecia realmente las ostras para comer, de forma que estimula la economía. y lo utilizan como herramienta educativa. Así que los niños y niñas de la escuela, van allá y ven cómo se cultivan las ostras y cómo se recolectan.

Stefan Al

La relación ciudad-puerto-territorio como límite poroso, accesible y público supone una herramienta clave para la utilización de este espacio como un lugar promotor de hábitos saludables como la actividad física, la cultura y la interacción social. Por eso, se tiene que tener en cuenta la necesidad de generar espacios justos, seguros y diversos, que no potencian desigualdades entre la población y que dan cabida equitativamente a sectores poblacionales tradicionalmente vulnerados.

- Garantizar los límites de los niveles saludables de emisiones, tendiendo a reducir las emisiones hasta eliminarlas.
- Complementar y superponer la infraestructura portuaria con espacios que incluyan vegetación y tratamiento del ciclo del agua.
- Evaluar las desigualdades de salud existentes en las ciudades y, especialmente, en los entornos portuarios para implantar medidas que reduzcan de forma equitativa estas desigualdades. Por ejemplo, en caso de que haya una situación de falta de ocupación en un sector poblacional concreto, generar mecanismos de ocupación en condiciones de dignidad para el sector; si hay una carencia de espacios de ocio saludable ofrecer instalaciones y lugares; etc.
- Generar una red de espacios públicos que permitan el acceso y su uso de forma saludable –deporte, juego, actividades culturales y de encuentro–. Mantener estos espacios en buen estado, seguros y accesibles.

GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN





Un puerto de la ciudad

El primer paso para alinear el desarrollo del puerto, la ciudad y el territorio, y cumplir con los objetivos enunciados, es disponer de un modelo de gobernanza que aproxime, reconozca y ponga en el centro la interdependencia ciudad-puerto-territorio.

Los puertos son nodos de conexión y en ellos se ven las tensiones que operan en los procesos de desarrollo de nuestra sociedad. Cómo se apunta en el ámbito de territorio y ciudad, su desarrollo en las últimas décadas ha tendido a la desterritorialización, guiado por su servicio a las dinámicas globales de producción, comercio y consumo. Además, la desarticulación de su servicio en el territorio que lo acoge se ve agraviada por la tendencia a un modelo corporativista de gestión, que fundamenta los procesos de decisión en el servicio a la economía transnacional.

" Hay un tipo de tiranía en el comercio global: la exigencia de una logística y unos comportamientos regimentados y universalmente aplicados que pueden resultar opresivos.

Keller Easterling

Esta situación supone una pérdida de vinculación de los puertos y sus órganos de gestión con el territorio y las ciudades que los acogen. Supone además, la

imposibilidad de garantizar el logro de las agendas de desarrollo sostenible, con las cuales tenemos que ser capaces de equilibrar las aspiraciones de crecimiento con un aumento equiparable de amplios beneficios sociales y ambientales.

"Los objetivos sobre la utilización de estas apreciadas áreas [de los puertos], tienen que equilibrar los intereses del mayor número de personas, especialmente cuando nos referimos en los frentes litorales de propiedad pública, tendría que ser el objetivo.

Diane Oshima

" El acceso público a la costa es un principio muy importante. Aun así, en mi tiempo trabajando en San Francisco he llegado a pensar que no se trata tanto de resultados físicos, sino que depende de la gente y de cómo la gente colabora y se junta para tener conversaciones funcionales.

Diane Oshima

Se requieren nuevos modelos de gestión y planificación que equilibren, efectivamente, los intereses que promueven el desarrollo portuario y su función central de servicio en el territorio que lo acoge. En este sentido, los modelos de mayor éxito facilitan de forma intensa la cooperación con la ciudad y los agentes regionales, con modelos de gobernanza más horizontales.

" El capital global dictamina los términos en que se localizan las

infraestructuras, sean infraestructuras extractivas, productivas o de transporte, como los puertos. Creo que esto es uno de los espacios de lucha más interesantes [...] Cuando nos referimos a un puerto, las autoridades locales tendrían que tener mucho que decir sobre los parámetros con los cuales el capital global opera en esa particular localización.

Laleh Khalili

El puerto del futuro tendrá que actualizar su gobierno, para ser capaz de lograr los objetivos complejos y multidimensionales que se le requieren. La aspiración es la de mantener su condición de activo territorial que acompaña en la transición y adaptación a las nuevas realidades. Por eso, su liderazgo tendrá que ser estratégico y su modelo de gobierno tendrá que estar definido en clave abierta y mediadora.

" Cuando las posturas, en vez de ser dialécticas, son de autoprotección, lo que se consigue es la confrontación. Lo que permite el estudio, el análisis, el desarrollo de la evaluación ambiental, es la dialéctica, ese mecanismo para llegar a los acuerdos. Pero cuando te atrincheras en que no es necesario hacer algo, el resultado es la confrontación, no se puede crecer.

Miriam García

- Modificar las leyes y marco reguladores de los puertos para incorporar competencias de los municipios y gobiernos locales en la gestión y toma de decisiones.
- Generar un marco administrativo conjunto armonizado con los criterios en el desarrollo de la ciudad y el territorio, y que priorice el interés general.

Procesos abiertos y transparentes de toma de decisiones

La mirada hacia el futuro y el modelo de gobernanza deseado requieren nuevas garantías y herramientas. La apertura de canales de acceso democráticos para la información y la toma de decisiones hacia una comunidad portuaria amplia es una de las principales garantías de buena gestión y desarrollo sostenible.

La diversificación intensa que persigue el puerto del futuro y la densificación de las conexiones con el contexto que lo acoge requiere, como se apuntaba, un replanteamiento del modelo de gobierno y gestión de la infraestructura. Uno de los objetivos fundamentales de este modelo, tiene que ser la generación de marcos de actuación consensuados con todas las agentes del ecosistema ciudad-puerto. Esta comunidad se tiene que entender ampliada, no solo a las actividades portuarias, sino hacia el público en general y agentes del territorio local y regional, para aumentar la capacidad de representatividad de la infraestructura y el reconocimiento de los diferentes intereses.

" En lugar de intentar no tener discusiones públicas sobre estos puntos, más bien lo que tenemos que conseguir es profundizar en ellas. Tenemos que abrirlas [las discusiones sobre infraestructuras] a la discusión pública, generar capas igual de activas de personas expertas y de la ciudadanía para entender cuáles son los puntos débiles, incluso peligrosos, y cómo podemos generar otras alternativas en torno a ellos.

Gabriella Gómez-Mont

" Necesitamos grupos ciudadanos involucrados directamente en el puerto, para poder decidir, por ejemplo, en qué dirección va una carretera, o qué tipo de instalaciones se ofrecen a los conductores y conductoras [de los camiones], como se regula el tráfico de camiones o las conexiones ferroviarias que pasan por la ciudad

Laleh Khalili

Esta aproximación supone una apuesta para incluir procesos de innovación social complementarios a las innovaciones tecnológicas esperadas. La creatividad y la co-creación de respuestas profundizan en la resiliencia del Puerto del futuro, puesto que integran al proceso de toma de decisiones el conocimiento científico, técnico y local, y por tanto la capacidad de responder a los cambios inciertos y complejos asociados al cambio climático.

"Se tiene que cambiar el proceso de una ingeniería con un solo foco, o una ingeniería con un enfoque duro, por una mirada multidisciplinaria, con agentes diversas y un enfoque colaborativo que mira la oportunidad de manera holística. [...] [Esto] supone una mejora del proceso, porque se

obtienen múltiples puntos de vista y beneficios de esta infraestructura.

Stefan Al

Para garantizar el éxito de esta transformación, es fundamental construir un contexto de confianza y legitimidad sobre los procedimientos deliberativos y de decisión. Garantizar su transparencia, el acceso a la información y la rendición de cuentas como principios democráticos y de buen gobierno. Por último, hay que asegurar la definición de los procesos de diseño, implementación y evaluación que posibilitan estas interacciones y permiten incorporar la creatividad e innovación en su seno.

" [El éxito del proceso participativo] depende de las condiciones del punto de partida y las sensibilidades de las personas que forman parte [del proceso], así como del diálogo construido entre el gobierno y la comunidad, donde se tienen que compartir deseos y valores, pero también se tienen que aterrizar para hacerlos realidad. Tienes que estar en la raíz de las discusiones [como Puerto], de forma que puedas generar confianza y motivaciones compartidas y que aquello que implementas refleje aquellos valores compartidos.

Diane Oshima

- Complementar la modificación y actualización administrativa con el diseño y formalización de diferentes órganos consultivos y deliberativos que participan del diseño de la infraestructura.
- Asegurar el principio de transparencia y datos abiertos en la gestión portuaria.
- Destinar los recursos necesarios para dar cabida a los procesos participativos y de consulta, asegurando su viabilidad en relación con la actividad económica desarrollada.
- Incorporar mecanismos de seguimiento y evaluación para generar auditorías ciudadanas que velan por el interés continuo del cumplimiento del interés general.

Innovamos en los procesos de planificación portuaria

El sistema de planificación y gestión de las infraestructuras portuarias tiene que responder a la evolución de la economía y de las demandas y los derechos de las personas, esto requiere una perspectiva multidisciplinar e innovadora.

La obsolescencia anticipada de muchas de las infraestructuras portuarias demuestra la necesidad de introducir procesos de planificación, participativos y no rígidos, que incorporan voces complementarias a las de la logística y la ingeniería.

"Las instituciones no se han formado con enfoque holístico. Se puede incluir a la ciudadanía para discutir asuntos de manera colaborativa, formar visiones comunes e intentar llegar a soluciones más perdurables, más sostenibles y holísticas. Después de esto, se puede pensar en cómo organizar una estructura [de planificación con enfoque holístico] a largo plazo.

Stefan Al

Los objetivos de optimización de la gestión, de apertura a la participación y la transición de un modelo de construcción masiva de infraestructuras duras a un modelo más innovador y sostenible con soluciones verdes y azules, exige modelos de planificación multidisciplinarios. Las perspectivas monodisciplinares

y tecnocráticas son incapaces de responder a la complejidad creciente ligada a los nuevos derechos sociales y a los desafíos climáticos, y han fracasado a la hora de pensar las infraestructuras portuarias a escala humana.

"Hay que reconocer que los puertos tienen que estar a escala humana. y porque funcionan [a escala humana], no podemos exigir un crecimiento constante, tenemos que pensar en las compensaciones que se producen en el seno del puerto. Esta negociación [sobre el crecimiento] podría acabar optando porque el puerto no sea el más grande o el más rico de la región. Sí que puede ser un puerto más humano, más equitativo y mejor integrado, entonces se tiene que trabajar la educación, también de los trabajadores y trabajadoras públicos.

Laleh Khalili

Es necesario entonces diseñar los mecanismos de gestión y participación para unos puertos, unas ciudades y unos territorios que cambien, para qué puedan responder a la evolución de la economía, las demandas y los derechos.

"Las leyes y la política pública están pensadas para ciudades estáticas, ciudades que no cambian. [...] [Pero], ¿cómo nos pensamos desde la multiplicidad y en una relación menos dictatorial, con nuestro medio ambiente? Hay que empezar a pensar, cada vez que hacemos infraestructura

nueva, en la flexibilidad necesaria que tienen que tener estas infraestructuras, porque nuestra forma antigua de hacerle frente a los procesos naturales y climáticos no es suficiente.

Gabriella Gómez-Mont

- Formar equipos multidisciplinares que permitan incorporar miradas estratégicas con atención al desarrollo de las sociedades y retos comunes.
- Incorporar estudios de opinión y herramientas de co-diseño con ciudadanía que permitan explorar alternativas al desarrollo de infraestructuras portuarias.
- Priorizar principios de prevención frente a modificaciones sustanciales que requieran inversiones de capital público sin la garantía de impactos positivos sobre el interés general.

BIBLIOGRAFIA



- Eurostat. (2011) Eurostat Regional Yearbook 2011. Coastal Regions, 13, http://www.efta.int/eea/eu-programmes/marco-polo. Brussels, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Forte, F., Fusco Girard, L. & Nijkamp, P. (2005) Smart policy, creative strategy and urban development. Studies in Regional Science, 35(4), 947–963.
- Glaeser, E.L. & Gottlieb, J.D. (2009). The Wealth of Cities: Agglomeration Economies and Spatial Equilibrium in the United States. *Journal of Economic Literature*, 47 (4), 983–1028.
- Global Alliance for Buildings and Construction (2017). UN Environment. Global Status Report 2017. London: World Green Building Council.
- Hein, C. (2014). Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations. International Journal of Global Environmental Issues, 13(2/3/4), 339.
- Nijkamp, P. & Kourtit K. (2013). The "New Urban Europe": Global Challenges and Local Responses in the Urban Century. European Planning Studies, 21(3), 291–315.
- Paixão, A.C. & Marlow, P.B. (2002). Strengths and weaknesses of short sea shipping. Marine Policy, 26(3), 167–178.
- Schipper, C.A., Vreugdenhila, H., & De Jong, M.P.C. (2017). A sustainability assessment of ports and port-city plans: Comparing ambitions with achievements.

 Transportation Research Part D: Transport and Environment, 57, 84-111.
- Suárez-Alemán, A. (2016). Short sea shipping in today's Europe: A critical review of maritime transport policy. Maritime economics & logistics, 18 (3), 331-351.
- The World Bank (2021). The Container Port Performance Index 2020: A Comparable Assessment of Container Port Performance. Washington, DC: World Bank.

Innovación y trabajo

- Altuzarra, A., Gálvez-Gálvez, C., González-Flores, A. (2019). Economic Development and Female Labour Force Participation: The Case of European Union Countries. Sustainability, 11 (7), 1962.
- Chattopadhyay, R. & Duflo E. (2004). Women as policy makers: evidence from a randomized policy experiment in India. Econometrica, 72(5), 1409-1443.

- Dezsö, C. L. & Ross, D.G. (2012) Does female representation in top management improve firm performance? A panel data investigation. Strategic Management JournalVolume 33, Issue 9 p. 1072-1089.
- Glaeser, E.L. (2012). Triumph of the city: how our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier. New York: Penguin Books.
- Glaeser, E.L. & Joshi-Ghani, A. (2014). Overview -- The Urban Imperative: Toward
 Shared Prosperity. Policy Research Working Paper. Washington: The World
 Bank
- International Maritime Organisation (2022). Women in Maritime. https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/WomenInMaritime.aspx
- Jansen, M., Brandellero, A., & van Houwelingen, R. (2021). Port-city transition: Past and emerging socio-spatial imaginaries and uses in Rotterdam's makers district. Urban Planning, 6(3), 166-180.
- Madgavkar, A., Ellingrud, K. & Krishna, M. (2016). The economic benefits of gender parity. Stanford Social Innovation Review. Retrieved from www.mckinsey. com/mgi/overview/in-the-news/the-economic-benefits-ofgender-parity
- OECD. (2013). The competitiveness of global port-cities: Synthesis report. http://dx.doi.org/10.1787/9789264205277-en
- Witte, P., Slack, B., Keesman, M., Jugie, J.-H., & Wiegmans, B. (2018). Facilitating start-ups in port-city innovation ecosystems: A case study of Montreal and Rotterdam. Journal of Transport Geography, 71, 224–235.
- Piorr, A., Ravetz, J.; Tosics, I. (2011). *Peri-urbanisation in Europe: Towards a European Policy to Sustain Urban-Rural Futures;* Synthesis report of the PLUREL project; Copenhagen: University of Copenhagen.
- Ravetz, J. (2013). New Futures for Older Ports: Synergistic Development in a Global Urban System. Sustainability, 5, 5100-5118.
- UN Women (2014). The World Survey on the role of women in development 2014: Gender equality and sustainable development. United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women (UN Women).

Cuidad y territorio

- ESPO (2010). Code of Practice on Societal Integration of Ports.

 Recuperat en: https://www.espo.be/media/espopublications/
 ESPOCodeofPracticeonSocietalIntegrationofPorts2010.pdf
- Daamen, T.A.; Vries, I. (2013) Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. Journal of

- Transport Geography, Volume 27 (p. 4-13). https://doi.org/10.1016/j. jtrangeo.2012.03.013
- Dal Cin, F., Hooimeijer, F. & Matos Silva, M. (2021). Planning the Urban Waterfront Transformation, from Infrastructures to Public Space Design in a Sea-Level Rise Scenario: The European Union Prize for Contemporary Architecture Case. Water, 13 (2), 218.
- Girard, L. F. (2013). Toward a Smart Sustainable Development of Port Cities/Areas: The Role of the "Historic Urban Landscape" Approach. Sustainability, 5, 4329–4348.
- Grindla, A. (2008) Ciudades y puertos. Ciudades (11), pp. 55-80.
- Hee, L. (2015). Can Dense Cities Really Be Liveable? In Rassia, S.Th., & Pardalos, P.M. (Ed), Future City Architecture for Optimal Living (p.81-104). Springer Cham.
- Hein, C.M. (2019). The Port Cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships. PORTUSplus, 8.Hein, C.M. (2021). Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories. Urban Planning, 6(3), 1–9.
- Hoyle B. (2000). Global and Local Change on the Port-City Waterfront. Geographical review, 90 (3), 395-417.
- Jansen, M., Brandellero, A., & van Houwelingen, R. (2021). Port-city transition: Past and emerging socio-spatial imaginaries and uses in Rotterdam's makers district. Urban Planning, 6(3), 166-180.
- Kermani, A. A., van der Toorn Vrijthoff, W., & Salek, A. (2020). The impact of planning reform on water-related heritage values and on recalling collective maritime identity of port cities: The case of Rotterdam. In C. Hein (Ed.), Adaptive strategies for water heritage (pp. 344–361). Springer, Cham.
- Vries, I. (2012) Pot-City Developer; strategies of port authorities towards the port-city interface. 13th World Conference Cities and Ports. At Nantes, France.
- Shubert, D. (2004) Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas. Ciudades (8), pp. 15-36.
- Wang, F., Zhao, M X., Meng, Q.L. (2020). Analysis of the vitality measurement and correlation. IOP conference series. Earth and environmental science, 612 (1)
- Wolfrum, S. (2018). Porous City: From Metaphor to Urban Agenda. Basel/Berlin/ Boston: Walter de Gruyter GmbH.

- Brears, R.C. (2018). Blue and green cities: the role of blue-green infrastructure in managing urban water resources. London: Palgrave Macmillan, 2018.
- Choe, E.Y., Kenyon, A. & Sharp, L. (2020). Designing blue green infrastructure (BGI) for water management, human health, and wellbeing: summary of evidence and principles for design. University of Sheffield.
- COM. (2011) White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area –
 Towards a competitive and resource efficient transport system. European
 Commission, 144 final, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/
 TXT/?uri=celex:52011DC0144.
- European Environment Agency (2020). 2019 Annual Report from the European Commission on CO2 Emissions from Maritime Transport. Brussels: European Commission.
- Evans, A.J., Garrod, B., Firth, L.B., Hawkins, S.J., Morris-Webb, E.S., Goudge, H., Moore, P.J. (2017) Stakeholder priorities for multi-functional coastal defence developments and steps to effective implementation. Marine Policy, 75, 143–155.
- Hanson, S., Nicholls, R., Ranger, N., Hallegatte, S., Corfee-Morlot, J., Herweijer, C., Chateau, J. (2011). A global ranking of port cities with high exposure to climate extremes. Climatic Change, 104, 89–111.
- Ichinko, T., Drouet, L., Vrontisi, Z., Hof, A., Hinkel, J., Mochizuki, J., Bosetti, V., Fragkiadakis, K., Van Vuuren D., and Lincke, D. (2019). Economy-Wide Effects of Coastal Flooding Due to Sea Level Rise: A Multi-Model Simultaneous Treatment of Mitigation, Adaptation, and Residual Impacts. Environmental Research Communications, 2.
- Kuwae, T. & Crooks, S. (2021), Linking climate change mitigation and adaptation through coastal green-gray infrastructure: a perspective. Coastal engineering journal, 63 (3), 188-199
- Medda, F. & Trujillo, L. (2010) Short-sea shipping: An analysis of its determinants. Maritime Policy & Management 37(3), 285–303.
- McVittie A. & Hussain S. S. (2013) The Economics of Ecosystems and Biodiversity Valuation Database Manual.
- Nicholls, R.J., Hanson, S., Herweijer, C., Patmore, N., Hallegatte, S., Corfee-Morlot, J., Chateau, J. and Muir-Wood, R. (2007) Rankings of the World's Cities Most Exposed to Coastal Flooding Today and in the Future. Executive Summary, Paris: OECD, Paris.
- O'Donnell, E.C.; Netusil, N.R.; Chan, F.K.S., Dolman, N.J., Gosling, S.N. (2021) International Perceptions of Urban Blue-Green Infrastructure: A Comparison across Four Cities. Water, 13(4), 544.

Suleiman, L. (2021). Blue green infrastructure, from niche to mainstream: Challenges and opportunities for planning in Stockholm. Technological Forecasting and Social Change, 166, 120528.

Gobierno y participación

- Brears, R.C. (2018) Blue and green cities: the role of blue-green infrastructure in managing urban water resources. London: Palgrave Macmillan, 2018.
- Daamen, T.A., Vries, I. (2013) Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. Journal of Transport Geography, 27, 4-13.
- Jansen, M., van Tulder, R., Afrianto R. (2018) Exploring the conditions for inclusive port development: the case of Indonesia, Maritime Policy & Management, 45(7), 924-943.
- Hein, C.M. (2019). The Port Cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships. PORTUSplus, 8.Hein, C.M. (2021). Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories. Urban Planning, 6(3), 1–9.
- Hesse, M. (2018). Approaching the Relational Nature of the Port-City Interface in Europe: Ties and Tensions Between Seaports and the Urban. Tijdschrift voor economische en sociale geografie, 109 (2), 210-223.
- Notteboomab, T., De Langenc, P., Jacobse, W. (2013). Institutional plasticity and path dependence in seaports: interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines. Journal of Transport Geography, 27, 26–35.
- O'Faircheallaigh, C. (2010). Public participation and environmental impact assessment: Purposes, implications, and lessons for public policy making. Environmental Impact Assessment Review, 30 (1), 19-27.

Testimonios



Laleh Kalili

ENLACE

CARGO



Profesora de política internacional en la Universidad Queen Mary de Londres

Reino Unido

Laleh Khalili es profesora de relaciones internacionales en la Universidad Queen Mary de Londres. Se doctoró en la Universidad de Columbia. Sus principales áreas de investigación son la logística y el comercio, las infraestructuras, la vigilancia y el encarcelamiento, el género, el nacionalismo, los movimientos políticos y sociales, los refugiados y las diásporas en Oriente Medio. Su último libro, Sinews of War and Trade (Verso, 2020), explica cómo el transporte marítimo se ha convertido en un elemento central del capitalismo global.

MIN. 5:35 Actualmente, entre el 80 y el 90% de las mercancías del mundo, sean naturales o procesadas, viajan por barco. Así, el transporte marítimo continúa teniendo una importancia enorme, sobre todo a largas distancias y durante largos periodos temporales.

Comercio y desarrollo económico

MIN. 49:18 Dadas las particularidades de nuestro momento, con el peligro del cambio climático, se tiene que pensar mucho en como los puertos pueden participar en los procesos de reciclado y reutilización.

MIN. 24:09 Con la automatización [de procesos] y la exigencia de mayor formación, más alta es la posibilidad que las mujeres puedan participar en las ocupaciones portuarias, [...] Pero, por otro lado, la entrada de las mujeres en la mano de obra suele producirse a expensas de la reducción general del número de puestos de trabajo y también la eliminación de algunas categorías del mismo.

Innovación y trabajo

MIN. 44:59 Los reglamentos en torno al trabajo tienen que reforzarse mucho más para que haya trabajadores y trabajadoras con acceso a derechos no solo en los muelles, sino también en los barcos que llegan.

MIN. 47:37 Hay que replantear qué puestos de trabajo consideramos de baja calificación. Porque, como hemos aprendido en la época de las pandemias, no hay puestos de trabajo poco cualificados, solo hay puestos de trabajo con salarios bajos. [...] Tenemos que pensar en la reeducación del público y demandar el aumento de los salarios de aquellos puestos de trabajo que consideramos "poco cualificados".

MIN. 7:48 Algunos puertos acaban convirtiéndose en puertos de destino realmente importantes y otros en puertos de tráfico. [Los centros de tráfico] no generan necesariamente conjuntos de relaciones sociales [con] sus regiones. Lo que acaban haciendo, porque están mirando hacia el exterior, es actuar como una especie de centro entre diferentes países, entre diferentes espacios transnacionales.

Ciudad y territorio

MIN. 42:10 La mayor parte del tiempo, cuando los puertos están implicados en el desarrollo del frente marítimo, tienden a ser construidos y gobernados por empresas privadas, a menudo por la misma autoridad portuaria, cosa que significa que pueden dictar quién puede entrar en el espacio del puerto deportivo o del puerto comercial y quien no puede. [...] y acaban convirtiendo ese espacio en un centro comercial en el agua.

MIN. 54:51 Hay maneras de abordar [el diseño] que realmente permite la integración del puerto en la ciudad. El Puerto de Róterdam lo hace cada vez que crean una oportunidad para ampliar el puerto, se crean playas en el otro lado [...] Gran parte es accesible tanto por bicicleta como por transbordadores.

74 LALEH KALILI

Medio ambiente y salud

Los barcos con banderas de conveniencia tienden a verter mucha más contaminación en las aguas, tienden a tener unas condiciones de trabajo mucho peores, tienden a tener problemas de salud y seguridad mucho peores. A menudo, también tienden a ser barcos en peor estado. [...] Tiene que haber tanto a escala nacional, pero especialmente a escala municipal, una línea mucho más dura en torno a la regulación de las banderas de conveniencia y la lista negra de algunos pabellones o la lista negra de algunos armadores para que haya un mejor mecanismo de aplicación.

Gobierno y participación

MIN. 12:07 El capital global dictamina los términos en que se localizan las infraestructuras, sean infraestructuras extractivas, productivas o de transporte, como los puertos. Creo que este es uno de los espacios de lucha más interesantes [...]. Cuando nos referimos a un puerto, las autoridades locales tendrían que tener mucho que decir sobre los parámetros con los cuales el capital global opera en esa particular localización.

MIN. 46:06 Si queremos que el puerto no sea un espacio bajo vigilancia, los barcos que entren en el puerto tienen que ser seguros. Por lo tanto, se necesita un régimen de inspección mucho más fuerte, con el fin de garantizar que los barcos que entren estén en mejores condiciones.

MIN. 46:40 Hay que tener una participación activa en todos los procesos de planificación portuaria, por la gobernanza de una ciudad en particular o por la gestión portuaria. Que participan grupos civiles, asociaciones vecinales, pero también grupos de pequeñas empresas que participan en la planificación alrededor de los puertos.

MIN. 47:15 Necesitamos grupos ciudadanos involucrados directamente en el puerto, para poder decidir, por ejemplo, en qué dirección va una carretera, o qué tipo de instalaciones se ofrecen a los conductores y conductoras [de los camiones], cómo se regula el tráfico de camiones o las conexiones ferroviarias que pasan por la ciudad...

MIN. 48:30 Hay que reconocer que los puertos tienen que estar a escala humana. Y para que funcionen [a escala humana], no podemos exigir un crecimiento constante, tenemos que pensar en las compensaciones que se producen en el seno del puerto. Esta negociación [sobre el crecimiento] podría acabar optando porque el puerto no sea el más grande o el más rico de la región. Pero sí que puede ser un puerto más humano, más equitativo y mejor integrado, entonces se tiene que trabajar la educación, también de los trabajadores públicos.







Keller Easterling

ENLACE

CARGO



Diseñadora, escritora y profesora en Yale EE.UU.

Keller Easterling es diseñadora, escritora y profesora en Yale. Entre sus libros se encuentran Medium Design (Verso 2021), Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space (Verso, 2014), Subtraction (Sternberg, 2014), Enduring Innocence: Global Architecture and its Political Masquerades (MIT, 2005) y Organization Space: Landscapes, Highways and Houses in America (MIT, 1999). Easterling es también coautora (con Richard Prelinger) de Call it Home, una historia en laserdisc/DVD de los suburbios de Estados Unidos entre 1934 y 1960. Su investigación y sus escritos fueron incluidos en las Bienales de Venecia de 2014 y 2018. Easterling es United State Artist 2019 en Arquitectura y Diseño.

Un nuevo tipo, de los llamados productos espaciales, sería el interpuerto comercial global, que es una ciudad global de zona franca, está vinculado, también, a los puertos interiores y marítimos. [...] Esta zona franca, suele incubar también otros productos espaciales dentro de sus límites. Las ciudades globales de zona franca son las salas de máquinas del neoliberalismo. Se diferencian de los pequeños estados y territorios u otros tipos de enclaves en el hecho que tienen una función particular en el siglo XX que implica exenciones de la legislación laboral y medioambiental, y la agilización de las aduanas y la logística desregulada.

Comercio y desarrollo económico

Los puestos de trabajo en las zonas francas suelen ser puestos de trabajo mal pagados y no calificados en las industrias anexas a los puertos. Muchos de estos puestos de trabajo tienen que ver con la "manipulación de materiales", la clasificación de cosas en almacenes o contenedores.

Innovación y trabajo

Es posible [conseguir] que todo el mundo sea mucho más consciente del coste real de las redes de comercio mundial al entender cuál es su coste [y beneficio] en términos de puestos de trabajo.

Dentro de una narrativa de progreso, las personas que dirigen las ciudades a veces hacen proyecciones donde el próximo centro comercial o la siguiente aerotròpolis serán increíblemente productivos. Aun así, estaría bien poder sustituir esto por otra narrativa.

El puerto es un lugar vinculado a los intereses de otros países con los que se comercia. Por lo tanto, está y no está. El puerto atrae mano de obra que puede requerir nuevas infraestructuras en el centro o la periferia. La logística portuaria también ha dado forma a todo tipo de paisajes manufactureros y agrícolas.

Ciudad y territorio

Hay un tipo de tiranía en el comercio global: la exigencia de una logística y unos comportamientos regimentados y universalmente aplicados que pueden resultar opresivos.

Gobierno y participación

Las ciudades, especialmente las de los países en desarrollo, pueden hacer un mejor negocio con sus activos [portuarios] requiriendo inversiones compensatorias en cosas que la ciudad necesite, como el transporte público, la vivienda o la inversión industrial. Esta negociación puede ser productiva para muchas ciudades.

78 KELLER EASTERLING







Miriam García García

ENLACE

CARGO



Doctora arquitecta, paisajista, urbanista y directora de LAND LAB

España

Miriam García García (Sama-Langero, Asturias, 1971) es arquitecta (1989) y doctora (2017) por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (ETSAM) con Premio Extraordinario de Doctorado 2018 por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM). Es además paisajista, técnico urbanista y directora de LAND LAB, laboratorio de paisajes, oficina con base en Barcelona. Desde ella colabora en diferentes proyectos destinados al fomento y desarrollo de la planificación espacial, el paisaje, el diseño urbano y su adaptación al cambio climático. Actualmente es profesora de la Maestría en diseño del paisaje de la Universidad Pontificia Bolivariana (UPB), el Máster Universitario en Urbanismo y Estudios Territoriales del Instituto Nacional de Administración Pública de Madrid y del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Catalunya (DUOT, ETSAB, UPC). Así mismo, es Miembro de la Asamblea para el Clima Neutral y las Ciudades Inteligentes de la Comisión Europea y del Comité Científico de Europan Europe.

Ciudad y territorio

MIN. 2:36 El territorio y el puerto tienen que tener solidaridad territorial. No es un organismo autónomo ni ajeno. Es en muchos casos el origen de la riqueza sociocultural de un espacio, en otros un motor. Esto hace que las externalidades e impactos que genera sean tan grandes como su capacidad de hacer latir ese territorio. Lo más importante es entender que no es un objeto en sí mismo, forma parte de un sistema.

MIN. 25:00 Las sociedades van cambiando y van asumiendo valores diferentes: ambientales, culturales, sociales, y lo que más valoran es lo que cuidan. En la sociedad contemporánea, como habitantes del antropoceno, nuestro mayor valor es el cuidado del medio ambiente, de los humanos y no humanos. Hemos aprendido que no podemos habitar un planeta sin los no-humanos.

MIN. 5:26 Para valorar los efectos de cualquier transformación, tenemos que considerar estos entornos abiertos, son sistemas socioecológicos abiertos [...] Sin entender este dinamismo y el entorno al sistema, no vayamos a poder abrazar los retos de adaptación.

Medio ambiente y salud

MIN. 7:46 Estas tres cuestiones: la afección a ecosistemas, la erosión y la intrusión salina, son tres de los efectos del cambio climático en el litoral. Y los puertos amplifican las dinámicas naturales del cambio climático en el litoral.

MIN. 13:43 Metodológicamente, uno de los criterios para abrazar la resiliencia ante los efectos del cambio climático es tener en consideración las variables lentas del cambio climático, es decir, que la subida gradual del nivel del mar, la erosión, la intrusión salina o la degradación de los ecosistemas se tienen que tener en cuenta a 2045, por ejemplo, y a 2100. Cualquier trabajo que no se plantee así, no se puede considerar resiliente ni adaptativo, porque no está teniendo en cuenta los efectos a largo plazo.

MIN. 29:45 Cuando las posturas, en vez de ser dialécticas, son de [auto]protección, lo que se consigue es la confrontación. Lo que permite el estudio, el análisis, el desarrollo de la evaluación ambiental, es la dialéctica, ese mecanismo para llegar a los acuerdos. Pero cuando te atrincheras en que no es necesario hacer algo, el resultado es la confrontación, no se puede crecer.

Gobierno y participación







Gabriella Gómez-Mont

ENLACE

CARGO



Fundadora de Experimentalista México

Gabriella Gómez-Mont es la directora y fundadora de Experimentalista, un nuevo tipo de estudio urbano y creativo que trabaja con alcaldías, ciudades y organizaciones en todo el mundo. Gabriella fundó el Laboratorio para la Ciudad, el área experimental de innovación cívica y creatividad urbana del gobierno de la Ciudad de México de 2013 al 2018. Además de su fascinación por todo lo relacionado con lo urbano, Gabriella es también periodista, artista visual y directora de documentales. Ha sido galardonada con varios reconocimientos internacionales por su trabajo en diferentes campos: primer lugar del Audi Urban Future Award y el Best Art Practice Award, otorgado por el gobierno italiano; asimismo, el TED City 2.0 Prize, entre otros.

Comercio y desarrollo económico

MIN. 30:13 Es interesante empezar a dar un vistazo a cuáles son nuestros modelos de progreso. No podemos dar por hecho que la noción de un puerto como infraestructura será estable en el tiempo, sino que tiene que abrir espacios para reinventarse. Son necesarias las conversaciones alrededor de los espacios de posibilidad futura. [Estas conversaciones] hay que hacerlas entre personas que piensan desde diferentes ángulos sobre qué significa la globalización, el transporte marítimo, la relación con el resto del mundo, el tráfico de ideas, la movilidad de los cuerpos, etc. y que entonces justo se genere un pequeño motor interno, abierto a aquello externo, donde la reinvención de uno mismo como infraestructura, como ciudad, se vuelva posible.

Innovación y trabajo

MIN. 11:07 Tanto en cuestiones generales de infraestructura, como en justicia espacial, es importante, cuando nos vayamos acercando a temas de innovación, cultura y creatividad, entender que la creatividad en sí misma tiene que ser hiperdiversa.

Después de que ya hay cierta infraestructura instalada, de bibliotecas, mercados públicos, centros de innovación, universidades, espacio público, creo que nos tenemos que acercar en la escala de lo micro, del barrio, del vecindario, de la manzana para también continuar inyectando este tipo de posibilidades que, muchas veces tienen una flexibilidad que no tienen las grandes infraestructuras.

Ciudad y territorio

MIN. 1:10 El "path dependency" [se refiere a] ciertas infraestructuras base [que] son tan potentes que generan direcciones muy precisas para las ciudades y que después es muy difícil deshacernos de esa dirección. [...] ¿Qué le veo como reto a estas grandes infraestructuras? Justamente esto, que se comen otras ciudades posibles.

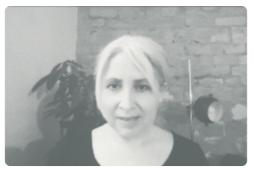
MIN. 5:25 Las grandes infraestructuras ya no se pueden planear como se planeaban antes. Que no sean monolíticas, sino justamente que se entiendan desde su dinamismo, desde una multitud de funciones, para un mundo que es mucho menos fácil de predecir que el que era hace una década.

MIN. 18:27 En el momento que tenemos la posibilidad de activar un símbolo importante para la ciudad, lo más conveniente es tener una multiplicidad de formas de pertenencia a este símbolo, de maneras de utilizar este espacio. Si consideramos necesario que estas infraestructuras sean antimonolíticas, ¿cómo podemos hacer para tejer una forma de pertenencia variada a estos espacios?

Gobierno y participación

MIN. 19:07 En lugar de intentar no tener discusiones públicas sobre estos puntos, más bien lo que tenemos que conseguir es profundizar en ellas. Tenemos que abrirlas [las discusiones sobre infraestructuras] a la discusión pública, generar capas igual de activas de personas expertas y ciudadanía para entender cuáles son los puntos débiles, incluso peligrosos, y cómo podemos generar otras alternativas en torno a ellos.

MIN. 47:55 Las leyes y la política pública están pensadas para ciudades estáticas, ciudades que no cambian. [...] [Pero] ¿cómo nos pensamos desde la multiplicidad y en una relación menos dictatorial, con nuestro medio ambiente? Hay que empezar a pensar, cada vez que hacemos infraestructura nueva, en la flexibilidad necesaria que tienen que tener estas infraestructuras, porque nuestra forma antigua de hacerle frente a los procesos naturales y climáticos no es suficiente.







Stefan Al

ENLACE

CARGO



Arquitecto, urbanista y profesor en la Universidad de Columbia

Países Bajos

Stefan Al, PhD RA LEED AP Como arquitecto y diseñador urbano holandés con sede en Nueva York, Stefan Al trabaja en el diseño de desarrollos de uso mixto, planos directores y torres de gran altura en todo el mundo. Se ha centrado en cuestiones urgentes relacionadas con el diseño de proyectos a gran escala dentro de la ciudad contemporánea, como la alta densidad, la movilidad sostenible y la resiliencia urbana. En este trabajo, puede extraer de su extensa investigación y ocho libros que han sido ampliamente aclamados en medios como Wall Street Journal, Architectural Record, The Times y NPR. Además de su trabajo como arquitecto en ejercicio, ejerció como residente de TED, profesor en diversas instituciones como Virginia Tech y la Universidad de Columbia, y asesor de varios gobiernos locales, incluido Hong Kong.

Comercio y desarrollo económico

MIN. 27:03 Las soluciones multifuncionales híbridas tienen muchas ventajas, tanto en cuanto a cómo se integra [la infraestructura] en la ciudad, por los usos múltiples y la actividad a todas horas, y para ser capaz de financiar el desarrollo de la misma estructura.

MIN. 16:57 Cuando pensamos en la infraestructura, como infraestructura gris, solo tiene un objetivo. Así que pensáis en un dique, solo puede bloquear, o una cañería de hormigón solo puede mover agua. Pero si tenemos la solución basada en la infraestructura verde, como una duna, consigue mucho más que esto. Se convierte en parte del paisaje, puede convertirse en un espacio público que la gente puede disfrutar y andar, y se convierte en una oportunidad para que los ecosistemas prosperen.

Medio ambiente y salud

MIN. 17:30 La frontera entre el océano y la tierra es extremadamente fértil para los ecosistemas. Así que, si la convertimos en una frontera gris, no tiene ninguna posibilidad de sobrevivir, pero si la convertís en un borde verde, hay muchas oportunidades porque las diferentes especies prosperan. Nueva York, en lugar de adoquines de hormigón, [tiene] piedras producidas a medida diseñadas de tal manera que puedan acomodar la población de ostras. Y las ostras son maravillosas para los puertos porque limpian el agua. Así que ayudan a purificar el agua y, al mismo tiempo, la gente de Nueva York aprecia realmente las ostras para comer, de forma que estimula la economía. Y lo utilizan como herramienta educativa. Así que los niños y niñas de la escuela, van allá y ven cómo se cultivan las ostras y cómo se recolectan.

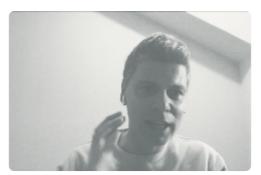
MIN. 40:00 Lo más interesante sobre [las] soluciones blandas, en vez de las duras, es que no son binarias. Cuando pensamos, por ejemplo, en una barricada o una presa, están o cerradas o abiertas. Pero, las soluciones menos duras son mucho más graduales. Pueden ayudar a atenuar las olas porque absorben parte de los impactos. Y además, cuando se dañan, no significa que estén totalmente destruidas, el sistema está a salvo, es un sistema vivo que se regenera por sí mismo.

90 STEFAN AL

Gobierno y participación

MIN. 42:33 Se tiene que cambiar el proceso de una ingeniería con un solo foco, o una ingeniería con un enfoque duro, por una mirada multidisciplinaria, con agentes diversos y un enfoque colaborativo que mira la oportunidad de manera holística. [...] [Esto] supone una mejora del proceso, porque se obtienen múltiples puntos de vista y beneficios de esta infraestructura.

MIN. 45:13 Las instituciones no se han formado con enfoque holístico. Se puede incluir a la ciudadanía para discutir asuntos de manera colaborativa, formar visiones comunes e intentar llegar a soluciones más perdurables, más sostenibles y holísticas. Después de esto, se puede pensar en cómo organizar una estructura [de planificación con enfoque holístico] a largo plazo.







Katy Fox-Hodess

ENLACE

CARGO



Profesora de Relaciones Laborales y Directora de Investigación del Centre for Decent Work, Sheffield University Management School

EE.UU. / Reino Unido

Katy Fox-Hodess es doctorada y profesora de Relaciones Laborales y Directora de Desarrollo de la Investigación del Centro para el Trabajo Decente de la Universidad de Sheffield en Inglaterra. Experta en sindicalismo mundial de trabajadores portuarios, es cofundadora de la Red Internacional de Investigación Laboral y Logística. Su trabajo académico ha sido publicado en el British Journal of Industrial Relations, Work, Employment and Society, y Latin American Politics and Society, entre otros. Crédito fotográfico por Sergio Souza.

Innovación y trabajo

En Europa, las mayores amenazas para los estibadores en los últimos 10-20 años han venido de los estados y del gobierno europeo, más que de las empresas privadas. Así pues, a principios de los años 2000 se intentó, a través de las directivas portuarias, desregular el trabajo portuario en toda Europa e introducir un sistema en el cual los mismos marineros y marineras pudieran descargar los barcos en lugar de los estibadores.

Los sindicatos de trabajadores portuarios están integrados mayoritariamente por hombres. Por lo tanto, la unión española, la unión inglesa y la unión sueca han hecho esfuerzos para conseguir la entrada de mujeres. En diferentes puertos, tienen en torno a un 10 o 15% de mujeres. Aun así, es un número muy, muy bajo. Y en algunos puertos, en algunos países, este trabajo está completamente dominado por hombres.

Un tema realmente importante que a menudo no se examina es pensar en el trabajo de forma holística en el puerto, esto quiere decir también todo el personal que se ocupa de la carga, especialmente los camioneros y camioneras y las personas que trabajan en los almacenes, que a menudo son personas migradas o racialitzades, con condiciones [laborales] muy deficientes.

Un hecho que realmente se da en todo el mundo, es que este tipo de ciudades con una herencia patrimonial marítima, a menudo se hacen muy turísticas, como es el caso de San Francisco. [...] Con el tiempo, el valor inmobiliario de estos frentes marítimos aumenta considerablemente a causa del turismo, y la infraestructura portuaria se mueve a las afueras de la ciudad, o simplemente desaparece y se mueve en otras ciudades, que es realmente lo que está pasando en el caso de San Francisco.

Ciudad y territorio

94 KATY FOX-HODESS

Medio ambiente y salud

El impacto medioambiental en los puertos es sin duda una gran preocupación para los trabajadores y las trabajadoras del puerto, porque [son] las personas más afectadas por la contaminación emitida por los barcos o los camiones al ralentí. [...] Los índices de asma, los índices de varios cánceres [son más elevados], la esperanza de vida o la esperanza de vida proyectada es mucho menor para este colectivo en Europa.

Hay algunos ejemplos interesantes de coaliciones entre sindicatos y ecologistas. El más importante es el del puerto de Long Beach, la Coalición Blue-Green, que reúne los sindicatos de estibadores y estibadoras y los y las transportistas con los [grupos] ecologistas, y que ha conseguido que se establezcan nuevas normas.







Diane Oshima

ENLACE

CARGO



Directora de Planificació i Medi ambient del Port de San Francisco

EEUU

Diane Oshima tiene treinta años de experiencia liderando la planificación del litoral, proyectos medioambientales y cumplimiento normativo para el Puerto de San Francisco. Como exdirectora de la División de Planificación y Desarrollo del Puerto, Diane desarrolló y gestionó el Waterfront Plan del Puerto de San Francisco, que ha guiado el desarrollo de nuevos parques y la red de acceso público, la rehabilitación del edificio de ferris y los muelles históricos del puerto, y los nuevos barrios de Mission Rock y Pier 70. Diane se jubiló el 2021, pero continúa trabajando con el Puerto como asesora y en tareas especiales de proyectos.

Comercio y desarrollo económico

MIN. 2:24 Hay que identificar de manera realista las fortalezas [de un ecosistema ciudad-puerto-territorio] para acoger una amplia variedad de actividades [económicas] y trabajar en entornos urbanos altamente densos. A la vez que ha habido un interés creciente al transformar los frentes marítimos con usos urbanos, también existe una corriente importante que pide priorizar los usos marítimos. El hecho de priorizar estos últimos tiene que servir también para entender qué otros usos compatibles se pueden dar.

MIN. 51:56 Hay algunos departamentos de la ciudad muy implicados en la adaptación en la subida del nivel del mar, porque tienen activos en riesgo. También hay otras agencias de la ciudad que están trabajando de forma conjunta para desarrollar un marco coordinado de principios sobre cuáles son los activos que la ciudad necesita actualizar y adaptar. Actualmente, nosotros [el Puerto de San Francisco] estamos iniciando las conversaciones con el sector privado para empezar un proceso de pedagogía sobre posibles inversiones necesarias que también tendrán que planificar.

Medio ambiente y salud

MIN. 1:15:43 El frente marítimo es como una comunidad. Sin duda, está el aspecto económico y funcional que es particular del frente marítimo: los puertos son lugares de embarque y de comercio, y la base económica de muchas de sus comunidades. Pero también es un lugar de vida y encanto, de contemplación y de ecología. Y es un gran espacio educativo.

Ciudad y territorio

MIN. 1:03:02 La gente no habría experimentado el paseo marítimo como una zona transitable porque solo se veía como un páramo industrial con muchos muelles obsoletos. Pero una vez que hubo [el estadio de béisbol de los Giants], que atrajo tanta gente de tantos orígenes diferentes para disfrutar de un deporte norteamericano, ayudó a democratizar el paseo marítimo de una manera que pocos otros usos podrían hacer.

MIN. 1:07:01 El acceso público no tiene que ser necesariamente continuo, puede haber pausas en lugares donde no se tiene acceso en los cuales todavía se puede disfrutar de una maravillosa experiencia ante el mar. Es lo qué se puede hacer en estos espacios de acceso público aquello que determina la experiencia.

98 DIANE OSHIMA

Gobierno y participación

MIN. 1:05:40 El acceso público a la costa es un principio muy importante. Aun así, en mi tiempo trabajando en San Francisco he llegado a pensar que no se trata tanto de resultados físicos, sino que depende de la gente y de cómo la gente colabora y se junta para tener conversaciones funcionales.

MIN. 1:08:24 [El éxito del proceso participativo] depende de las condiciones del punto de partida y las sensibilidades de las personas que forman parte [del proceso], así como del diálogo construido entre el gobierno y la comunidad, donde se tienen que compartir deseos y valores, pero también se tienen que aterrizar para hacerlos realidad. Tienes que estar en la raíz de las discusiones [como Puerto], de forma que puedas generar confianza y motivaciones compartidas y que aquello que implementas refleje aquellos valores compartidos.

Los objetivos sobre la utilización de estas apreciadas áreas [de los puertos], tienen que equilibrar los intereses del mayor número de personas, especialmente cuando nos referimos en los frentes litorales de propiedad pública, tendría que ser el objetivo.







Fredrik Lindstål

ENLACE

CARGO



Presidente del Consejo de Estocolmo Hamn AB - Puertos de Estocolmo

Suecia

Empresari, placemaker i polític establert a Estocolm, actualment president del consell d'administració dels ports d'Estocolm. La meua missió professional és crear ciutats i regions inclusives, democràtiques i vibrants. En essència, la planificació urbana consisteix a connectar a les persones i crear espais amables, habitables i viables. Amb un enfocament interseccional i centrat principalment en la cultura, la meua ambició és impulsar aquest desenvolupament per a ser curador i crear espais per al futur.

(46:08) [Los puertos] tendrían que lanzarse a innovar y no culpar a la tecnología. Se tiene que planificar, no solo a largo plazo, sino en un futuro próximo: trabajando conjuntamente con el municipio, pero también con perspectiva estatal, y de la UE.

Comercio y desarrollo económico

(25:30) Los operadores marítimos están pensando en estos términos [los de los nuevos espacios de innovación] y valoran las sinergias que se dan al compartir espacio con otras empresas. No solo tiene que ser [compartir espacio] físicamente, sino también el aspecto intelectual.

Innovación y trabajo

Los puertos crean muchos puestos de trabajo en diferentes sectores. Una tendencia que estamos viendo es el crecimiento de centros y parques logísticos próximos al puerto.

Ciudad y territorio

(21:30) [En Estocolmo] estas enormes zonas portuarias que solían ser antiguos puertos de contenedores están cambiando. Algunos de los obstáculos que tenían que superarse eran, entre otros, determinar qué funciones tienen que estar presentes hoy en día, desde una perspectiva portuaria, y qué funciones tendrán que estar presentes en estos espacios el día de mañana. [...] Tuvimos que encontrar una solución combinada que integraba, entre otras cosas, la creación de edificios de oficinas que funcionan como barreras acústicas y que permiten la construcción de viviendas detrás de ellos.

> Medio ambiente y salud

(43:45) Los puertos de Estocolmo estarán libres de carbono el 2030 y libres de emisiones el 2040, completamente. Pero podemos hacer más. Esta es una misión que podemos embarcar junto con los otros puertos del Báltico. El verdadero juego es mirar más allá de tus fronteras. Por ejemplo, si colaboras con la industria naviera para la electrificación y para [tener] una flota sostenible [propia], puedes tener una flota totalmente electrificada en los Bálticos mucho antes.

102 FREDRIK LINDSTÅL







Jorge Sharp

ENLACE

CARGO



Alcalde de Valparaíso

Chile

Jorge Sharp Fajardo es abogado y político chileno. Miembro de Territorios en Red. Actualmente Alcalde de Valparaíso. En 2016 se presentó como precandidato a la «primaria ciudadana» para la alcaldía de Valparaíso, que ganó con 1.703 votos. En la elección del 23 de octubre de ese año fue elegido como alcalde de Valparaíso con un 53 % de los votos. A dos años de su administración, logró reducir un déficit total en \$6.824 millones. En las elecciones del 15 y 16 de mayo de 2021, fue reelecto como Alcalde de Valparaíso con un total de 64.766 votos (56%).

MIN. 12:02 La actividad y la infraestructura marítima-portuaria tiene una tarea fundamental, que es garantizar el abastecimiento y la reproducción de la vida de los pueblos y las comunidades. Al puerto hay que mirarlo desde la perspectiva de la gente. Esto no quiere decir que la actividad portuaria no sea una actividad extremadamente valiosa para la economía y el desarrollo económico en general, y la actividad de intercambio económico mundial, pero no es lo más importante.

Comercio y desarrollo económico

MIN. 21:34 Las empresas portuarias tienen que tener condiciones laborales dignas y salarios para los trabajadores y trabajadoras proporcionales al movimiento económico que generan. [...] sin producir una casta de trabajadores y trabajadoras alejados de la realidad de la ciudad y del mundo laboral.

Innovación y trabajo

MIN. 57:29 La tarea de las ciudades del siglo XXI es dejar atrás la mirada portuaria del siglo XX y mirar en el siglo XXI las relaciones ciudad-puerto de formas radicalmente diferentes. Todas las ciudades en el mundo enfrentan similares problemas y lo importante es construir soluciones territoriales.

Ciudad y territorio

Ia que tenga una vinculación orgánica. Que tenga un nivel de integración que desde el puerto o desde la ciudad, no sea perceptible la barrera. [...] Hace falta no olvidar que los puertos son un bien público, que son los límites costeros, fundamentales para el desarrollo de las ciudades. El litoral no solo está poblado de la actividad marina-portuaria, también hay la actividad científica, la actividad deportiva, recreativa, cultural, las caletas de pescadores, los terminales pesqueros...

Medio ambiente y salud

MIN. 15:21 Hoy en día, el desarrollo económico que no considera la variable ambiental es un desarrollo económico truncado, que tendrá oposición desde autoridades hasta comunidades. La actividad portuaria debe siempre desarrollarse de manera sostenible ambientalmente, reduciendo al máximo los impactos negativos de contaminación en los ecosistemas y la naturaleza.

Gobierno y participación

MIN. 39:50 Cuando no existen reglas públicas claras, cuando rige el interés corporativo privado por encima del público, pierde el puerto y pierde la ciudad. Ante la debilidad de la institucionalidad de gobiernos locales y portuarios, todas las cosas valiosas que hemos conseguido en la ciudad las hemos hecho peleando.

106 JORGE SHARP





