

The ESPO Tools for Societal Integration of Ports

ESPO: las herramientas
para la integración social
de puertos

El arte nos cuenta mucho sobre la historia. Los cuadros demuestran no solamente cómo vivía la gente y lo que hacían, sino también nos pueden contar lo que les resultaba importante. Contemplando los cuadros de otros siglos, es evidente que la actividad portuaria jugaba un papel primordial en la vida de nuestros antepasados, y formaba una parte esencial a la vida de los pueblos y sus alrededores. A menudo las actividades portuarias no inspiraban unos cuadros grises representando paisajes industriales llenos de humo, polvo y suciedad. Todo lo contrario, en la maravillosa obra de Claude Monet "Impression soleil levant" se puede apreciar el puerto de Le Havre disfrutando del alba cálido y luminoso, formando un conjunto armonioso con los pescadores en el frente. Esto nos lleva al tema principal que me gustaría tratar aquí: ¿Por qué no se pueden encontrar cuadros con escenarios portuarios de colores vivos en el arte contemporáneo? ¿Cómo puede ser que los puertos hayan perdido su vínculo con las ciudades donde se encuentran enclavados o con las cuales tenían una relación estrecha? ¿Cómo podemos mejorar o incluso restablecer la relación entre el puerto y la ciudad? Cuando a los políticos de la zona se les invita a hablar de acontecimientos relacionados con su puerto o durante la inauguración de una nueva obra portuaria, se dirigen al público empleando dichos como "Il n'y a pas de bonheur dans une ville sans l'eau" o "un pueblo sin agua es un pueblo sin carácter". La utilización de este tipo de dicho demuestra que la presencia del agua da a una ciudad un cierto sentido de identidad. No obstante, aunque la presencia del agua sigue atrayendo a la gente, muchas veces el puerto y las actividades portuarias ya no les encantan tanto como antes. Durante las últimas décadas, es indudable que las relaciones entre los puertos y sus ciudades han ido cambiando. Los puertos han experimentado un aumento muy importante en su volumen de actividades a partir de la revolución industrial a finales del siglo XIX. El tamaño de los buques ha aumentado a un ritmo constante, por tanto es más problemático para un barco atracar cerca del centro de la ciudad o incluso dentro de los límites de la ciudad. Además, un buque más grande necesita una infraestructura portuaria más sofisticada. La consecuencia de lo anterior, es que los puertos han tenido que expandirse, y se han visto obligados a desplazarse a lugares fuera de la ciudad. En el pasado una ciudad portuaria se identificaba porque había barcos amarrados cerca de o dentro de la parte céntrica de la ciudad, cargando o descargando delante de los habitantes, mientras que ahora sólo pueden identificarse gracias a las enormes grúas, las filas de contenedores vistosos - cuyo contenido a menudo es una incógnita para los vecinos del barrio - y muchas veces por sus zonas valladas. Los dispositivos de protección, una consecuencia directa de las medidas de seguridad introducidas después de los ataques del 11 de septiembre en los Estados Unidos, han creado un distanciamiento psicológico, que se suma a la distancia física que existía como consecuencia del aumento en el volumen del comercio marítimo y las dimensiones de los puertos. Pero las ciudades han cambiado también. Durante las últimas décadas han vuelto a descubrir los

Award ceremony Genoa special Mention ESPO award 2009

Espo award 2009 Gijón

"Impression soleil levant", Claude Monet 1872

Ceremonia de premiación, Mención Especial Premio ESPO 2009 para Génova

Premio ESPO 2009 para Gijón

"Impression soleil levant", Claude Monet 1872



Art tells us a lot about history. Paintings do not only show us how people lived and what they did, but can also tell us what was important for them. Looking at the paintings of the previous centuries, it is clear that port activity played an important role in the life of our ancestors and was an integral part of the life in and around the towns. Moreover port activity often did not lead to grey paintings showing smoky and dusty industrial scenes. Quite the opposite, Claude Monet's marvellous "Impression soleil levant" shows us the port of Le Havre bathing in a warm and luminous sunrise in complete harmony with the fishermen in the front. This leads us to the main issue I would like to discuss here: Why can we not find similar colourful port paintings in contemporary art? How come that ports have lost their connection with the town they are nestled in or at least linked to? How can we improve or maybe restore the relationship between the port and the town?

With quotes such as "Il n'y a pas de bonheur dans une ville sans l'eau" or "a town without water is a town without character", local politicians are addressing their audience when invited to speak at port related events or inaugurations of new port developments. Quotes which prove that the presence of water gives a certain identity to a town. But even if the presence of water still attracts people, they are often not equally enchanted by its port and port activity.

In recent decades, port-city relations have clearly been changing, because both the ports and the cities have changed. The ports have been facing a serious scale increase starting with the industrial revolution at the end of 19th century. The size of ships has increased steadily. This of course makes it more difficult to berth near or in the city centre. In addition, the bigger vessels go hand in hand with more sophisticated port infrastructure. As a result, ports have been obliged to expand, and have been pushed outside the city area. Before, a port town was identified because of the ships laying on berth in or near the city centres, being loaded and unloaded in the presence of the locals, whereas ports nowadays can only be recognised by their giant gantry cranes, the piles of colourful containers – of which the content often remains a mystery for the neighbourhood – and unfortunately by their fenced areas. These security protections, which are a direct consequence of the European security measures which were developed in the aftermath of the 9/11 attacks in the States, have created a psychological distance that comes on top of the physical distance created as a result of the scale increase in maritime trade and ports.

But also the cities have changed. During the last decades urban waterfronts have been rediscovered. They have evolved towards trendy areas where fancy lofts, expensive office buildings, recreational areas, posh bars and restaurants are struggling to have their nose on the water. As a result the waterfront has become the "place to be" for everyone living, working and enjoying the town, but unfortunately the "place to abandon" for port and logistic activities.

Since 2009 ESPO has been looking into this difficult relationship between town and port, a relationship which I would define in some ways as a brother-sister relationship: they cannot live without each other but they do not stop quarrelling.

Isabelle Ryckbost



Convinced that there is a need to and - even more important - there are ways to enhance the societal integration of ports, ESPO has developed two initiatives. Since 2009, ESPO has established an Award on societal integration of ports and in 2010 the ESPO Code of Practice on societal integration of ports was published.

The ESPO Code of Practice on Societal Integration

The ESPO Code of Practice on Societal Integration of Ports was developed with the aim of raising awareness among port authorities about societal integration, giving insight in the tools to use in view of getting public support, giving recommendations and by responding proactively to this challenge. The code has defined three different target groups: the general public, the people who work or could work in a port and finally the people living in and around ports. The ESPO Code of Practice has developed ten concrete recommendations.

To start with, ports have to measure the image of their port. Ports are very different, so it is important to know how your port is perceived. Since 2007 the Port of Gijón has been measuring the satisfaction of the citizens through an independent poll addressing the people in three layers: the port area, the citizens of Gijón and the population of the region of Asturias. Secondly, it is important to make the port relevant to different target groups. The port manager's communication is often limited to throughput figures and new traffic prospects. But this is business communication. To show the importance of a port to the general public you need to use another language. By highlighting the role the Port of London will be playing for supplying the equipment and the goods and transporting the people during the Olympic Games, it is a lot more easy for the general public to grasp the important role a port can play in a metropolitan area, than by sending out a press release communicating about rising volumes or new gantry cranes. It is also important to communicate outside the usual transport business world. Local newspapers, TV stations and social networks can play an important role here. Thirdly, it is important to open up the port. People must experience what port life is all about. Many ports are organising Open Port Days. Some are even setting up "Port Safaris". Another way to open up your port is to invest in attractive port areas and foresee parts that are accessible within the limits of the 9/11 security measures. The fourth suggestion is to make the port visible in the city. One of the ways to do this is to develop a port education centre in the city, either

frentes marítimos urbanos. Han evolucionado convirtiéndose en zonas de moda donde buhardillas lujosas, edificios de oficinas caros, zonas de recreo, cafeterías y restaurantes selectos rivalizan para tener las mejores vistas del agua. Por consiguiente, el frente marítimo ha llegado a ser el lugar donde todo el mundo que vive, trabaja y disfruta de la ciudad aspira a estar, pero a la vez es el lugar que las actividades portuarias y logísticas han tenido que abandonar.

ESPO lleva desde el año 2009, estudiando esa coexistencia precaria entre la ciudad y el puerto, una coexistencia que de alguna manera podría definirse como una relación entre hermano y hermana: el puerto no puede vivir sin la ciudad, y viceversa, pero nunca dejan de pelearse. Bajo el convencimiento de que hay una necesidad y - lo que es más importante - de que hay maneras de mejorar la integración de los puertos en la sociedad, ESPO ha desarrollado dos iniciativas. En el año 2009, ESPO estableció un Premio que se otorga a la integración social de los puertos, y en el año 2010 se publicó el Código de Práctica de ESPO sobre la integración social de los puertos.

El Código de Práctica de ESPO sobre la Integración Social

El Código de Práctica de ESPO sobre la integración social de los puertos se desarrolló con el fin de que las autoridades portuarias tomasen conciencia del tema de la integración social, proporcionándoles ideas en cuanto a las herramientas a emplear para conseguir el apoyo del público, dándoles consejos para que puedan responder proactivamente al desafío. El código ha definido tres públicos objetivos: el gran público, las personas que trabajan o que pudieran trabajar en un puerto y, finalmente, la gente que vive cerca de los puertos. El Código de Práctica de ESPO ha desarrollado diez recomendaciones en concreto. Para empezar, los puertos han de medir su imagen. Hay muchas diferencias entre un puerto y otro, por tanto es importante saber qué imagen tiene tu puerto. El Puerto de Gijón lleva desde el año 2007 midiendo el nivel de satisfacción que tienen los habitantes, mediante una encuesta que clasifica a la gente en tres categorías: la gente de la zona portuaria, los habitantes de la Ciudad de Gijón y los habitantes del resto de la Región de Asturias. Como segunda sugerencia, es importante conseguir que el público objetivo considere que su puerto es importante. A menudo, las comunicaciones del director del puerto sólo contienen referencias al volumen de tráfico actual y las posibilidades en el futuro, es decir, tratan exclusivamente de los negocios y las cifras. Para demostrar al público la importancia del puerto, lo que hace falta es utilizar otro tipo de lenguaje. Si se destaca el papel que va a desempeñar el Puerto de Londres a la hora de proporcionar el equipamiento, las instalaciones y las mercancías para los Juegos Olímpicos y en transportar a los espectadores, es mucho más probable que el público entienda el papel importante que juega un puerto en una zona metropolitana, que si se emite un comunicado de prensa que sólo habla del aumento de volúmenes de tráfico o de las nuevas grúas pórtico. Asimismo es importante no limitarse a informar exclusivamente al mundo de los negocios y el transporte. En este sentido pueden jugar un papel interesante la prensa local, los canales de televisión y las redes sociales. La tercera recomendación es la de conseguir que el puerto se abra. La gente tiene que saber en qué consiste la vida del puerto. Muchos puertos organizan "Días de Puertas Abiertas". Otros montan "Safaris". Otra manera de abrir tu puerto supone invertir en espacios portuarios atractivos, explotando así las zonas que dentro de las posibilidades razonables son accesibles teniendo en cuenta las medidas implantadas a raíz de los atentados del 11 de septiembre. La cuarta sugerencia es hacer que el puerto sea visible desde la ciudad. Una manera de lograr este objetivo es establecer un centro de educación portuaria en la ciudad, para todos los públicos, como el Centro Portuario de Génova, abierto a las escuelas. Asimismo, las vallas publicitarias o los muebles callejeros con un enfoque marítimo ayudan a recordar a la gente la identidad marítima de una ciudad, incluso cuando el puerto en sí ya no se encuentra muy presente en el centro.



for the public at large like the Genoa port Centre, or, for the schools. Maritime street furniture or billboards can also give evidence of the maritime identity of a city, even if the port itself is no longer very present in the city centre.

These first recommendations are targeting the general public. A second series of recommendations are aiming at the current and future employees of the port. These relate to identifying the gaps and needs within the port job market, investing in social infrastructure in and near the port and negotiating with neighbouring universities and schools in view of matching the curricula of educational institutes with the job needs in and linked to the port.

In the last three recommendations, ESPO is looking at ways to improve the relation between the port and the people living in or near the port. As mentioned in the introduction, the physical separation between ports and cities has also led to a kind of mental separation. Ports and cities do not know each other anymore. To counter this, it is important that the port liaises with its immediate neighbours and makes these neighbours its ambassadors. By setting up a permanent stakeholder dialogue the Port of Ghent has succeeded in bringing together the different interests in and around a port area: economy, living, landscape and nature. Another way to improve the port-city relationship is to limit the negative effects. The typical complaints coming from the port neighbours relate to noise and air quality. Different projects have been developed in cooperation or with the support of ESPO: the EcoPorts-NoMEPORTS project, aiming at an exchange of good practices regarding noise policy based on European legislation; The World Port Climate Initiative by which a common approach has been developed to combat climate change. The project, supported by Gothenburg, Antwerp, Amsterdam and Hamburg aiming at the provision of shoreside electricity in ports also deserves our attention in this framework. In a last recommendation the Code of Practice proposes to develop a functional and spatial mix of ports and cities. I believe the inland ports of Paris can serve here as a good practice. They recently developed the concept of "part time ports" ("ports à temps partagé"). In the Parisian Port of Tolbiac a pedestrian and recreational area has for instance been developed along the quay. During weekends and when the industrial installations are not working, people can walk along the quays. The industrial installations are very nicely lit by night. As a result the port area can be combined with recreational purposes without interfering in the port business.

The ESPO award on societal integration

To counter the erosion of public support for seaports and to promote the efforts made by different European ports to enhance the city port relations through innovative projects, ESPO decided in 2009 to give out an ESPO award on Societal Integration of Ports. The award is now at its third edition. The first two editions were a real success. The 2009 award winner, the Port of Gijón and the 2010 award winner, the Port of Helsinki have clearly been able to raise their profile and use the award as a quality label for the work done. Moreover, through the publication of a brochure featuring all the projects submitted, all participating port authorities have been put in the forefront. For this year's ESPO award a special theme has been chosen: creative communication. The ESPO Award 2011 will be officially conferred during an evening ceremony which will be held on 9 November at the Town Hall of Brussels.

With these initiatives ESPO and its members are clearly showing their will to enhance the port-city relationship and to share the port experiences with the neighbourhood. Let's hope that the port citizens seize this opportunity with both hands and that their skepticism towards the port that they no longer knew can be turned into a feeling of pride at being a port-city dweller.

Las cuatro primeras recomendaciones se dirigen al gran público, pero hay una segunda serie de recomendaciones que se dirigen a los empleados del puerto, tanto a los actuales como a los que puedan buscar empleo en el futuro. Estas recomendaciones procuran encontrar los huecos en el mercado laboral y las necesidades de empleo en el puerto. Invierten en una infraestructura social dentro de y cerca del puerto, llegando a acuerdos con las universidades e institutos de la zona para que sus planes de estudios se adapten a las necesidades de empleo dentro del puerto o actividades vinculadas al puerto. En cuanto a las tres últimas recomendaciones se refieren, ESPO está estudiando maneras de mejorar las relaciones entre el puerto y las personas que viven cerca de él. Como ya se ha dicho al principio, la separación física entre los puertos y las ciudades ha conducido a una especie de divorcio mental. Los puertos y las ciudades ya no se conocen entre sí. Para contrarrestar esta situación, el puerto tiene que colaborar con sus vecinos inmediatos para que se conviertan en sus emisarios. El Puerto de Gante, mediante el establecimiento de un diálogo permanente entre los interesados, ha logrado reunir los distintos intereses dentro de la zona portuaria y en sus alrededores; la economía, la vivienda, el paisaje y la naturaleza. Otra manera de mejorar las relaciones entre el puerto y la ciudad es la de intentar minimizar los impactos negativos. Las típicas quejas de las personas que viven cerca del puerto giran en torno al ruido y la calidad del aire. Se han puesto en marcha una serie de proyectos junto con ESPO o con su apoyo: el proyecto EcoPorts-NoMEPORTS, que intenta conseguir un intercambio de buenas prácticas respecto a la política de ruido, basadas en la legislación europea; el World Port Climate Initiative, mediante la cual se ha desarrollado un planteamiento común frente al cambio climático. Dentro de este marco, se merece la atención el proyecto - apoyado por Goteburgo, Amberes, Ámsterdam y Hamburgo -, cuyo fin es suministrar energía eléctrica generada en la misma costa de la zona. En la última recomendación, el Código de Prácticas propone el desarrollo de una mezcla funcional y espacial entre los puertos y sus ciudades. Creo que los puertos fluviales de París pueden servir aquí de un ejemplo de buenas prácticas. Hace poco introdujeron el concepto de "puertos a tiempo parcial" ("ports à temps partagé"). En el puerto parisino de Tolbiac, se ha creado una zona peatonal y de recreo a lo largo del muelle. Durante los fines de semana y cuando las instalaciones industriales no están funcionando, la gente puede dar un paseo por los muelles. Por la noche se iluminan las instalaciones industriales. De esa manera, la zona portuaria puede combinar el recreo con las actividades habituales sin que éstas se vean afectadas.

El Premio ESPO de integración social

Para contrarrestar la pérdida de apoyo público para los puertos marítimos y promocionar los esfuerzos realizados por los distintos puertos europeos para mejorar las relaciones entre los puertos y sus ciudades mediante proyectos innovadores, en el año 2009, ESPO decidió crear y otorgar un Premio ESPO para la Integración Social de los Puertos. Está a punto de celebrarse por tercera vez. En las dos ocasiones anteriores tuvieron mucho éxito. El ganador del Premio en 2009, el Puerto de Gijón, y el de 2010, el Puerto de Helsinki, han logrado mejorar su imagen y utilizar el premio como un sello de calidad concedido por las labores realizadas. Además, mediante la diseminación de un folleto que contiene todos los proyectos presentados, todas las autoridades portuarias participantes han disfrutado del protagonismo. El Premio ESPO del año 2011 tiene un tema especial: la comunicación creativa. El ganador del Premio ESPO 2011 se anunciará en un acto que se celebrará durante la tarde del día 9 de noviembre, en la Alcaldía de Bruselas. Gracias a estas iniciativas, ESPO y sus miembros se están demostrando que apuestan por una mejora en las relaciones entre el puerto y la ciudad y su deseo de que las experiencias de los puertos se compartan con los barrios colindantes. Esperamos que los vecinos del puerto aprovechen la oportunidad sin reservas y que su escepticismo hacia el puerto pueda convertirse en el orgullo de ser habitantes de una ciudad portuaria.