

Pablo Neruda

El mar

Necesito del mar porque me enseña:
no sé si aprendo música o conciencia:
no sé si es ola sola o ser profundo
o sólo ronca voz o deslumbrante
suposición de peces y navíos.
El hecho es que hasta cuando estoy dormido
de algún modo magnético circulo
en la universidad del oleaje.
No son sólo las conchas trituradas
como si algún planeta tembloroso
participara paulatina muerte,
no, del fragmento reconstruyo el día,
de una racha de sal la estalactita
y de una cucharada el dios inmenso.
Lo que antes me enseñó lo guardo! Es aire
incesante viento, agua y arena.

Parece poco para el hombre joven
que aquí llegó a vivir con sus incendios,
y sin embargo el pulso que subía
y bajaba a su abismo,
el frío del azul que crepitaba,
el desmoronamiento de la estrella,
el tierno desplegarse de la ola
despilfarrando nieve con la espuma,
el poder quieto, allí, determinado
como un trono de piedra en lo profundo,
sustituyó el recinto en que crecían
tristeza terca, amontonado olvido,
y cambió bruscamente mi existencia:
di mi adhesión al puro movimiento.

da Pablo Neruda, *Memorial de Isla Negra*, 1964

El mar por Pablo Neruda The Sea for Pablo Neruda

Joan Alemany

Pablo Neruda vivió fascinado por el mar al que dedicó hermosos ensayos y poesías. El mar no era un referente lejano para él sino un paisaje voluntariamente cercano. De sus tres últimas casas sólo la Chascona está en el interior, obligadamente en la capital. Las otras dos mantienen una relación directa con el mar que les imprime un carácter, un encanto especial y les da un paisaje donde proyectarse: la casa en la arena de Isla Negra, directamente frente al inmenso Pacífico; La Sebastiana en un cerro de Valparaíso, dominando su puerto y buena parte de la hermosa ciudad.

Para una revista dedicada íntegramente al urbanismo de las ciudades portuarias la visión de un poeta es un elemento valioso de estas extrañas y apasionantes relaciones de las sociedades con el mar y su extraordinario poder de atracción. En este pequeño homenaje de *Portus* a Neruda en un año de celebraciones podemos completar su poesía con sus bellas palabras dedicadas al mar y a su casa de Isla Negra: "El Océano Pacífico se salía del mapa. No había donde ponerlo. Era tan grande, desordenado y azul que no cabía en ninguna parte. Por eso lo dejaron frente a mi ventana".

Pablo Neruda was fascinated by the sea throughout his life, and dedicated beautiful essays and poems to it. The sea was not a distant point of reference for him, but rather a landscape that he chose to have close by. Of his last three houses, only La Chascona is inland, necessarily in the capital. The other two maintain a direct relationship with the sea which imbues them with character, a special charm, and provides them with a landscape on which to project themselves: the house on the sand of Isla Negra, right in front of the immense Pacific Ocean; La Sebastiana, on a hilltop in Valparaíso, dominating its port and a large part of the beautiful city. For a magazine entirely dedicated to the urban planning of port cities, the vision of a poet is a valuable element of these strange and exciting relationships of societies and the sea and their extraordinary attraction. In this



small homage that *Portus* is paying to Neruda in this celebration year, we can complete his poetry with the beautiful words he dedicated to the sea and to his house on Isla Negra: "The Pacific Ocean was coming off the map. You couldn't put it anywhere. It was so big, disorderly and blue that it wouldn't fit anywhere. That is why they left it in front of my window".

Periscopio

Poesías de Neruda
en Valparaíso
Neruda's poems in
Valparaíso



Metamorfosis de las ciudades de agua
The Metamorphosis of the Cities on Water

El tema de reflexión propuesto en la edición 2004 de la Bienal de Arquitectura de Venecia es estimulante particularmente en el terreno de la condición de la arquitectura contemporánea y su actitud para responder a la “continua variación de cada elemento” en el ámbito complejo de la ciudad de nuestro tiempo, entre dos siglos. Una ciudad, que después de haber sufrido las profundas modificaciones de la transición entre la era industrial y la post-industrial, hoy es el centro de transformaciones radicales que interesan a menudo las zonas menos estructuradas, que han perdido o han visto la debilitación de las funciones originarias, y padecen peligrosos procesos de degradación ambiental. En este contexto, muchas ciudades del mundo que viven en estrecho contacto con el agua se han transformado en un extraordinario laboratorio de interesantes experimentos e innovativas soluciones tendientes a recuperar una más alta calidad de la vida urbana: una especie de “redescubrimiento” del agua o de “water renaissance”, que está caracterizando numerosísimas intervenciones, diseñadas por los arquitectos más famosos. Por ello, parece oportuno, con ocasión de la Bienal de la “metamorfosis”, considerar lo que está sucediendo en algunas “ciudades de agua” de varios continentes y documentar, aunque con limitaciones y aproximaciones, un fenómeno que ha asumido características de “globalización”, con los aspectos positivos y negativos que ello comporta. El fenómeno “metamórfico” asume aquí un doble significado: por una parte, se observa el cambio de las

características físico-funcionales de esta porción de ciudad, por el otro, constata la mutación de la relación que liga la “parte” al “todo”. Y la clave del éxito obtenido en estas ciudades, con estas operaciones, es ciertamente la presencia del agua que, en sus diferentes expresiones, asume cada vez, la condición de “objeto” de la intervención más que el “instrumento” primario y esencial para su realización. La protagonista absoluta de esta sección de la 9. Muestra Internacional de Arquitectura es la porción de la ciudad más directamente ligada al agua, comúnmente llamada “waterfront”: una zona que está asumiendo cada vez más un rol estratégico en los procesos de reconversión y desarrollo urbano. En la sección se colocan los proyectos y realizaciones de veinte ciudades de varias partes del mundo que ilustran sintéticamente con gran esfuerzo para hacer accesibles los contenidos de las intervenciones, a menudo tan complejos y articulados. Esta sección de la Bienal de Arquitectura, jugando un poco con las palabras, más que una exposición “sobre” ciudades de agua, trata de ser una muestra de “las” ciudades de agua, entendiendo, programáticamente, conceder espacio y “palabra” a las administraciones que han sido responsables de las intervenciones sobre los waterfront, conscientes de que las evaluaciones no podrán, por cierto, hacer referencia exclusivamente a las palabras de los protagonistas, pero tampoco prescindir de ellas. Una parte de la muestra será dedicada en particular a Venecia, ciudad de agua por excelencia: se presentará un cuadro sinóptico de la dedicación que el Estado italiano, la Región del Véneto y el Municipio de Venecia están llevando a cabo para realizar las obras destinadas a salvaguardar la existencia física de la ciudad y de

su territorio y a relanzar el desarrollo socio-económico, conservando las esenciales características ambientales y culturales. Con el objeto, en esta ocasión, de hacer particularmente significativa y sugestiva la imprescindible e íntima relación entre agua y ciudad, la muestra dedicada a las “Ciudades de Agua” se llevará a cabo dentro de una estructura, colocada en la gran dársena interna del Arsenal de Venecia. Tal estructura se configurará como un auténtico Pabellón flotante, una suerte de gran “nave” ancorada a la sombra de “Le Gaggiandre”, simbólico homenaje para celebrar los 900 años de la “creación” del complejo del Arsenal. La visita de esta sección expositiva será más confortable dada la presencia de un pequeño café, ubicado sobre una “terrace”, sobre la “proa” de la “nave”: un minúsculo “mirador”, en medio del agua, dentro del primer pabellón flotante de la historia ultracentenaria de la Bienal de Venecia. El curador de la sección “Ciudad de Agua” es Rinio Bruttomesso, director del Centro Città d’Acqua de Venecia, organismo que desde hace 15 años desempeña una específica actividad de investigación, organización de iniciativas y publicaciones en el campo de la recualificación de los waterfront urbano-portuarios, continuando a obtener amplios reconocimientos a escala internacional. The theme proposed in the edition 2004 of the Architecture Biennale in Venice is particularly stimulating, not only as regards the state of contemporary architecture today and of its capacity to respond to the “continuous variation of every element”, but also from the more complex point of view of the city of these years, hovering between two centuries. A city, which after undergoing the profound changes from industrial to post-industrial, is at the centre today of equally radical transformations that often affect less structured areas, which have lost their original functions or seen them weaken. These are now affected by dangerous processes of environmental decay. In this context, many cities of the world in close contact with water have become an extraordinary workshop for interesting experiments and innovative solutions geared to improving life in the city: a sort of “rediscovery” of the water, or “water renaissance”, which typifies many current projects, some of them by the most noted architects. This is

why, for the “metamorphosis” Biennale, it seemed opportune to consider what is happening in some “cities on water” on various continents and document a phenomenon – albeit with limitations and approximations – that has “global” connotations and all the positive and negative aspects that this entails. The “metamorphic” phenomenon takes on a double meaning here: on the one hand, we can observe the change of the physical and functional aspects of this part of a city, and on the other, we can note the change in relationship tying the “part” to the “whole”. The keystone to the success these cities have achieved with these operations is without a doubt the presence of water, which in the various projects can appear as “object” or sometimes primary, essential “instrument” for their realisation. The protagonist of this section of the 9. International Exhibition of Architecture is the part of the city most closely associated with the water, the waterfront. This marks a zone that is becoming increasingly strategic in the processes of urban reconversion and development. It is projects for these areas that about 20 cities from various parts of the world, invited to Venice, will briefly illustrate, the aim being to render accessible the contents of projects that are in many cases extremely complex and divided into several phases. A part of the exhibition will be specially dedicated to Venice, a city of water *par excellence*: a summary overview will be presented of the great commitments the Italian State, the Veneto Region and Venice City Council are making to fulfil the works aimed at safeguarding the physical existence of the city and its surroundings, and to relaunch its social and economic development, while preserving its essential environmental and cultural characteristics. In order to make the intimate relationship between water and city especially significant and appealing on this occasion, the exhibition dedicated to the “Città d’Acqua” will be housed within a structure in the great basin of the Arsenal. It will be a floating pavilion, a sort of large “ship” moored in the shadow of the Gaggiandre, a symbolic homage celebrating the 900 years since the “creation” of the arsenal. A visit to this section of the exhibition will be all the more pleasant thanks to the presence of a small café on a “terrace” on the “bow” of the “ship”: a tiny “belvedere” in the middle of the water within the first

floating pavilion in the long history of the Biennale di Venezia. The "Città d'Acqua" section has been curated by Rino Bruttomesso, director of the Centre Cities on Water of Venice, a body which for 15 years has undertaken specific research, organisation of initiatives and publications in the field of revitalizing urban and harbour waterfronts, for which it has received widespread international acclaim.

CIUDADES PARTICIPANTES

PARTECIPATING CITIES

Alexandria, Egypt

Development of Alexandria's urban waterfront

Athens, Greece

Olympic Sport Venues and redevelopment of coastal areas in Faliro Bay and Aghios Kosmas

Barcelona, Spain

Forum 2004 and shorefront

Berlin, Germany

Waterside cities at Lake Spandau and Rummelsburg Bay, Berlin

Bilbao, Spain

Abandoibarra and Galindo - Industrial perimeters, urban perimeters

Buenos Aires, Argentina

Urban Project for Puerto Madero

Delft, Netherlands

Dutch Water City

Genoa, Italy

The Urban Port Park of Genoa

Hamburg, Germany

Hamburg HafenCity

Incheon, South Korea - Qufu, China

Waterfront Urban Centers in Yellow Sea Union

New York, USA

Pier 40 in New York City: Adaptive re-use of a passenger terminal

Rotterdam, Netherlands

International Architecture Biennale Rotterdam 2005

Saragoza, Spain

Zaragoza Expo 2008

Seoul, South Korea

The Cheonggyecheon Restoration Project

Shanghai, China

Luchao Harbour City

Trieste, Italy

Master Plan for the 2008 International Exhibition Trieste Italy

Yokohama, Japan

Minato Mirai 21 - MM 21

Projects for the Veneto Region

Venice Gateway; New Hospital of Venice-Mestre; Venice Link; Memoria e Luce. World Trade Center Memorial, Padua; Fourth Bridge over the Grand Canal; Aquatic Park for Fusina (Cassa di

Colmata A); System for the defence of Venice against high water; Waterfront Rays - Waterfront development projects in Venice.

d'Architettura/d'Architettura

La revista italiana *d'Architettura* expone una selección de seis proyectos de arquitectos italianos que han trabajado en áreas en contacto con el agua.

The Italian magazine *d'Architettura* presents a selection of six projects by Italian architects who have worked on waterfront areas.

proyectos/projects: ABDR, Archea Associati, Boeri Studio, 5+1, Alberto Ferlenga e Ipostudio.

Los premios especiales "Città d'Acqua" Special "Città d'Acqua" Awards

Los dos entes promotores de la sección "Città d'Acqua", la Bienal de Venecia y la Región del Véneto, han aceptado la propuesta del Curador de la sección de asignar dos Premios Especiales, ambos titulados "Città d'Acqua", con el fin de remarcar la importancia del trabajo desenvuelto, especialmente por los operadores públicos en el campo de las transformaciones urbanas en las áreas de waterfront. The two sponsoring bodies of the 'Cities on Water' Section, the Biennale di Venezia and the Regione del Veneto, have accepted the request by the Curator of the section to assign two Special Awards, both entitled 'Città d'Acqua', to emphasize the importance of the work that has been conducted, especially by public administrators, in the field of urban transformation of waterfront areas.

Premio Especial "Città d'Acqua" de la Bienal de Venecia

Premio Speciale "Città d'Acqua" awarded by the Biennale di Venezia

Mención/Honorable Mention

El Jurado ha otorgado una mención a la propuesta presentada conjuntamente por la ciudad coreana de Incheon y la ciudad china de Qufu, con el objetivo de evidenciar el valor innovativo de una colaboración trans-nacional, en el campo de la recalificación urbana, obtenida con la valorización de los tejidos de las ciudades, tanto históricos como contemporáneos, proponiendo el agua como el elemento determinante y el instrumento esencial de esta transformación.

The Jury decided to award an

honorable mention to the project presented jointly by the Korean city of Incheon and the Chinese city of Qufu, because it wanted to highlight the innovative value of a transnational collaboration in the field of urban requalification, achieved by developing the city fabric, both historic and contemporary, and presenting water as the constituting element and essential instrument of this transformation.

Premio/Special Award

El Jurado asignó el premio al proyecto Bilbao - Ría 2000, por considerar que la experiencia que desde hace algunos años se está conduciendo en la ciudad vasca es particularmente significativa y rica de resultados, que van más allá del gran éxito obtenido por la realización del Guggenheim Museum.

The Jury has decided to award the prize to the Bilbao-Ría 2000 project. It appeared to the Jury that the experience being conducted over the past several years by the Basque city is particularly significant and has achieved a number of results that extend beyond the great success attained by the construction of the Guggenheim Museum. The attentive articulation of the project for the requalification of the banks of the river that flows through the urban territory, and the careful definition of the objectives throughout the various phases of its implementation, have led to a high level of excellence in the development and requalification of many areas that in precedence were largely obsolete or severely deteriorated, despite their location near the urban center. In addition to the positive qualities found in the reconfiguration of the public spaces, it is also important to underline the successful outcome of many architectural projects.

Premio Especial "Città d'Acqua" de la Región del Véneto

Premio Speciale "Città d'Acqua" awarded by the Regione del Veneto

Mención/Honorable Mention

La Comisión otorgó una mención al proyecto de Puerto Madero promovido por la Corporación Antiguo Puerto Madero de Buenos Aires por la capacidad demostrada en la integración y entretendido del área urbana con el curso del Río de la Plata. Las modalidades de intervención integran políticas públicas y proyectos privados asentando en el área una pluralidad de funciones.

The Commission decided to award an honorable mention to the Puerto Madero project promoted by the Corporación Antiguo Puerto Madero in Buenos Aires for the skill it demonstrated in integrating and creating a seam between the urban area and the course of the Río de la Plata. The process integrated public policies and private planning expertise to locate a plurality of functions within the area.

Premio Especial/Special Award

La Comisión ha considerado el caso de CheongGjeCheon merecedor del Premio 'Città d'Acqua' de la Región del Véneto. El Gobierno Metropolitano de Seoul, con una eficaz presentación, ha expuesto en la Sección Città d'Acqua un complejo programa de recalificación de un área central de la ciudad, gracias a la apertura de un curso de agua preexistente, que ha significado la recuperación de raíces y memoria histórica.

El proyecto, con marcadas características ambientales, utiliza el agua como elemento de valorización urbana ofreciendo una renovada cualidad de la vida, y cumpliendo el requisito de una sustancial y eficaz reorganización del sistema de movilidad. Una transformación urbana seguida con gran capacidad y determinación por parte del ente público, capaz de pasar, en tiempos muy breves, de la fase de ideación y selección iniciales a la fase de realización.

The Commission selected the case of CheongGjeCheon as the recipient of the Premio 'Città d'Acqua' awarded by the Regione del Véneto.

The Metropolitan Government of Seoul, in an efficient presentation for the 'Città d'Acqua' section, has exhibited a complex program for the requalification of a central area of the city by reopening a pre-existing river, allowing roots and historical memory to be rediscovered.

The project features important environmental characteristics, it uses water as an element of urban requalification thus offering a new quality of life, despite having imposed a substantial and efficient reorganization of the circulation system. This urban transformation was pursued with great competence and determination by the public decision-makers, who in a very short time were able to move from the initial planning and selection phases to the construction phases.





El pabellón flotante
The Floating Pavilion
 Rinio Bruttomesso

Este pabellón es un objeto extraño e inusual, pensado no solamente para exponer arquitecturas e ilustrar complejas intervenciones urbanas, sino también concebido como lugar de encuentro, de discusión o para un breve descanso en una mesa de café. Es un espacio articulado, no fácilmente legible en su totalidad por sus visitadores, con la presencia del agua que enfatiza el volumen flotante y que, al mismo tiempo, impone una percepción selectiva, y por lo tanto, "privilegiada". Es por esta razón que hemos pedido a cuatro fotógrafos – Neva Gasparo, Stefano Ghesini, Tiziano Paulon y Luca Colomban, que también ha curado los diversos aspectos de la mini muestra intitulada "El pabellón flotante visto a través de 4 ópticas" expuesta al pabellón durante el mes de octubre – darnos su "impresión" de esta "máquina célibe", para brindar una original o sugestiva "clave de lectura" de una auténtica arquitectura efímera, que tiene la pretensión de dejar una "huella" permanente en la historia ultracentenaria de las

exposiciones de la Bienal de Venecia. Las fotografías siguientes son de Luca Colomban.
 This strange unusual object is conceived not only to exhibit architecture and illustrate complex urban development projects, but also as a place for encounters, discussions or perhaps a short break on the terrace café. It is an articulated space, difficult for its visitors to read in its entirety, where the presence of water emphasizes the floating volume and at the same time forces a selective, and therefore 'privileged', perception. For this reason, we have asked four photographers – Neva Gasparo, Stefano Ghesini, Tiziano Paulon and Luca Colomban, who also curated the organization of the small exhibition called "The Floating Pavilion seen through 4 lenses", shown at the Pavilion in the month of October, to give us their "impression" of this "macchina celibe", to provide an original or evocative key to interpreting this authentic ephemeral architecture, which purports to leave its mark in the hundred-year long history of the exhibitions at the Biennale of Venice. We are here publishing the photos of Luca Colomban.



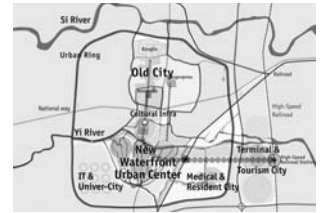
Luca Colomban, triestino, complementa su formación de arquitecto con una búsqueda nómada entre los lugares y los modos en la expresión y la técnica humana. Luca Colomban, from Trieste, supports his education as architect with nomadic research through places and manners of human expression and craft.



**Bilbao:
El proyecto Abandoibarra
y Galindo. Márgenes
industriales, márgenes
urbanos
The Abandoibarra
and Galindo Projects.
Industrial Perimeters,
Urban Perimeters**

Bilbao es una ciudad comprometida actualmente con una profunda transformación urbana. Fundada en el año 1300, en el límite navegable del estuario del río Nervión, nació como una ciudad dedicada al comercio marítimo para convertirse entre los siglos XIX y XX, en una urbe industrial y portuaria. En realidad la historia de Bilbao es la de su capacidad de adaptación a las necesidades y oportunidades nuevas que han ido surgiendo en cada momento de su historia. En ese sentido el cambio actual puede verse casi como la continuación de una forma de ser de la ciudad, capaz de superar las dificultades y de aprovechar las nuevas corrientes de desarrollo. Hasta hace muy pocos años la relación entre la ciudad y el curso del agua había estado siempre subordinada a las actividades mineras, industriales, portuarias y de transporte de mercancías. El traslado del puerto desde el interior del estuario hacia la bahía exterior, junto con el cierre de algunas grandes industrias y la reordenación de la red ferroviaria, han hecho posible que la ciudad recupere su frente fluvial e inicie un episodio más de su histórico espíritu transformador. Esta nueva etapa está significando para Bilbao y su área metropolitana un cambio que abarca aspectos urbanísticos, medioambientales y económicos. Las márgenes de la

Ría del Nervión adquieren otro aspecto y los espacios que antes ocuparon los astilleros, las playas de contenedores de mercancías o la industria siderúrgica, se convierten ahora en paseos, galerías de arte al aire libre y en un lugar donde puede verse el trabajo de grandes arquitectos locales e internacionales. La ciudad crea posibilidades económicas nuevas en un entorno urbano más amable que, ahora sí, se asoma al curso del agua. Toda esta transformación está modificando incluso la percepción que los ciudadanos tienen de su propia ciudad. Aunque tal vez lo que está ocurriendo es que, los verdaderos espacios que se transforman están en realidad en el corazón y en los sueños de sus habitantes, y también puede resultar que sea ahí donde reside, desde siempre, la capacidad de adaptación de las grandes ciudades, y la de Bilbao, también. Bilbao is a city which is now committed to extensive urban transformation. It was founded in the year 1300, at the inland boundaries of the River Nervión, as an outlet for trade, and subsequently during the 19th and 20th centuries it became an industrial city and a port. Bilbao's entire history, in fact, has involved adaptation to new opportunities and needs which have arisen through the city's history. Thus the current transformation could almost be viewed as a continuation of the city's *raison d'être*, capable of overcoming difficulties and using new forms of development. Until very recently, the relationship between the city and the river had always depended on mining, industry, port activity and shipping.



**Incheon-Qufu:
Centros Urbanos con
Fachada Marítima de la
Unión del Mar Amarillo
Waterfront Urban Centers
in Yellow Sea Union**

Recientemente, y gracias al movimiento de reforma y apertura iniciado en China, se ha producido una recuperación del intercambio entre las distintas ciudades situadas a orillas del Mar Amarillo. Esto ha conducido a la creación de la Unión del Mar Amarillo por parte de las ciudades de la costa oriental china, la península coreana y el archipiélago japonés – alianza posible a pesar de que dichas ciudades habían sido apartadas del mar por complejos industriales instalados en sus puertos y que acabaron aislando sus fachadas marítimas de los centros urbanos. Les había sido arrebatada el agua – un elemento físico y filosófico esencial en el este de Asia. Incheon se ha convertido en un núcleo que dispone de puerto marítimo y aeropuerto, al tiempo que sigue con su plan de erigirse en zona de libre comercio y formar con las ciudades de la costa oriental de China un bloque económico unificado. Qufu, cuna de la antigua civilización y del confucianismo, pretende establecerse como la ciudad a medio camino gracias a la recuperación del Gran Canal entre Pekín y Hangzhou y del tren de alta velocidad entre Pekín y Shanghai. Incheon se transformará en una ciudad dotada de fachada marítima gracias a la urbanización de dos áreas de desarrollo – el Distrito Chino y el Centro Tecnológico – en el emplazamiento del que se dispondrá una vez haya desaparecido el antiguo puerto. El Centro Cívico y Artístico situado entre ambas zonas servirá de enlace entre el actual centro urbano y la fachada marítima, de manera que la ciudad se adentrará en el mar mientras que los dos flancos avanzarán hacia ella. El Gran Canal y la estación del ferrocarril de alta velocidad son las dos alas de Qufu conectadas por el río Si. En el área del Canal estará situada la Universidad, que favorecerá la aparición de la industria

The port has now been transferred from the inner part of the estuary to the outer bay. A number of major industries were closed down, the rail system was rerouted, and this has allowed the city to retrieve its riverside area and begin another era of traditional transformation. The new era is bringing major changes to Bilbao and the surrounding area – changes in town planning, environment and economic concerns. The banks of the River Nervión have now taken on quite a different appearance, and the land formerly occupied by shipyards, goods container yards or steel industry are now promenades, open-air art galleries, a show case for the work of major local and foreign architects. The city is creating new economic possibilities amid a more beautiful city backdrop at the water's edge. This transformation is also changing the perception of local residents regarding their city. Although it could be what is actually happening is that the real spaces being transformed nowadays are spaces in their hearts and dreams. Perhaps this is where the adaptation capacity of cities, and of Bilbao in particular, is really to be found.

Abandoibarra:
Master Plan: Cesar Pelli, Diana Balmori y Eugenio Aguinaga.
Barakaldo:
Master Plan: Francisco de León
Fecha de inicio/Starting date: 1992
Cliente/Client: Bilbao Ría 2000
Dimensiones/Dimensions:
Abandoibarra 35 ha.
Barakaldo 50 ha.
Inversión realizada/Investment:
Abandoibarra: 183,7 M euros
Barakaldo: 208,3 M euros
www.bilbao2000.com



tecnológica, mientras que la zona de la estación será concebida como distrito turístico. El reciente Centro Cívico y Artístico se hallará entre las dos zonas mencionadas a orillas del lago y de los ríos Yi y Si y se encargará, asimismo, de unir las al centro histórico de la ciudad. Qufu, cuyo único elemento de agua era el foso, está a punto de convertirse en una ciudad acuática. Este nuevo proyecto significará la inversión de fondos chinos en Incheon, al tiempo que Qufu atraerá también el interés de la creciente industria tecnológica de Corea. La fachada marítima de Incheon, así como el frente fluvial de Qufu convertirán a ambas ciudades en el reflejo de la cooperación para el desarrollo de la Unión del Mar Amarillo. Recently due to the Reform and Opening of China, the exchange between the cities on the rim of the Yellow Sea had come back to life. This led to the forming of the Yellow Sea Union among the cities of the Chinese east coast, the Korean Peninsula and the Japanese archipelago. However these cities had been blocked off from the sea by the industrial complexes placed on the ports eventually cutting off the waterfront from the city core. Water that had been an essential philosophical and physical element of East Asia had been deprived. Incheon centered on the hub port and the airport is proceeding with the plan to establish a free trade area and a unified economic block with the east coast cities of China. Qufu, the city of ancient civilization and Confucianism is aiming to become the midway city by restoring the Grand Canal of Beijing-Hangzhou and the high-speed railway of Beijing-Shanghai. Incheon will become a waterfront city by the planning of two wings of development areas, the Chinese City District and IT Center, on the site where the old port is removed.

The Art and Civic Center in between them will link the current city center to the waterfront so that it will advance into the sea and the two wings will proceed into the city. The Grand Canal and the high-speed railway station are Qufu's two wings that are connected by the Si River. From the Canal the University that will bring along IT Industry will be formed and the high-speed railway station area will be planned as a tourist district. In between these areas on the lake and riverbank of the Yi and Si, the newly formed Art and Civic Center will be linked to the ancient city core. Qufu that had only the moat as an element of water will metamorphose into a water city. This new plan will introduce Chinese funds into Incheon and Qufu will attract the interest of Korea's expanding IT industry. The seafaring city of Incheon and riverfront city of Qufu will be the joint development of the Yellow Sea Union.

Cliente/Client:
Ciudad Metropolitana de Incheon/Incheon Metropolitan City
www.incheon.go.kr;
Gobierno Municipal de Qufu/
Qufu Municipal Government
www.qufu.gov.cn

Equipo del Proyecto/Project Team:
Archiban - Seok Chul Kim and Associates, Seúl, Corea/Seoul, Korea
www.archiban.co.kr

Las dimensiones de la zona del proyecto/Dimensions of the project area: Incheon: 6,58 sq.km. = 4,53 (tierra/land) + 2,05 (agua marina/sea water); Qufu: 6,53 sq.km.

El coste de la actuación/ The cost of the work:
Incheon: 770 million USD (aprox./approx.); Qufu: 390 million USD (aprox./approx.)



Buenos Aires: Puerto Madero Puerto Madero

La reconversión del Antiguo Puerto de Buenos Aires representa el programa de desarrollo urbano más importante ejecutado en Sudamérica en la década de los 90. La Ciudad tuvo la oportunidad de expandir y revitalizar su degradada Area Central sobre 170 hectáreas de tierras portuarias subutilizadas contiguas a su casco fundacional. Esta operación de recuperación urbana, permitió el aporte de 2.000.000 de metros cuadrados de nuevas actividades terciarias, residenciales, educativas y comerciales, consolidando una nueva fachada para la Ciudad restableciendo la perdida relación con el río. Por su extensión geográfica y su ubicación privilegiada, Puerto Madero se erigió como el escenario donde nuevas ideas revertirían el proceso de deterioro y saturación del Area Central de la ciudad, resignificando su equipamiento portuario, arquitectónico y patrimonial. Las características de intervención y recuperación expresan un adecuado equilibrio entre la masa construida y el espacio público, con el aporte a la ciudad de 53 nuevas hectáreas para la recreación y esparcimiento de sus habitantes. The remodelling of the Old Port of Buenos Aires represents the most important urban redevelopment program carried out in South America during the Nineties. The City had the opportunity to expand and to revitalize the degraded Central Area, located on 170 hectares of contiguous under-used harbor land, to its original architectural condition. This operation of urban requalification, allowed the addition of 2.000.000 square meters of new tertiary, residential, educational and commercial activities, consolidating a new facade for the City and restoring the lost relationship with the river. Because of its geographic extension and its privileged location, Puerto Madero is the

symbol for the inversion of the process of deterioration and saturation in the Central Area of the City: by enhancing its harbor, the architectural characteristics of the intervention and requalification strike an appropriate balance between the constructed mass and the public space, with the addition of 53 new hectares to the city, for the recreation and leisure of its inhabitants.



Seoul: Regreso al Futuro Back to a Future

El Proyecto de Rehabilitación de Cheonggyecheon. Durante los últimos 600 años, Cheonggyecheon ha sido el núcleo de la estructura urbana de Seúl que recorre el centro histórico de la ciudad de este a oeste. El Cheonggyecheon, que antaño había sido una corriente de agua viva, lo tenía todo pero desapareció entre 1958 y 1961. Previamente había sido cubierto con cemento con el objetivo de paliar los problemas medioambientales - como la contaminación y las inundaciones - derivados del rápido crecimiento de la población a comienzos del siglo xx. Desde entonces, Cheonggye, la vía rápida construida sobre el Cheonggyecheon cubierto, así como el concurrido distrito comercial de las inmediaciones contribuyeron en gran medida a la industrialización y modernización de la ciudad de Seúl. *Entre el Pasado y el Futuro – el Nuevo Paradigma y un Nuevo Comienzo de Seúl* Aunque Seúl fue reconstruido con gran rapidez tras la guerra de

Corea, las condiciones de vida poco favorables provocadas por esa rápida urbanización debilitaron la identidad histórica de la ciudad. El casco antiguo de la misma, recubierto de hormigón, precisaba de una reforma de mayor envergadura ya que se debatía entre la tradición y el futuro sin llegar a encontrar una solución clara a ese dilema. Finalmente, y tras numerosas discusiones y preparativos, el gobierno optó por derribar la Vía Cheonggye con la intención de recuperar el Cheonggyecheon, el sistema más efectivo a la hora de restablecer la estructura ecológica de la ciudad.

Regreso al Futuro

El proyecto de rehabilitación del Cheonggyecheon es simplemente el comienzo de otros muchos esfuerzos. El espacio medioambiental resultante a partir de su recuperación tendrá que pasar por fases de adaptación a las diversas transformaciones y evoluciones de carácter ecológico. La nueva fachada marítima influirá en la reurbanización de las áreas circundantes, así como en el perfil de la dirección de los negocios en los distritos comerciales; igualmente se espera que la ciudadanía colabore activamente a la hora de maximizar el uso del Cheonggyecheon. Gracias a los procesos mencionados, Seúl podrá reafirmar su identidad y redescubrir su historia olvidada. Todo ello va a suponer para la ciudad un fuerte impulso para el desarrollo armonioso de sus distintas regiones, en su esfuerzo por renacer como centro internacional de negocios respetuoso con el medio ambiente.

The Cheonggyecheon Restoration Project

For the past 600 years, Cheonggyecheon has been the center of Seoul's urban structure running through east and west of the city's historic center. Once a living stream, the Cheonggyecheon had all but disappeared between 1958 and 1961. It had been covered with concrete to overcome such environmental problems as pollution and floods, due to the rapid growth in population at the turn of the 20th century. Since then, the Cheonggye Expressway, constructed over the covered Cheonggyecheon, and the surrounding dense commercial district served as vehicles for industrialization and modernization of the city of Seoul. *Between Past and Future - New Paradigm and a New Start in Seoul*

Although Seoul quickly rebuilt itself after the Korean War, the unfavorable living environment caused by this rapid development weakened Seoul's historical identity. The city's historic center covered by solid concrete required a major reformation as it was caught in a dilemma between tradition and a future without a clear solution. After extensive discussion and preparation, the government finally decided to demolish the Cheonggye Expressway in order to restore Cheonggyecheon, as the most effective way to recover the ecological structure of the city.

Back to a Future

The Cheonggyecheon Restoration Project is just a beginning of many more endeavors. The ecological space from the restoration will need to undergo phases of adjustment through various ecological transformations and evolutions. The new waterfront will influence the redevelopment of the surrounding areas as well as business management styles of the commercial districts. The public will try its utmost to maximize Cheonggyecheon's usage. Through such processes, Seoul will reconfirm its identity and rediscover its forgotten history. This will also enable the city to promote the harmonious development of the city's regions in an effort to be reborn as an environment-friendly, international business hub.

Equipo del proyecto/Project Team: ChungSuk Engineering Co., LTD./Seúl /www.cse.co.kr
Korea Engineering Consultants Co., LTD./Seúl/www.kecc.co.kr
Saman Engineering Consultants Co., LTD./Gyeonggi-do/www.samaneng.com
Dongmyeong Engineering Consultants & Architecture Co., LTD. /Seúl/www.dmec.co.kr

Fecha del proyecto y eventual finalización de la actuación/Date of the project and prevision of closure: 1. 7. 2003 - 30. 9. 2005

Cliente/Client: Gobierno Metropolitano de Seúl
www.seoul.go.kr

Dimensiones del área de intervención/Dimensions of the project area: longitud 5.8 km

Coste de las obras/Cost of the work: 357,700,000,000 Won/317,390,000 USD



30-60 Cuaderno Latinoamericano de Arquitectura

30-60 es una nueva revista temática de arquitectura latinoamericana, creada para trazar un cuadro de las características que unifican un todo latinoamericano y al mismo tiempo los trazos locales que identifican cada país en su totalidad.

El nombre 30-60 hace referencia a la localización geográfica de América Latina, extendida entre el 30° y el 60° paralelo, desde Méjico hasta la Patagonia argentino-chilena.

El primer número es sobre el tema del espacio público, mientras los próximos en programación serán sobre el tema geometrías² y naturaleza envasada³. La revista recoge análisis críticos de obras de arquitectura, de proyecto urbano y de paisaje en América Latina, ensayos teóricos (en los que notos académicos latinoamericanos desarrollan el tema particular del número de la revista) e

informaciones de carácter general y de actualidad (una agenda de encuentros, cursos, concursos, con comentarios de libros e indicaciones de páginas web).

30-60 is a new thematic magazine dedicated to Latin American architecture, created to delineate both the complex of characteristics that unify Latin America as a whole and the local characteristics that identify each country within the totality.

The name 30-60 derives from the geographic location of Latin America, which stretches between the 30° and 60° parallels, from Mexico to the Argentine-Chilean Patagonia.

The first issue is dedicated to the theme of *espacio público*, whereas the next issues are scheduled to deal with the themes of *geometrías* (2), and *naturaleza envasada* (3).

The magazine also includes critical analyses of architectural works, city and landscape

planning in Latin America, theoretical essays (in which renowned Latin American academicians write on the specific theme of the current issue), information of a general nature and current events (a calendar of meetings, courses, competitions, with book and website reviews).

“30-60/cuaderno latinoamericano de arquitectura”

es una publicación trimestral editada por i+p editorial/is a trimestral publication published by: i+p editorial
director/director: Omar Paris
redacción/editor: Beatriz Ojeda, Inés Moisset
gráfica/graphic design: Lucas Perés
publicidad/advertising: Fabiana Augusto
costo/cost: \$18
informacion@30-60.com.ar
www.30-60.com.ar



1º Aniversario, Valparaíso ciudad Patrimonio de la Humanidad

First Anniversary, Valparaíso World Heritage City

Valparaíso, en Chile, es una ciudad marítimo-portuaria, con características urbanísticas e arquitectónicas de un ambiente geográfico y topográfico excepcional.

En 2003, un ámbito de la ciudad portuaria de Valparaíso fue incluido entre los 700 lugares patrimonios de la humanidad; el área patrimonial – delimitada en razón del desarrollo del área costera – incluye los valores locales y globales de la ciudad-portuerto.

En vista del Bicentenario de la República Chilena (2010), el gobierno definirá una reforma urbanística a partir de una área patrimonial, revitalizando la costa y promoviendo intervenciones de carácter emblemático-estratégico para la ciudad.

A partir de estas primeras intervenciones, se auspacia que se pueda redactar un complejo programa de desarrollo urbano,

concretado gracias también a fondos internacionales para proyectos de recuperación, restauración y valorización del centro histórico, necesarios para devolver el sentido a la riqueza cultural de Valparaíso, hoy patrimonio de la humanidad pero ciudad en fuerte declino socio-económico.

La conservación y valorización de la ciudad y del centro histórico será eficaz sólo si se actúa una política integrada y se programan en modo conjunto un desarrollo económico, cultural, ambiental y social.

Con ocasión del aniversario de la declaración de la UNESCO que incluye Valparaíso en el Patrimonio de la Humanidad, se realizó un seminario para programar las iniciativas de tutela del Patrimonio y organizar las actividades de recuperación según la experiencia aportada por los expertos italianos y latinoamericanos. El workshop "El Proceso de Conservación y Recuperación del Patrimonio. Una ocasión estratégica para Valparaíso. Nuevas políticas socio culturales, nuevos instrumentos jurídicos, racionalización del sistema administrativo, técnicas de intervención integradas", promovido por el Instituto del Comercio con el Exterior y por la Facultad de Arquitectura de Ferrara, se realizó en Valparaíso desde el 2 hasta el 8 del pasado julio.

En el mismo período, la Universidad Federico Santa María de Valparaíso, en colaboración con la Università degli Studi di Ferrara, fue la sede del workshop del Master MAPAUS II sobre el tema "Valparaíso: ciudad patrimonial y ciudad normal. Análisis, evaluación, y propuestas para una política urbana de valorización".

Valparaíso, in Chile, is a maritime port city, with urban planning and architectural characteristics derived from an exceptional geographic and topographic environment.

In 2003, an area in the port city of Valparaíso was included in the list of 700 places that are considered the heritage of humanity; the heritage area – delineated according to the development of the coastal zone – includes the local and global values of the port-city.

Moving forward towards the Bicentennial of the Republic of Chile (2010), the government will define a city planning reform

starting with the heritage area, to revitalize the coast and promote emblematic and strategic projects for the city.

Starting with these initial actions, the idea is to develop a complex program of urban development, made possible thanks to international funding for the restoration and the requalification of the historical center, which are necessary to restore meaning to the cultural richness of Valparaíso, now a world heritage, though it continues to suffer a serious social and economic decline.

The preservation and requalification of the city and the historic center will prove effective only if backed by an integrated policy that can elaborate an overall program of economic, cultural, environmental and social development.

For the first anniversary of the UNESCO declaration that includes Valparaíso as a World Heritage site, a seminar has been organized to draft projects for the protection of the Heritage and to organize restoration work by drawing from the experience brought by Italian and Latin American experts. The workshop, "The Process of Preservation and Restoration of the Heritage. A Strategic Opportunity for Valparaíso. New Social and Cultural Policies, New Juridical Instruments, Rationalization of the Administrative System, Integrated Project Techniques", sponsored by the Institute for Foreign Trade and the Architecture School in Ferrara, was held in Valparaíso last July 2 through 8.

At the same time, the University of Federico Santa María di Valparaíso, in collaboration with the Università degli Studi di Ferrara, hosted the Master MAPAUS workshop on the theme "Valparaíso: ciudad patrimonial y ciudad normal. Análisis, evaluación, y propuestas para una política urbana de valorización".

Para informaciones sobre la ciudad de Valparaíso: For information on the city of Valparaíso: <http://www.granvalparaíso.cl/> <http://www.municipalidaddevalparaíso.cl/>

(by Paola Pierotti)



Southampton ¿Una nueva Ave Fénix? Another Phoenix?

El martes 20 de abril de 2004 fue un día aciago para Southampton. El Gobierno británico hizo finalmente pública su negativa a aceptar la propuesta de la Asociación de Puertos Británicos de construir nuevas instalaciones portuarias para contenedores – una actuación valorada en 600 millones de libras – en la Bahía de Dibden, en la ribera occidental del Río Test, frente a otras instalaciones portuarias ya existentes y en las proximidades de New Forest, un parque nacional en fase de proyecto. Tras una actividad de varios años repleta de polémica y desencuentros, la controversia ha desembocado en la decisión de priorizar las consideraciones medioambientales en vez de favorecer el desarrollo económico. Para todos los interesados en las ciudades portuarias, así como en las tensiones existentes entre economía y medioambiente en dichos enclaves, éste constituye un caso curioso que merece ser examinado y sometido a debate. La decisión de no apoyar la propuesta de Southampton puede interpretarse de varias formas; existe la opinión generalizada que el Reino Unido necesita más instalaciones portuarias modernas; el desacuerdo surge fundamentalmente a la hora de determinar dónde deberían situarse. Al margen de la lógica inherente en cuanto al desarrollo portuario de Southampton, así como del enorme apoyo por parte de quienes valoran como prioritario el bienestar económico de la ciudad y su región, el caso de la Bahía de Dibden tropezó con delicadas cuestiones medioambientales que en última instancia fueron consideradas, si bien de manera tangencial, como elementos de mayor relevancia. En el ámbito municipal, la decisión se presenta como un triunfo del movimiento "Nimby" - acrónimo

de "not in my backyard" (no en mi patio trasero) - sobre los intereses económicos. Tanto el Consejo Regional de New Forest como la Corporación de Gobierno de Hampshire se declararon contrarios a la propuesta, mientras que el Ayuntamiento de Southampton mostraba su total apoyo por el bien del crecimiento económico de la ciudad. Sin embargo, hay algo que los que se oponen a la propuesta de Dibden – al igual que los medios de comunicación – han obviado con frecuencia, y es el hecho de que durante décadas las autoridades portuarias han ido creando los terrenos de la Bahía de Dibden a los que nos referimos con material de relleno, con vistas a su expansión y siempre que se ha estimado conveniente para el puerto. Consecuentemente, el hecho de que la zona se haya convertido en una colonia de aves y se encuentre rodeada de construcciones residenciales es, en cierto sentido, un elemento fortuito. No obstante, bien pudiera ser que de momento se haya tomado la decisión más apropiada en aras del interés nacional, puesto que las necesarias instalaciones adicionales pueden ser ubicadas en otros puntos de la costa este, en lugares en los que la polémica entre factores medioambientales y económicos resulta menos candente. Algunas de las propuestas sometidas a estudio en estos momentos son la de London Gateway (cuya construcción, a cargo de p&co, tendría lugar en los terrenos de una antigua refinería de Shell situada en una zona industrial abandonada a orillas del río Támesis), y la de la Bahía de Bathside, cerca de Harwich, una zona en la que Hutchinson Whampoa tiene previsto llevar a cabo una significativa explotación urbanística. Sin embargo, sólo cuando se conozca el resultado final de dichas propuestas, podrá valorarse de forma efectiva la resolución de la Bahía de Dibden bajo un prisma distinto. No todas las personas que toman parte en la planificación urbanística a nivel municipal y regional – o incluso las que intervienen en las discusiones sobre transporte a nivel nacional – parecen darse cuenta de hasta qué punto el flujo y reflujo del tráfico y del comercio marítimo internacional constituye un asunto de gran susceptibilidad y fragilidad, cuyo control se halla en manos de compañías navieras que no dudarán en deslocalizar sus empresas si las infraestructuras de

Southampton se hacen cada vez menos competitivas. En palabras de Andrew Kent, director del Puerto de Southampton: "Si Southampton no cuenta con vías de expansión para atender a la creciente demanda, las empresas de transporte marítimo global operarán en otros puertos dentro y fuera del Reino Unido, muchos de los cuales disponen ya de planes de ampliación en fases bastante avanzadas". En Southampton se teme, tanto ahora como en épocas anteriores, que la competencia entre puertos dentro del contexto del noroeste europeo derive en una mayor concentración hacia los mega-centros de Rotterdam y Amberes, relegando así a Southampton y otros puertos menores a una categoría de segundo orden.

A diferencia de lo que sucede en otros países de la Unión Europea, en el Reino Unido las decisiones a nivel nacional sobre este tipo de cuestiones las toma el Gobierno, asesorado por un inspector y sobre la base de una extensa y minuciosa consulta pública. En el caso que nos ocupa, y tras analizar las ventajas y los inconvenientes del proyecto, el inspector emitió un veredicto preciso y ecuánime, pero su conclusión general – de signo negativo – fue la aceptada finalmente por el gobierno. En distintos ámbitos, el proceso de toma de decisiones estuvo claramente influenciado por factores políticos de diversa índole, por vínculos comerciales relacionados con la industria naviera, así como por consideraciones relativas a asuntos de tierra firme, como, por ejemplo, el lamentable estado actual del sector del transporte ferroviario. A través de su dilatada historia, el puerto de Southampton ha demostrado una y otra vez su capacidad para transformarse, hacer frente a la adversidad y renovarse. Este reciente contratiempo es sólo un ejemplo más de los desafíos a los que se enfrentan los puertos y las ciudades portuarias en cualquier punto de un mundo moderno condicionado por la competencia. La política de Southampton en la actualidad debe consistir en afianzar sus valores, organizar sus estrategias comerciales y esperar el momento oportuno para levantar el vuelo una vez más, como el Ave Fénix, rumbo a un futuro de prosperidad.

Tuesday 20 April 2004 was a sad day for Southampton. The British Government announced, finally, that it had decided not to approve

Associated British Ports' proposals for the development of new £600-million container port facilities at Dibden Bay on the western side of the River Test, opposite existing port facilities and adjacent to the New Forest, a planned National Park. After many years of active debate and disagreement, this controversy has concluded with a decision favouring environmental considerations rather than economic development. For all who are interested in port cities, and in the tensions between economy and environment in cities on water, this is an interesting case to examine and discuss. The decision not to support the Southampton proposals can be interpreted in a variety of ways. There is widespread agreement that the UK needs additional modern port facilities, and the disagreement is largely about where they should be located. Despite its inherent logic in terms of Southampton's port development, and strong support from those whose prime concern is the economic well-being of the city and its region, the Dibden Bay case raised sensitive environmental concerns that were ultimately, if marginally, seen as more significant. In a local context the decision appears to be a triumph of "nimbyism" over economic interests. The New Forest District Council, and the Hampshire County Council, declared themselves against the proposal, whereas it was strongly supported by Southampton City Council in the interests of port-city economic growth. An issue often overlooked by local objectors to the Dibden proposals and by the media is that the land in question at Dibden Bay has been created by infilling by the port authority over many decades for port expansion as and when necessary, and the fact that the site has been colonized by birds and surrounded by residential development is in a sense incidental. It may however be that, for the present, the most appropriate decision in the national interest has been reached, in that much-needed additional facilities may be developed elsewhere on the east coast, in locations where the environment/economy debate is less sharply defined. Among proposals currently under consideration are the London Gateway (which would be built by p&o on the "brownfield" site of a former Shell refinery on the Thames), and Bathside Bay near

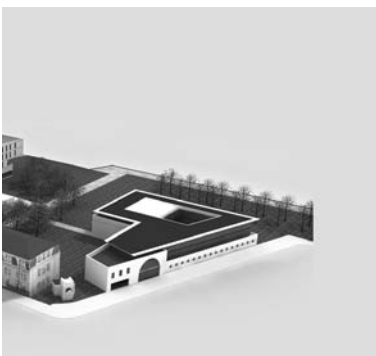
Harwich where a substantial development is proposed by Hutchinson Whampoa. When the outcome of these proposals is known, the Dibden Bay decision will be seen in a new perspective. Not all who are involved in local and regional planning, or even in national-level transport debates, appear to realise how delicate and fragile are the ebb and flow of international maritime traffic and trade, controlled by ship operators who will lose no time in taking their business elsewhere if Southampton's facilities become increasingly uncompetitive. As Andrew Kent, Southampton's Port Director, has said: "If Southampton cannot expand to meet rising demand, global shipping alliances will use other ports within and outside the UK, many of which have their own well-advanced expansion plans". A particular fear at Southampton, now as in the past, is that inter-port competition in a north-west European context tends towards increasing concentration on the mega-hubs of Rotterdam and Antwerp, and threatens to relegate Southampton and other smaller ports to feeder status. In contrast to other EU countries, decisions on issues of this kind at the national level in the UK are taken by the Government on the advice of an Inspector and on the basis of an extensive and lengthy Public Enquiry. In this case, the Inspector reached a finely balanced judgement, between the advantages and disadvantages of the scheme, but his overall negative conclusion was eventually accepted by Government. At various levels the decision-making process was undoubtedly influenced by political factors of various kinds, by business links involving the shipping industry, and by land-side considerations such as the present unfortunate state of the rail transport industry. Throughout its long history the port of Southampton has demonstrated an ability to transform itself, to rise above adversity and to renew itself repeatedly. This recent setback is another instance of the challenges faced by ports and port cities everywhere in the modern world of inter-port competition. Southampton's policy today is to consolidate its assets, streamline its trading strategies, and await an appropriate opportunity to rise again, phoenix-like, towards a prosperous future.

(por/by Brian Hoyle)



Sedes de organizaciones europeas en el Puerto de Lisboa Headquarters of European Organisations in the Port of Lisbon

Las sedes de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) y del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT) se van a instalar en la zona ribereña de Lisboa a partir del 2006 en un "complejo" situado entre el Cais do Sodré y la Ribeira das Naus. Los proyectos, obra del arquitecto Manuel Tainha, se presentaron el 21 de octubre y representan una inversión de 12 millones de euros de la responsabilidad de la Administración del Puerto de Lisboa-APL. La inversión se recuperará mediante el alquiler durante un período de 25 años. La construcción de estas sedes se integra en el proyecto de reordenamiento y recalificación urbanística de la zona comprendida entre el Cais do Sodré y la Ribeira das Naus, y es una iniciativa conjunta del Gobierno, la Cámara Municipal de Lisboa y la APL. Este nuevo "complejo europeo" ocupará un terreno de aproximadamente 30 mil metros cuadrados, aunque el área bruta de construcción tan sólo representa 12.000 m². Las sedes de la AESM y del OEDT, que ocuparán 6.000 y 4.000 m² respectivamente, se benefician de un edificio de apoyo común (de 2.000 m²) ya existente que será recuperado: el "Edificio do Relógio", antigua sede de la APL. El área restante del "complejo" se destinará al aparcamiento (240 plazas) y a la implantación de jardines de uso público. La transferencia del OEDT, que funciona actualmente en el Palacete Mascarenhas, en Santa Apolonia, de deriva de la ampliación de la Unión Europea a diez nuevos Estados y de la consecuente necesidad de acoger a los nuevos funcionarios.



The European Maritime Safety Agency (AESM) and the European Monitoring Centre for Drugs and Narcotics (OEDT) will be headquartered in the riverside area of Lisbon beginning in 2006, in a complex located between Cais do Sodré and Ribeira das Naus.

The projects, presented on 21 October, were designed by architect Manuel Tainha. They represent a 12-million euro investment by the Lisbon Port Authority (APL), the amount of the investment to be recovered through rents over a period of 25 years.

The construction of these head offices is part of the project for the reorganisation and urban improvement of the area between Cais do Sodré and Ribeira das Naus, a joint initiative of the national and city governments and the APL.

This new "European complex" will occupy a plot of ground approximately 30,000 m² in size, but the overall area of construction is only 12,000 m². The head offices of AESM and OEDT will occupy 6,000 and 4,000 m², respectively, benefiting from a common support building (2,000 m²) that already exists and will be renovated - "Edifício do Relógio", where APL's head offices were formerly located.

The remaining area of the complex is for parking (240 places) and the installation of public gardens.

The transfer of the OEDT, which currently operates from the Palacete Mascarenhas, in Santa Apolónia, is a consequence of the European Union's enlargement by ten new States and the subsequent need to make room for new staff members.

Nuevos metodos de estudio y análisis en el II Curso Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad New Methods for the Study and Analysis of the 2nd International Course on Port-City Relations

Santander, 13-17 Septiembre/September 2004

Se ha realizado el II Curso Internacional de relaciones puerto-ciudad en Santander en el marco de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo durante los días 13-17 de Septiembre. Este segundo curso, como el primero, ha estado organizado por Puertos del Estado, RETE-Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades, el Puerto de Santander y la Universidad de Cantabria. Dirigido por José Luis Estrada, Rinio Bruttomesso y Joan Alemany el curso ha contado con las ponencias de un importante conjunto de profesionales especializados en la gestión de grandes proyectos y con mesas redondas de debate sobre los temas objeto del curso. Aunque sea muy resumidamente es interesante destacar la participación de los ponentes (y el contenido de su intervención) que fueron los siguientes: Mariano Navas (ponencia inaugural), Brian Hoyle (ponencia académica inaugural), Francisco de Rueda Bocos (modelos de explotación), Francisco Javier Jiménez de Cisneros (instrumentos jurídicos), Javier García-Renedo Martínez (centros de negocios), José Pablo Rodríguez Marín (gestión Port Vell Barcelona), Denton Fraser (gestión Maremagnum Barcelona), Reiner Nagel (proyecto Hafencity Hamburgo), Jim Gill (proyecto Liverpool Vision), Ana Cristina dos Reis e Cunha (proyecto Lisboa), Emilio Brogueira (experiencias Leixoes y Douro), Bruno Gabrielli (experiencias Génova).

La interesante y muy positiva novedad de este segundo Curso, además de la calidad tradicional y profundidad de las exposiciones realizadas en los dos primeros días, ha sido el viaje de estudio y análisis de caso práctico que se llevó a término durante los días 15 y 16 de Septiembre a las ciudades portuarias de Gijón y Avilés. Es difícil resumir en unas pocas líneas la rica experiencia que

supuso contar con la destacada participación de las autoridades locales (la alcaldesa Paz Fernández-Felgueroso, el presidente de la Autoridad Portuaria Fernando Menéndez Rexach y el Director de la Autoridad Portuaria José Luis Díaz Rato en Gijón y el alcalde Santiago Rodríguez Vega, el Presidente de la Autoridad Portuaria Manuel Ponga y el Director de la Autoridad Portuaria Antonio Navarro en Avilés), además de otras autoridades y representantes profesionales que intervinieron en las mesas redondas de debate. Particularmente interesante, por el método y la profundidad de la discusión, fue la presentación y análisis del caso de Avilés con la participación directa y con un animado diálogo de las autoridades urbanísticas municipales, los responsables del puerto y los participantes en el curso. Tal como se destacó en las Conclusiones del Curso, esta experiencia de estudio, análisis y discusión colectiva con los máximos responsables de un caso concreto de relaciones puerto - ciudad, ha sido sumamente provechosa y enriquecedora para todos los participantes, constituyendo un elemento distintivo y de calidad, cuestión

que se tendrá en cuenta para futuras ediciones de este curso de referencia internacional sobre las relaciones puerto - ciudad.

The 2nd international course on port-city relations was held in Santander as part of the Menéndez Pelayo International University from the 13th to the 17th September. Like the first one, this second course was organised by Puertos del Estado, RETE-Association for the co-operation between ports and cities, the Port of Santander and the University of Cantabria. Organised by José Luis Estrada, Rinio Bruttomesso and Joan Alemany, the course included presentations by a large group of professionals specialised in the management of large projects and round table debates on the subjects covered by the course. Here is a brief summary of the speakers and their topics: Mariano Navas (opening speech), Brian Hoyle (opening keynote speech), Francisco de Rueda Bocos (management models), Francisco Javier Jiménez de Cisneros (legal instruments), Javier García-Renedo Martínez (business centres), José Pablo Rodríguez Marín (management of the Port Vell Barcelona), Denton Fraser (management of the Maremagnum Barcelona) Reiner Nagel (Hafencity Hamburg project), Jim Gill (Liverpool



Vision project), Ana Cristina dos Reis e Cunha (Lisbon project), Emilio Brogueira (Leixoes and Douro experiences), Bruno Gabrielli (Genoa experiences). The interesting and very positive new note in this second course, as well as the traditional quality and depth of the presentations given in the first two days, was the field trip for study and analysis of a practical case that took place on the 15th and 16th of September to the Port Cities of Gijón and Avilés. It is difficult to sum up in a just a few lines the wealth of experience gleaned from the outstanding participation of the local authorities (lady mayor Paz Fernández – Felgueroso, the president of Gijón Port Authority Fernando Menéndez Rexach and the Director of Gijón Port Authority José Luis Díaz Rato and mayor Santiago Rodríguez Vega, the President of the Avilés Port Authority Manuel Ponga and the Director of Avilés Port Authority Antonio Navarro), as well as other authorities and professional representatives who took part in the round table debates. Of particular interest, due to the method and the depth of the discussion, was the presentation and analysis of the case of Avilés with the direct participation and lively dialogue with the municipal planners, those in charge of the port and the participants in the course. As was pointed out in the Conclusions of the Course, presented by José Luis Estrada, this experience involving study, analysis and collective discussion with the most authoritative people in charge of a specific case of Port – city relations, was enormously beneficial and enriching for all the participants. This was one element that set the occasion apart from the rest in terms of its quality, something that will be taken into account for future editions of this internationally recognised course on port – city relations.



**Nuevos Adherentes
New Members**

Después de la reunión del Consejo, realizada entre el 15 y el 17 de abril en Venecia, donde fue deliberada la transformación de Rete 2001 en RETE-“Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades”, las Autoridades Portuarias de Gijón y Avilés han confirmado su adhesión en calidad de Asociadas a RETE por el año en curso. Following the meeting of the Council, held in Venice on April 15th-17th, where the trasformation of Rete 2001 into RETE-Association for the collaboration between ports and cities was deliberated, the Spanish Ports Authorities of Gijón and Avilés have confirmed their membership as Associates of RETE for the current year.

**Reunión en Santa Cruz de Tenerife: programa
The Santa Cruz de Tenerife Meeting:
program
Noviembre/November 18-21, 2004**

- Jueves 18*
Llegada de los participantes
- Viernes 19*
 - Recogida en el Hotel y traslado a la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife
 - Autoridad Portuaria: Reunion de la RETE
 - Visita al Puerto de S/C de Tenerife: presentación del Puerto en la Autoridad Portuaria
- Sábado 20*
 - Traslado al Puerto de Los Cristianos
 - Salida en Ferry Los Cristianos-La Gomera: excursión en la Isla de La Gomera
 - Regreso al Puerto de Los Cristianos
 - Llegada y traslado a El Sausal
- Domingo 21*
Excursión al Norte de la Isla de Tenerife.

**Biografías
Biographies**

Jorge Fernandes Alves

Nació en 1954, es profesor asociado en el Departamento de Historia de la Facultad de Letras de la Universidad de Porto. Cuenta con decenas de títulos publicados en el área de historia económica y social, sobre historia de empresas y sobre cuestiones portuarias. Algunos títulos recientes: Rodrigues de Freitas, Intervenciones Parlamentarias, 1870-1893. Porto: Ediciones Afrontamento/colección Parlamento, 1999 (coord.); Los Transportes Colectivos de Porto – una perspectiva histórica. Porto: stcp, 2001 (en colaboración); Industria de la pasta y del papel en Portugal – El grupo Portucel. Lisboa: Portucel sgps, 2001; Leixões – Una historia portuaria. Matosinhos: apdl, 2001 (en colaboración); Douro y Leixões- La vida portuaria bajo el signo del billete postal. Porto: Ediciones asa, 2002; Rioplele-Historia de una Referencia Textil. Lisboa: Medialivros, 2002; Leixões – Identidad y memoria de un puerto. Matosinhos: apdl, 2003 (catálogo para exposición); La compañía de las Lezírias. Surcos de una empresa centenaria. Lisboa: Media Livros, 2003.

Carmen Andriani

Arquitecta, docente en la Facultad de Arquitectura de Pescara en las cátedras Proyecto Arquitectónico y Urbano y en Arquitectura de grandes complejos y obras infraestructurales. Se ocupa de las modificaciones del paisaje costero y del rediseño de las áreas abandonadas. Visiting Professor en la Waterloo University de Toronto sobre las temáticas ambientales, y en la School of Architecture de la Syracuse University; crítica invitada en numerosas universidades americanas. Conduce desde varios años una investigación financiada por la Embajada de Canadá relativa a los Waterways canadienses. Dirige el PPC-Plan Proyecto y Ciudad, revista semestral de los departamentos IDEA/DART de Pescara. En el concurso internacional por invitación sobre la recualificación del frente de mar de Trieste, obtuvo una de las seis áreas puntuales concursadas (2002). Expone en la Trienal de Milano,

en la Bienal de Venecia y en Japón en el ámbito de la muestra itinerante: “Arquitectura italiana: Del Futurismo al futuro posible”.

Demos C. Angelides

Catedrático de Construcciones Marítimas, Departamento de Ingeniería Civil, Universidad Aristóteles de Tesalónica, Tesalónica 54124, Grecia. dangelid@civil.auth.gr

Eliza Antoniadou

Diplomada en Ingeniería Civil, Master en Ciencias en la especialidad de Ingeniería Medioambiental, Auxiliar de Investigación en el Departamento de Ingeniería Civil, Universidad Aristóteles de Tesalónica, Tesalónica 54124, Grecia. antoniadou@hotmail.com

Eleftherios Dignonis

Diplomado en Arquitectura por la NTUA (Universidad Técnica Nacional de Atenas), Master en Ingeniería por la Universidad Fukui de Japón. Desde el 1986 es miembro del miembro del Technical Institute of Greece and Association of Greek Architects. Directivo de MEAS Ltd., Ploutarchou 52, Atenas 10676, Grecia. measltd@otenet.gr

Bruno Gabrielli

Nació en Génova en 1932. Profesor Ordinario de Urbanismo en el Politécnico de Milán desde 1975 y en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Génova desde 1982. Director de Calidad Urbana del Municipio de Génova desde noviembre de 1997. Presidente de la Asociación Nacional de Centros Histórico Artísticos (ANCSA) desde 1985. En el campo de la planificación territorial es autor de numerosos estudios e investigaciones. En el campo de los centros históricos ha organizado numerosos congresos y seminarios de estudio. Ha publicado numerosos artículos sobre las principales revistas de arquitectura italianas y extranjeras, así como ensayos en numerosas publicaciones y la monografía: *La recuperación de la ciudad existente*, 1994. En el campo de la Planificación