

Umberto Saba

## Nuovi versi alla Lina

Una delle sezioni più famose e lette del *Canzoniere* di Umberto Saba – il triestino Umberto Poli, nato nel 1883 e morto a Gorizia nel 1957 – porta il titolo di *Trieste e una donna* composta tra il 1910 e il 1912. Al suo interno appare il breve ciclo di *Nuovi versi alla Lina* di cui i versi riportati compongono la prima di quindici parti. *Trieste e una donna* contiene alcune fra le più famose poesie di Saba e costituisce un formidabile tentativo di costruirsi un'identità affettiva attraverso la creazione di una topografia cittadina particolare: una città materna, uterina, che è la città per antonomasia, soggetto e oggetto contemporaneamente della vita emozionale dell'autore tanto, da venir posta sullo stesso piano dell'amata Lina, che di Saba fu la moglie fino alla morte, avvenuta un anno prima di quella del poeta. In questo panorama, la zona dei moli e del porto della città assume aspetti specifici che non è possibile qui esaminare quanto sarebbe necessario. Ci accontentiamo di vederlo qui, il porto di Trieste, spogliato da ogni illuministica lode

dell'operosità, così frequente nelle descrizioni dei viaggiatori e degli scrittori, e divenuto, rovesciando il foscoliano "prego anch'io nel tuo porto quiete", luogo di passione e d'inquietudini ove i desideri non si spengono, ma si ravvivano, in un senso di smarrimento cosmico *se più di lei la mia città non riempio*. Concetti che Saba riprenderà, citandosi, in un poesia degli anni quaranta significativamente intitolata *Porto*. Resta da aggiungere ancora un particolare: uscita dapprima come raccolta singola, *Trieste e una donna* recava il titolo *Coi miei occhi*. Nell'edizione definitiva molte cose erano mutate e al soggettivismo dello sguardo si era preferito l'oggettivo fondale di un'intera città.

I.

Una donna! E a scordarla ancor m'aggiro  
io per il porto, come un levantino.  
Guardo il mare: ha perduto il suo turchino,  
e a vuoto il mondo ammiro.

Una donna ben piccola cosa,  
una cosa – Dio mio! – tanto meschina;  
poi una come lei, sempre più ascosa  
in se stessa, che pare ogni mattina  
occupi meno spazio a questo mondo,  
dare ad un'esistenza il suo profondo  
dolore; solo io qui a sentirmi e sperso,  
se più di lei la mia città non riempio;  
spoglio per essa, e senz'altare, il tempio  
dell'universo.

Una donna, un nonnulla. E i giorni miei  
sono tristi; una donna ne fa strazio,  
piccola, che una casa nello spazio,  
un piroscifo è tanto più di lei.

One of the most famous and oft-read pieces from the *Canzoniere* by Umberto Saba – born Umberto Poli in Trieste in 1883 and died in Gorizia in 1957 – bears the title *Trieste e una donna* and was composed between 1910 and 1912. It contains the brief cycle *Nuovi versi alla Lina*: the poem published above is the first of its fifteen parts. *Trieste e una donna* contains some of the most famous poems by Saba and constitutes a formidable attempt to build an affective identity by creating a particular city topography: a maternal, uterine city which is the city by antonomasia, simultaneously the subject and object of the writer's emotional life, so much so that he places it on the same level with his beloved Lina, Saba's wife until her death a year before the poet. In this vision, the area of the docks and the port in the city assume specific aspects that unfortunately are here precluded from the examination they deserve. We must therefore be content to see it as is, the port of Trieste, devoid of any Illuministic celebration of labor, so frequent in the descriptions of travelers and

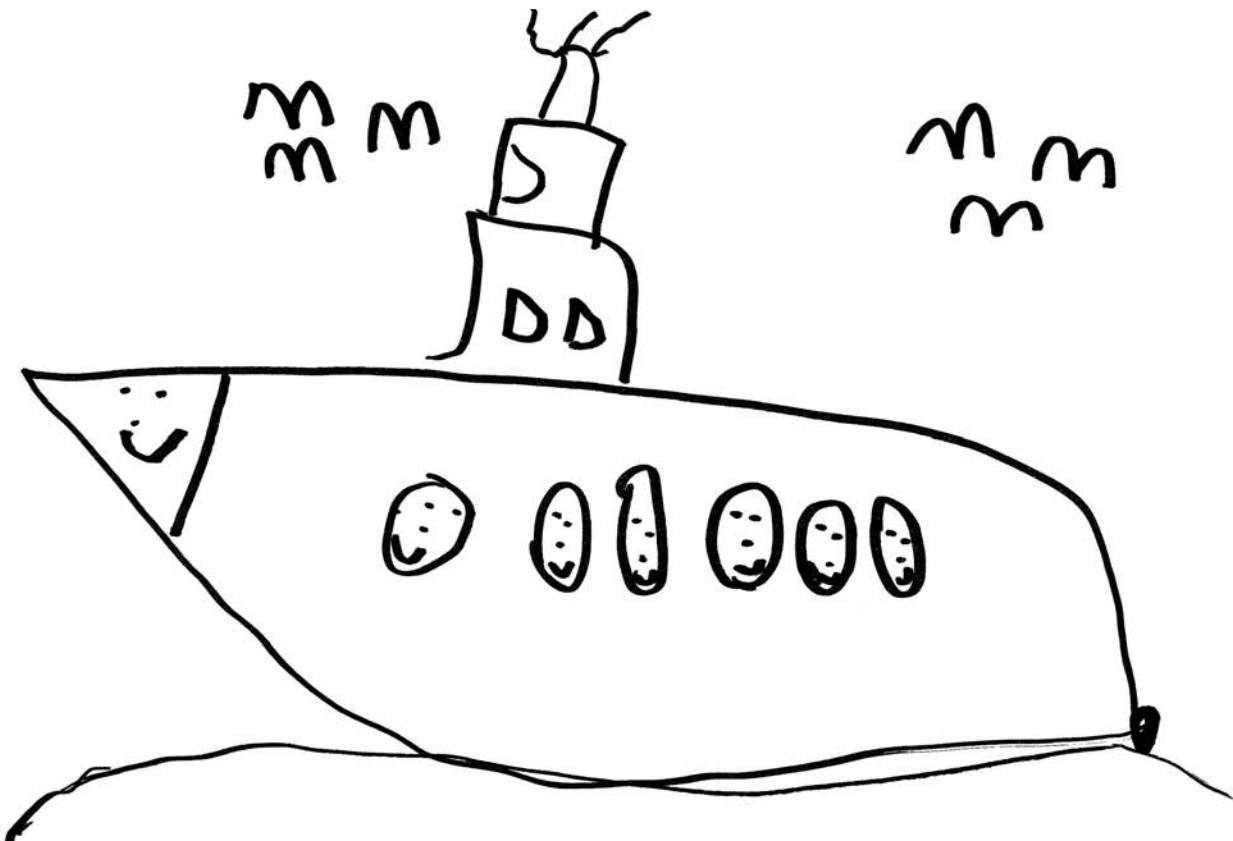
writers, and overturning Foscolo's "prego, I too in the quiet of your port", a place of passion and restlessness where desires are never quelled, but kindled, in the sense of a cosmic bewilderment *if i cannot fill my city more than her*. Concepts that Saba would explore again, quoting himself in a poem from the *Fourties* with the significant title *Port*. There is one detail left to add: in its first publication as an individual collection, *Trieste e una donna* was published under the title *Coi miei occhi* (with my eyes): at the time of the definitive edition many things had changed and over the subjectivity of a gaze he chose the objective depth of an entire city.

*Roberto Dedenaro, triestino, insegnante, si occupa di poesia sia attraverso saggi e recensioni sia, talvolta, scrivendone di proprie. Roberto Dedenaro, a teacher from Trieste, writes about poetry in essays and reviews and, sometimes, writes his own.*

# Periscopio

## Palabras Words





**Uno sguardo interiore  
An Inner Gaze**

Tratto dal volume: Stefano Schirato, *né in terra né in mare. navi sequestrate*, con un testo di Giuseppe Tornatore, SilvanaEditoriale, Cinisello Balsamo, Milano, 2002.

“Esistono fotografi che si limitano a vedere il mondo attraverso la macchina fotografica, fissando sul negativo esattamente ciò che la realtà offre a essa entro i confini del campo visivo condizionato dalla lente. Ed esistono fotografi che costringono l’obiettivo a guardare il mondo per mezzo dei loro stessi occhi, a studiare gli uomini attraverso uno sguardo interiore, riuscendo così a cogliere anche ciò che alla lente sfugge, perché non intercettato dal suo campo visivo.

Stefano Schirato è sicuramente uno di questi ultimi. E non solo perché ha scelto come tema del suo sorprendente reportage personaggi che, per assurde circostanze, si ritrovano sospesi in un paradossale limbo borghesiano, derubati della loro stessa esistenza, spettri prigionieri in un prisma negato alla luce. Ma perché egli si avvicina a queste figure smarrite con la curiosità

pura e pietosa di chi inquadra un volto per fotografare in realtà l’anima che vi è nascosta. Ecco perché guardiamo i marinai malinconici di Schirato nei luoghi in cui si consuma la loro attesa e non vogliamo sapere null’altro: ci sentiamo di vivere la loro stessa condizione, siamo comprimari impotenti delle loro storie personali.”

“There are photographers who see the world only through their camera. They expose the negative only to what reality offers the camera within the confines of the field of vision conditioned by the lens. On the other hand, there are photographers who force the lens to look at the world through their eyes, to scutinise humanity with an interior gaze, thus succeeding in pinpointing what escapes the lens, because it is not intercepted by its field of vision.

Stefano Schirato is one such photographer and not only because he chose for his astonishing photographic reportage people who, led by a series of absurd circumstances, find themselves suspended in a paradoxical Borges-type limbo, bereft of their own, personal existences, spectres imprisoned in a prism without light. Also

because Stefano Schirato’s approach to these lost figures is one of pure and passionate curiosity as he focuses on a face and on reality capturing on film the soul concealed within it. This is why we observe Schirato’s melancholic sailors in the places where they endlessly wait and we do not want to know anything else: we share their life experience, we are powerless co-stars of their intimate lives.”

Giuseppe Tornatore

*Stefano Schirato nasce a Bologna nel 1974 e vive a Pescara. Dal 1997 lavora come fotografo, occupandosi in particolare di tematiche sociali. Da un’esperienza in Cambogia per documentare le mine anti-uomo in collaborazione con l’organizzazione non governativa New Humanity nel 1999, nasce il suo primo volume Gli occhi della Cambogia. Dal 2000 si dedica al tema delle navi sequestrate che lo porterà, per due anni in vari porti per documentare la vita dei marittimi prigionieri a bordo. Nel 2002 incontra il premio Oscar Giuseppe Tornatore che incoraggia la pubblicazione di questo volume.*

*Stefano Schirato was born in Bologna in 1974 and lives in Pescara. Since 1997 he has been working as a photographer, dealing mostly with social matters. Based on his volunteer experience in Cambodia (1999), to witness the anti-personnel mines tragedy, in co-operation with the non governmental organisation New Humanity, he published his first book Gli occhi della Cambogia (Cambodia’s eyes). Since 2000, he devoted himself to seized ships: during the following two years, he visited many ships documenting the life of the mariners in different ports. In 2002 he met the Oscar Award director Giuseppe Tornatore who surveyed Schirato’s last work encouraging its publication.*

Marinai agli obli di una nave nel disegno di Omar, bambino veneziano di 6 anni. Sailors at the porthole of a ship, in the drawing of a 6 years old Venetian child



## Tenerife: la playa de Las Teresitas de Dominique Perrault las Teresitas Beach by Dominique Perrault

Fue prevista para el próximo 2006 la finalización de las obras de un asentamiento urbano y arquitectónico en La Ciudadela, sobre la playa de Las Teresitas en Tenerife. Dominique Perrault, ganador del concurso internacional, experimenta una búsqueda sobre el tema del contenedor, generando una relación armónica entre contexto y arquitectura. El tema del concurso era el proyecto de un hotel de lujo de 500 habitaciones, 10.000 m<sup>2</sup> para espacios públicos y comerciales y un estacionamiento inserido en el paisaje de Las Teresitas, respetando las formas de la ciudad balnearia. “Para el proyecto de La Ciudadela se definió una nueva presencia arquitectónica con la creación de una renovada ‘geografía’: La Ciudadela fue pensada como un tejido que envolverá la actual topografía con un nuevo espesor, ofreciendo un nuevo paisaje”. Paisaje que, en el



proyecto de Perrault, se concreta como un velo metálico. El edificio – 6000 m<sup>2</sup> está adosado a la colina y se define principalmente por dos fachadas, una que corre a lo largo de la playa, mientras la otra se integra dentro del terreno con una fachada más urbana. Sobre la vertiente de la playa habrá un espacio de soporte para las diversas actividades ligadas al hotel, mientras que sobre las nuevas zonas de urbanización – y una futura área deportiva – habrá una plaza, plataforma de intercambios comerciales, lúdicos y de servicios, distribuida sobre un espacio urbano capaz de disimular el gran estacionamiento. The completion of an urban and architectural settlement at La Ciudadela, on the beach of Las

Teresitas in Tenerife, is scheduled for completion in 2006. Dominique Perrault, winner of the international competition, explores the theme of enclosure, creating a harmonious relationship between context and architecture. The competition rules specified the design of a luxury hotel with 500 rooms, 10,000 m<sup>2</sup> of public space and retail areas and a parking area that would fit into the landscape of Las Teresitas, with attention towards the forms of the resort city. “For the Ciudadela project, we initially defined an architectural presence with the creation of a new ‘geography’: la Ciudadela is conceived as a fabric that will wrap the current topography in a new layer, presenting a new landscape.” This

new landscape, in Perrault’s project, will be articulated by a metallic veil. The building, 60.000 m<sup>2</sup>, is backed up against a hill and defined primarily by two façades, one along the beach, and the other located on the land with a more urban front. On the beach front, there will be a space to support the various activities related to the hotel, whereas towards the new urban areas, and a future sports zone, there will be a city square, a platform for commercial exchanges, recreational activities and services, distributed within an urban space which will conceal a large parking area.”  
[www.perraultarchitecte.com](http://www.perraultarchitecte.com)

## Un espacio público polifuncional en Savona, entre la fortaleza primar y el mar An All-Purpose Space in Savona, between the Priamar Fortress and the Sea

Un grupo compuesto por 5+1 Architetti Associati, Studio Archea, Studio Pellegrini y Simonetta Cenci, ha sido el ganador del concurso que tuvo lugar el año pasado. El proyecto intenta construir-inventar una nueva relación entre la ciudad y el mar. *No son las fachadas que hacen la calidad del espacio, sino la calidad de la vida que logramos que se desarrolle dentro y fuera.* Los proyectistas ganadores del concurso se han concentrado fundamentalmente en reforzar la relación entre las formas propuestas y las funciones, entre los espacios y la vida de quien vive estos lugares; en este cuadro han creado un espacio público polifuncional capaz de dar significado a una parte de ciudad. La construcción-invencción de una nueva relación entre la ciudad con el mar se ha concretado con la propuesta de modos innovativos

de vida social: *la duna verde, edificios de la mano abierta, la forma del agua, el paseo de los vientos...* Dentro de la plataforma existente, el proyecto propone recortar dos territorios en el agua, uno más lúdico – conectado a la actividad de náutica menor –, y uno más urbano – conectado a los futuros edificios para la feria y las oficinas. El proyecto prevé completar la operación que se está iniciando con el Master Plan de la Dársena Vieja, a través de la realización de un complejo de edificios – “la mano abierta” constituida por cinco edificios que se prolongan hacia el mar partiendo de la plataforma verde sobre la cual será realizada la intervención de Orsa 2000 – que lleva la ciudad al mar. The competition was won last year by a group including 5+1 Architetti Associati, Studio Archea, Studio Pellegrini and Simonetta Cenci. The project intends to build-invent a new relationship between the city and the sea. *It is not the façades that create the quality of a space, but the quality of life that we are able to make happen inside and out.* The winning designers worked specifically at reinforcing the



relationship between the forms they designed and the functions, between the spaces and the life of those who inhabit these places; within this concept they created an all-purpose public space to restore meaning to a section of the city. This building-inventing a new relationship with the sea took shape in a proposal for new, possibly innovative ways of socializing: *the green dune, the open hand buildings, the shape of water, the promenade of the winds...* Within the existing platform, the project fits two water spaces, one more recreational – connected with minor nautical activities, and another more urban – connected to the future trade fair and office buildings.



The project also foresees completion of the work begun with the Master Plan of the Darsena Vecchia, with the construction of a building complex – “the open hand”, consisting in five buildings stretching towards the sea from the green platform on which the Orsa 2000 project will be built, leading the city to the sea.



**Rosario, Argentina:  
La pintura exterior  
del Museo de Arte  
Contemporáneo  
Painting the Outside  
of the Museum of  
Contemporary Art**

Las Secretarías de Cultura y Planeamiento de la Municipalidad de Rosario en Argentina han organizado un concurso nacional para colorear ocho enormes cilindros construidos en los primeros años del siglo XX para el almacenamiento de granos. Los Silos Davis, obra del arq. Hermete De Lorenzi, se encuentran a orillas del río Paraná, en el cruce con uno de los boulevares residenciales más importantes de la ciudad, y albergan hoy el nuevo Museo de Arte Contemporáneo de Rosario. El jurado, compuesto por los prestigiosos artistas y arquitectos Luis Bénédit y Clorindo Testa y el artista Luis Felipe Noé, ha votado por unanimidad eligiendo entre las 100 propuestas enviadas desde todo el país, el proyecto de la arquitecta rosarina residente en Venezia, Cintia Prieto. La premisa fundamental de las bases del concurso era que fuera factible de pintar por pintores de obra y no por artistas: así el proyecto ganador se atiende rigurosamente a la volumetría y forma de los silos y juega con las relaciones e intercambios entre ocho colores, uno por silo. Las dos fachadas fueron trabajadas en modo diferente: la fachada sur, la más visible, se desarrolla sobre una escala de colores dentro de la misma gama, interrumpida solo por la aparición de un color disonante que genera tensión sobre el ángulo; la fachada norte en cambio se resuelve con un ritmo cromático intercalado.

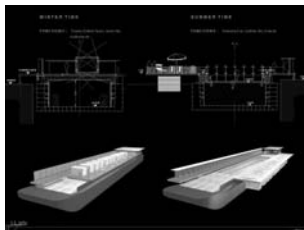
La utilización de colores saturados contribuye a crear una dilatación visiva del ambiente, y responde a la intención de darle a Rosario el color que le falta, a través de una dimensión cultural moderna y auténtica, como sucede en otros países latinoamericanos: se invita así a penetrar el museo a través de una fácil lectura del mensaje de los sentidos. Los cuerpos coloridos – azul, amarillo, violeta y magenta – crean entre sí una relación activa de intercambio: son figuras cambiantes, vitales y móviles que juegan entre luz y oscuridad. Se atraen y se reflejan para producir una tensión debida a la vibración del color. Estos volúmenes sólidos, a través del uso del color, alcanzan una calidad atmosférica diferente: el pasaje de un edificio de arqueología portuaria a un espacio para el arte, en un entorno paisajístico y urbano imponente. El trabajo de Prieto revaloriza en su totalidad la fisonomía arquitectónica de los antiguos Silos Davis, respetando la memoria histórica del edificio y la funcionalidad de la nueva sede. Con respecto a la redefinición del espacio histórico, Clorindo Testa opinó: “Por su privilegiada localización a orillas del río Paraná, era necesario encontrar una nueva destinación para los silos: ya en sí mismos constituyen una suerte de paisaje arquitectónico. Por este motivo, era necesario dotarlos de una nueva destinación y función. Estos espacios deben revivir con una energía visual y espacial nueva en el presente”. En esta primera fase del Museo de Arte Contemporáneo, el 9 de diciembre de 2003 fueron inaugurados los siete primeros pisos de la estructura de diez con los que cuentan los ex Silos Davis. Se prevé que la inauguración definitiva se realizará en abril de 2004, con el ascensor panorámico, los restantes tres pisos y un bar con una insuperable vista al río y sus islas: el edificio es un mirador desde donde contemplar todo el Paraná, el puente Rosario-Victoria y la ciudad de Rosario. La intervención ha convertido los silos en un bastión de la memoria en el riverfront de la ciudad, la culminación del actual sistema de requalificación de la zona del puerto de Rosario para la cultura y la recreación, un icono en el paisaje.

The Secretaries for Culture and Planning of the City of Rosario in Argentina organized a national competition to paint eight enormous cylinders built in the early twentieth century to store grain. The Davis Silos are located on the banks of the Paraná River, at the intersection with one of the most important residential boulevards of the city, designed by Hermete de Lorenzi, they are now the home of the Rosario Museum of Contemporary Art. The jury, composed of prestigious artists and architects such as Luis Bénédit and Clorindo Testa and Luis Felipe Noé, rendered a unanimous decision, selecting the project by Argentine architect Cintia Prieto, now living in Venice, from over 100 entries from all over the country. The fundamental premise of the competition rules was that it be feasible to have it painted by industry painters and not by artists; the winning project thus conforms rigorously to the volumes and shapes of the silos and works with the relationships and interaction between the eight colors, one per silo. The two façades are treated in different ways: the south façade, the most visible, develops a scale of colors in the same tones, interrupted only by the appearance of a dissonant color generating tension on the corner, and the north façade on the contrary is resolved in an alternating chromatic rhythm. The use of saturated colors contributes to the creation of a visual expansion of the ambience, and responds to the intention of giving Rosario the color it lacks, in a authentic and modern cultural dimension, currently being experimented in other Latin American countries: one is thus invited to enter the museum thanks to an easily understood message to the senses. The colored volumes – blue, yellow, purple and magenta, create a working interactive relationship between them: they are glimmering, vital and moving figures which play between light and darkness. They attract and reflect each other to produce a tension thanks to the vibration activated by the color. These solid volumes use color to achieve a different atmospheric quality: the passage from an archaeological port building to a space for art, within an impressive landscape and urban complex. Prieto’s work re-qualifies the

architectural physiognomy of the ancient Davis Silos in its totality, respecting the historical memory of the building and the functionality of the new museum. Clorindo Testa said: “The architectural site located near the Paraná river is a very interesting one, so that it was necessary to find a new use for the silos: they themselves created a kind of architectural landscape. Thus it became necessary to give them new use and functions. These spaces must come back to life with a new visual and spatial energy for the present.” The first phase of the Museum of Contemporary Art, the first seven floors of the ten-story former Davis Silos building were inaugurated on December 9, 2003. The complete inauguration of the museum is scheduled for April 2004, with a panoramic elevator, the last three floors and a bar with an unbeatable view of the river and its islands: the building is a “belvedere” for the contemplation of the Paraná, the Rosario-Victoria bridge and the city of Rosario. The project has converted the silos into a bastion of memory on the city’s riverfront, the culmination of the current re-qualification system of the port district of Rosario to culture and recreation, an icon in the landscape. ciprieto@libero.it

**Shanghai:  
Nueva "ciudad italiana"  
A New "Italian City"**

Pujiang, una nueva ciudad fundada para 80.000 habitantes, con una malla ortogonal que retoma la red de los canales existentes, será firmada en China por el estudio Gregotti Associati. Esta suerte de "ciudad italiana" está localizada en una área suburbana agrícola a lo largo del río Huang-pu, al sur del centro de Shanghai. Pujiang, a newly founded city for 80,000 inhabitants with an orthogonal grid which reproduces the network of existing canals, will be designed in China by the architectural firm Gregotti Associati. This sort of "Italian city" is located in an agricultural suburban area along the Huang-Pu River, south of the center of Shanghai. [www.gregottiassociati.com](http://www.gregottiassociati.com)



**ILabEAU:  
proyecto para un  
espacio público flotante  
a Project for a Floating  
Public Space**

Es el proyecto firmado por dos jóvenes arquitectos italianos que trabajan en París – Gianluca Ferrarini y Anna Ugolini (studio i.Lab) – para la realización de un espacio público innovativo sobre el agua. Nacido in primis en relación con el Sena y, sobre todo, para el uso estivo de sus riberas urbanas (desde 1994, reconocidas por la UNESCO "patrimonio mundial de la humanidad") que las administraciones de París han propuesto promover en años recientes – conocida por todos es la iniciativa *Paris Plage* –, el proyecto es en realidad exportable y aplicable a cualquier ciudad de río y de mar. Se trata de la reutilización de plataformas para el transporte de mercaderías – en el caso del Sena (79 m de largo x 11 m de ancho) – pueden desempeñar una doble función: en verano, la plataforma llena de agua y con la infraestructura

necesaria, se convierte en una piscina pública que se puede atracar a la orilla, transportable y completa de servicios de bar y duchas; en invierno, la misma estructura puede convertirse en un contenedor de actividades culturales sobre el agua (muestras, exposiciones, etc.). This is a project designed by two young Italian architects working in Paris – Gianluca Ferrarini and Anna Ugolini (studio i.Lab) – to create an innovative public space on the water. Originally conceived for the Seine River, and particularly for the summertime use of its urban banks (recognized as a "World Heritage of Humanity" by UNESCO in 1994) which the city administration in Paris has organized in recent years (everyone knows the *Paris Plage* initiative) the project may in fact be exported and applied to any river or sea front city. It adapts a large cargo transportation barge, in the case of the Seine the "barges" (79 m long and 11 m wide) which can serve a double function: in the summer, filled with water and the necessary infrastructure, they become a public swimming pool that can dock along the banks; they may be transported and equipped with bathrooms, bars and showers; in the winter the same structure can become a container for cultural activities on the water (exhibitions, performances, etc.). <http://i.lab.free.fr>

**Tennessee:  
Formando el nuevo  
riverfront americano  
Shaping the New  
American Riverfront**

El concurso internacional para la restructuración del área a lo largo del río Misissipi en la ciudad del Tennessee es el primero convocado por la ciudad, para uno de los más grandes proyectos de carácter público y privado. El ganador fue el estudio argentino Rtn de Buenos Aires que ha resuelto la fachada sobre el río con una hilera de islas miradores, metáforas de la barranca – de 10 m de desnivel – hacia la ciudad; las islas están conectadas a través de pasadizos peatonales. El proyecto prevé además un muelle y una plaza en la parte más alta del área. The international competition for the re-qualification of the

area along the Mississippi River in the city of Tennessee is the first organized by the city for one of its important public and private projects. The winner is the Studio Argentino Rtn from Buenos Aires who resolved the riverfront by creating a series of belvedere islands, metaphors for the gradient – over 10 m –, towards the city; the islands are connected by pedestrian walkways. The project also includes a dock and a square at the highest point of the area.

**Pescara:  
Mediterranean Medina  
Mediterranean Medina**

"Mediterranean Medina" es el título del congreso internacional que se desarrollará en la Facultad de Arquitectura de Pescara y en el Museo Michetti de Francavilla al Mare desde el 17 hasta el 19 de junio de 2004. El congreso profundizará los temas y los problemas de la forma particular de asentamiento urbano en el Mediterráneo meridional, llamado con el término árabe *medina*. The "Mediterranean Medina" is the title of the international convention which will be held at the Architecture School in Pescara and the Museo Michetti in Francavilla al Mare from June 17th through the 19th. The convention will focus on the issues and problems of that particular form of urban settlement in the southern Mediterranean, known by the Arab term *medina*. Call for papers: [www.unich.ides](http://www.unich.ides)

**La Bial de Rotterdam  
2005  
The Rotterdam Biennale  
2005**

Concluida con éxito la primera bienal internacional de arquitectura holandesa, el comité organizador está ya pensando concretamente a la próxima edición. Recientemente fue nombrado el nuevo director y curador – Adriaan Geuze (co-fundador del studio West 8 de Rotterdam) –, y ha sido fijado el tema principal: hilo conductor de toda la manifestación será el agua, en relación a la arquitectura, al urbanismo y al paisaje.

Having successfully concluded the first international biennale of Dutch architecture, the organizing committee is concretely planning the next edition. The new director and curator, Adriaan Geuze (co-founder of the West 8 firm in Rotterdam) was recently nominated, and the main theme selected. Water will be the subject of the entire event, in its relationship with architecture, city planning and the landscape.

**Bratislava:  
IV Congreso europeo  
de latinoamericanistas  
IV European Congress  
of Latin American  
Studies**

En Bratislava, Eslovaquia, del 4 al 7 de Julio de 2004 será organizado el Cuarto Congreso Europeo de Latinoamericanistas "Desafíos sociales en América Latina en el siglo XXI", promovido por el CEISAL-Consejo Europeo de Investigaciones Sociales de América Latina, el CEILA-Centro de Estudios Ibéricos y Latinoamericanos, y la Universidad de Economía de Bratislava. El simposio está referido a: "Los desafíos de la cuenca del plata: ¿Cuál desarrollo territorial para una región transfronteriza y transnacional?". The "iv European Congress of Latin American Studies" will be held next July 4th through 7th in Bratislava, in the Czech Republic, on the theme "Desafíos sociales en América Latina en el siglo XXI", promoted by the CEISAL-Consejo Europeo de Investigaciones Sociales de América Latina and by the CEILA-Centro de Estudios Ibéricos y Latinoamericanos at the University of Economy in Bratislava. The specific theme the symposium will deal with will be: "Los desafíos de la Cuenca del Plata: ¿cuál desarrollo territorial para una región transfronteriza y transnacional?" Informaciones generales e inscripción: For information and registration: [martineguibert@yahoo.com](mailto:martineguibert@yahoo.com) - [pilgrone@adinet.com.uy](mailto:pilgrone@adinet.com.uy) [www.ceisal2004.sk](http://www.ceisal2004.sk) - [kongres@dec.euba.sk](mailto:kongres@dec.euba.sk)





**Venecia: El Parque de San Giuliano**  
**Venice: The Park at San Giuliano**

Las primeras 60 hectáreas del nuevo parque urbano de Mestre y Venecia, en el área de San Giuliano, bisagra entre el continente y la laguna, fueron terminadas y presentadas a las autoridades y a la ciudadanía, el pasado 7 de noviembre, en una pre-inauguración. En 1998, se había iniciado la obra de bonificación de un área del continente, utilizada por años como terreno de descarga, pero de gran valor por su fachada sobre el borde del agua. El proyecto final del arquitecto italo-americano Antonio Di Mambro prevé la recalificación ambiental y paisajística de un área de aproximadamente 700 hectáreas sobre las orillas de la laguna, que fue proyectada en el último decenio del siglo XX. La obra otorga hoy a la ciudad 19 hectáreas recalificadas, un puente ciclo-peatonal de 140 m de largo entre Mestre y el borde lagunar, la realización de un área de estacionamiento, estructuras deportivas, un centro de recepción para visitantes y usuarios, un restaurante, recorridos peatonales y ciclabes de 10 km de largo, infraestructuras varias y subservicios y espacios verdes arbolados y prados en una extensión de 40 hectáreas. The first 60 hectares of the new urban park for Mestre and Venice, in the San Giuliano area, a hinge area between the mainland and the lagoon, were completed and presented to the authorities and citizens last November 7th, in a preview opening. In 1998 reclamation began on an area of the mainland that for years had been used as a dump, despite the significant value of its position overlooking the water. The final project by Italian-American architect Antonio Di Mambro includes the environmental and landscaping requalification of a 700 hectare area along the edge of the lagoon, designed during the

last decade of the xxth century. The work now hands over to the city 19 re-qualified hectares which will include a 140-m bicycle and pedestrian bridge between Mestre and the edge of the lagoon, parking areas, sports facilities, a visitors and users center and a restaurant building, 10 km of foot and bicycle paths, various infrastructures and services and 40 hectares of tree-planted and lawn areas.

**Saint Nazaire: Transformación de la ex base militaré “ville port”**  
**The Transformation of the Former Military Base “Ville Port”**

El proyecto prevé la transformación de la ex base militar para submarinos de Saint Nazaire, Francia, en centro polifuncional, redibujando también una amplia área circunstante. La relación entre la ciudad y la base militar es interpretada por el proyecto de una serie de espacios vacíos – plazas y estacionamientos – y el recorrido de acercamiento se concluye con una larga rampa que accede directamente a la cobertura del edificio. Dentro de la base militar se conservan las grandes dársenas de agua y la estructura con elementos paralelos; entre éstos se prevén estructuras ligeras que albergarán funciones de servicio ligadas al espacio expositivo. The project includes the transformation of the former military submarine base at Saint Nazaire, France, into a poly-functional center, and the design of an ample surrounding area. The relationship between the city and the military base is interpreted by the project as a series of empty spaces – squares and parking lots – and the approach sequence ends with a long ramp directly accessing the roof of the building. Within the military base, the great basins of water and the structure by parallel elements will be maintained; lightweight structures will rise among them to host the services related to the exhibition spaces. Projects by Manuel Solà-Morales with Oriol Clos and Javier Rui-wamba

**Passeggeri e viaggiatori**  
 de/by Carlo Gasparrini, Meltemi Editore, 2003

El libro propone un viaje en la historia y en la actualidad de los proyectos de las infraestructuras que han contribuido a la construcción de los territorios en Europa, para trazar un primer balance e individualizar perspectivas fértiles y compartidas de cambio. Aeropuertos, trazados ferroviarios y estaciones, autopistas y desvíos, metro y líneas tranviarias, ascensores y escaleras mecánicas a nivel urbano: las experiencias proyectuales de los últimos veinte años encuentran nuestra experiencia nómada de pasajeros o viajeros en la hiper-ciudad, solicitando nuevos modos y nuevas formas de habitar. The book offers a journey through the history and the current state of infrastructure projects which have contributed to the construction of territories in Europe, to delineate an initial evaluation and identify shared and fertile prospects for change. Airports, railway lines and stations, highways and clover-leaves, subways and tram lines, elevators and urban escalators: the design experiences of the last twenty years meet our nomadic experience as passengers and travelers in the hypercity, stimulating new habits and new forms of living.

**Guía para el desarrollo de zonas de actividades logísticas Portuarias**  
 2º edition, Puertos del Estado, Madrid 2002

El desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas portuarias y, en general, la oferta de servicios logísticos avanzados para las mercaderías como “clave” del éxito y de la competitividad de un puerto moderno. The development of Zones for Port Logistics activities, and more generally, the availability of advanced logistics services for cargo are a “key” to the success and competitive edge of a modern port.

**Atlas da Área Metropolitana de Lisboa**  
 dirigido por/edited by José António Tenedório, Lisboa 2003

Versión actualizada del Atlas del Área Metropolitana de Lisboa que presenta un cuadro completo de los diversos componentes del

territorio metropolitano con datos estadísticos relativos a historia, geografía y morfología, paisaje, demografía, economía y cultura. An updated version of the Atlas of the Metropolitan Area of Lisbon supplies a complete picture of the many components of the metropolitan territory, with statistical data on history, geography and morphology, landscape, demography, economy and culture.



**London's waterfront. The Thames from Battersea to the Barrier**

de/by Nicholas Waldemar Brown e Graham Reed, Burkes Peerage & Gentry, London 2003 (pp. 288) www.burkes-peerage.net

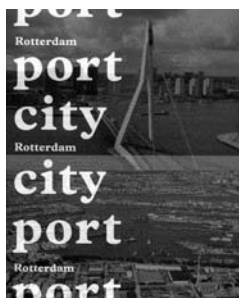
El río Támesis es una arteria vital que alimenta Londres, define los confines jugando un rol crucial en su ser capital y gran ciudad internacional. Efectivamente, se puede casi afirmar que la historia del Támesis es la historia de Inglaterra. Y, en línea con esta afirmación, la historia reciente de Londres resulta estar todavía inscrita a lo largo de las riberas del río; en efecto, recorriéndolas desde el agua, resulta ser uno de los lugares de mayor transformación urbana de los últimos años. De esta certeza nace la creación del libro: también bajo los ojos de un “true Londoner”, de un londinense verdadero, el perfil de la ciudad sobre el río, en el cambio del nuevo milenio, ha sufrido tan importantes transformaciones que no es inmediatamente reconocible. Así toma forma este espléndido volumen ilustrado que, gracias a la catalogación escrupulosa de Nicholas Waldemar Brown y a las puntuales ilustraciones de Graham Reed, presenta un panorama detallado y completo del waterfront de Londres desde el punto de vista arquitectónico, brindando una profundización particular sobre los edificios más interesantes y valiosos. Un viaje de descubrimiento a lo largo de 25 millas desde Chelsea, a lo largo de North Bank, hasta las Thames Flood Barrier, para luego

remontar el río a lo largo del South Bank, pasando delante del Millennium Dome, de Greenwich, del perfil industrial de la Tate Modern, de la gigantesca rueda del BA London Eye, terminando el viaje en Battersea. Por lo tanto, se trata de una verdadera guía – visual y de contenido – que permite recorrer, desde un mismo lugar, la evolución del skyline londinense y de su extraordinaria y valiente alternancia entre edificios históricos y edificios del futuro. The river Thames is a vital artery that feeds London, the heart of England, defines the city and has played a crucial role in the emergence of the capital as a great international city. Truly, it can be said that the history of the River Thames is the history of England. And, to prove it, even London's recent history continues to be defined along its river banks. In fact, seen from the water, it has become the site of the greatest urban transformation in recent years. The idea of this book comes directly from this consideration: even in the eyes of a "true Londoner", the skyline of the city along the riverfront, at the turn of the Millennium, has undergone such a drastic transformation that it is no longer immediately recognizable.

This is the premise for this wonderful illustrated volume, which thanks to the meticulous cataloguing by Nicholas Waldemar Brown and the precise illustrations by Graham Reed, supplies a continuous and colourful panorama of London's waterfront from an architectural point of view, and provides a more detailed description of the most interesting and important buildings.

A 25-mile journey of discovery that begins in Chelsea, along the North Bank of the river. At the Thames Flood Barrier, the journey returns upstream along the South bank of the river, passing the bold, futuristic Millennium Dome, through Greenwich and the industrial lines of Tate Modern, and startling BA London Eye, and finally ends in the village of Battersea.

This book is a real guide – from both a visual point of view and for its contents – that allows one to travel, even from home, through the evolution of London's skyline and its extraordinary and audacious alternation between historic buildings and buildings for the future.



**Rotterdam, port city. Alluring, ambitious, attractive**

dirigido por/edited by Henk de Bruijn, Port of Rotterdam, Rotterdam, 2004

Rotterdam se encuentra hoy en la vigilia de un gran desafío: el desarrollo de sus muelles urbanos en el proyecto llamado PortCity, que representa una fusión entre ciudad y puerto. Con la realización de Maaslakte 2, un área de aproximadamente 1000 hectáreas recuperada al mar, se inicia el proceso de construcción de una moderna ciudad puerto, donde agua y tierra se encuentran para ofrecer una serie de nuevas funciones al servicio ya sea de la ciudad como del puerto.

Rotterdam today is on the brink of a major challenge: the development of its city docklands in the project called PortCity, which represents a unique fusion between city and port. The construction of Maaslakte 2, an area of almost 1000 hectares recovered from the sea, marks the beginning of a process to construct a modern port city, where water and earth meet to offer a series of new functions at the service of both the city and the port.

**Il porto sepolto di Pisa. Un'avventura archeologica**

de/by Michael H. Sedge, Pratiche Editrice, Collana Nuovi Saggi, Milano 2003, (pp. 192) euro 15,00

En diciembre de 1989 los obreros que realizaban los trabajos de excavación para la construcción de un nudo ferroviario en Pisa, se encontraron con los restos de una nave romana, y era sólo uno entre los capítulos más importantes de la historia de la arqueología marina: efectivamente, de la tierra emergieron otras 15 naves junto a los muelles y a las estructuras de un puerto antiguo.

Michael H. Sedge, periodista americano, especializado en el estudio de las civilizaciones

antiguas del Mediterráneo, ha seguido el proceso de las excavaciones de Pisa, y ha entrevistado a los arqueólogos, los geólogos y los historiadores involucrados en el proyecto. El volumen ha recibido el primer premio a la segunda edición del Premio Trasporti&Cultura (diciembre de 2003).

In December 1989, workers involved in excavation work for the construction of a railroad hub in Pisa, came across the remains of a Roman ship and this was only the first of the most important chapters in the history of marine archaeology: in fact another 15 ships re-emerged from the earth, along with docks and the structures of an ancient port. Michael H. Sedge, an American journalist, specialized in the study of ancient Mediterranean civilizations, has kept track of the progress of excavations in Pisa and interviewed archaeologists, geologists and historians involved in the project. This book won first prize at the second edition of the Premio Trasporti&Cultura (December 2003).



**Geno(v)a Developing and rebooting a waterfront city**

dirigido por/edited by Giovanna Carnevali, Giacomo Delbene, Veronique Patteeuw fotografías/photographs Jordi Bernadó (pp. 280), 48,00 euro texto en inglés e italiano/text in English and Italian

NAi Publishers en cooperación con la/in cooperation with the Ciudad de Génova/City of Genova y el/and the Porto Antico

El volumen presenta y analiza los proyectos relativos a la ciudad de Génova, presentados en diversas ocasiones desde 1996 – año en que la ciudad se ha ocupado de la redefinición del plan regulador – hasta llegar al concurso del Puente Parodi, ganado por el estudio un (Ben van Berkel y Caroline Bos)

que ha creado un nuevo corazón con su plaza tridimensional, ya sea para la ciudad como para el puerto. El libro es también una fotografía de la labor de algunos de los mejores diseñadores y proyectistas de hoy.

This book illustrates and analyzes the projects for the city of Genoa, presented on various occasions since 1996, the year in which the city committed itself to redefining its city plan – up to the latest competition for Ponte Parodi, won by the studio un (Ben van Berkel and Caroline Bos) whose three dimensional square gives both the city and the port a new heart. The book also provides a look at the work of some of the best designers and architects currently on the scene.



**Leixões. Uma história portuária**

dirigido por/edited by Fernando De Sousa, Jorge Fernandez Alves, ADPL S.A. – Administração dos Portos Douro e Leixões, Porto 2002 (pp. 367)

Imponente publicación ilustrada que recorre la historia portuaria de Leixões y del río Douro en el curso de los siglos, desde el desarrollo de la ciudad marinera de Oporto en relación al río Douro, pasando a través de la más grande obra de ingeniería portuguesa del siglo XIX – la construcción de los muelles en la desembocadura del río Leça –, hasta llegar a ser hoy el primer puerto comercial portugués.

An impressive illustrated publication which recounts the history of the port of Leixões and the Douro river through the centuries, from the development of the seaport of Oporto in relation to the Douro river, through the single greatest engineering work in XIXth century Portugal, the construction of the docks at the mouth of the Leça river, to what is today the primary commercial port in Portugal.



## Rete 2001

*Colaboración entre las ciudades portuarias y los puertos de la Europa Mediterránea y de América Latina para el desarrollo de la relación puerto-ciudad*  
*Collaboration between Port Cities and Ports of Mediterranean Europe and those of Latin America for the development of Port-City Relations*

La Rete 2001 pretende valorizar y desarrollar la cooperación entre puertos y ciudades portuarias de la Europa Mediterránea y de América Latina en el campo de la reorganización de las zonas costeras urbano-portuarias y, en general, de la relación puerto-ciudad.  
*Rete 2001 seeks to improve and develop the co-operation between ports and port cities of Mediterranean Europe and those of Latin America, in the field of rehabilitating urban-port coastal areas, and on a broader scale, the port/city relationship.*

## Objetivos/Aims

- la promoción y la consolidación del intercambio de informaciones sobre experiencias ya llevadas a cabo o en proyecto;
- la realización de iniciativas de formación y de actualización y la creación de ocasiones para la confrontación.
- the promotion and strengthening of the exchange of information on experiments already completed or in the planning stage;
- the execution of initiatives for training and updating knowledge, opportunities for comparison.

## Instrumentos de comunicación/Means of communication

- la revista *Portus*;
- el sitio Web de la Rete 2001: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org);
- el sitio Web de WiN (Waterfront international Network): [www.waterfront-net.org](http://www.waterfront-net.org)
- the magazine *Portus*;
- the website of *Rete 2001*: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org);

- the website of WiN (Waterfront international Network): [www.waterfront-net.org](http://www.waterfront-net.org)

## Adherentes/Members (Março/March 2003)

- Administração do Porto de Lisboa, SA;
- Área Metropolitana de Lisboa;
- Autorità Portuale di Civitavecchia;
- Autorità Portuale di Genova;
- Autoridad Portuaria de A Coruña;
- Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras;
- Autoridad Portuaria de Las Palmas;
- Autoridad Portuaria de Baleares;
- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife;
- Autoridad Portuaria de Santander;
- Autoridad Portuaria de Sevilla;
- Autoridad Portuaria de Tarragona;
- Autoritat Portuària de Barcelona;
- Aynntamiento der Maó;

- Centro Internazionale Città d'Acqua;
- Comune di Olbia;
- Consell Insular de Menorca;
- Puertos del Estado;
- Stazioni Marittime di Genova Spa.

## Comité Ejecutivo Executive Committee

*José Luis Estrada Llaquet, Presidente de/President of Rete 2001*  
*Rinio Bruttomesso, Coordinador de/Co-ordinator of Rete 2001*  
*Joan Alemany Llovera, Director de la revista/Director of the magazine *Portus**  
*João Figueira de Sousa, José Ramón Ruiz Manso, Ignacio Sáiz Múgica, Secretario del Comité de/Secretary of the Committee of Rete 2001*

En el curso de la reunión del Consejo de la Rete, realizada entre el 20 y el 23 de noviembre de 2003 en Funchal, Madeira, fue deliberada la transformación de Rete 2001 – que hoy se presenta como una iniciativa del Centro Città d'Acqua, suscripta por numerosas autoridades portuarias y administraciones públicas italianas, españolas y portuguesas – en una asociación autónoma con base en Venecia, por evidentes necesidades de gestión de una estructura tan compleja y articulada. Se publican a continuación algunos párrafos del nuevo Estatuto de la asociación.  
During its most recent meeting, held in Funchal, Madeira, last November 20th through 23rd, the Council of Rete 2001 deliberated the transformation of the Rete – which is currently an initiative of Cities on Water with the participation of numerous port authorities and city administrations from Italy, Spain and Portugal, into an independent association based in Venice, for obvious management necessities involving a structure that has become so complex and articulated. Below are listed several of the goals and objectives of the new Association.

Con la denominación de “RETE – Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades”, se constituye una asociación sin ánimo de lucro, con personalidad jurídica propia e independiente de los miembros que la constituyen, con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, en los términos definidos en la Ley y en el Estatuto.  
La “RETE – Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades”, tiene su domicilio social y fiscal en el Centro Internacional Città d'Acqua, San Marco, 4149 – 30124 Venecia (Italia).  
La Asociación, por su domicilio social y fiscal, tiene nacionalidad italiana y está regulada, además de por el presente Estatuto y por las normas aprobadas por los órganos de gobierno de la Asociación, por las disposiciones contenidas en el Código Civil italiano, en materia de Asociaciones.  
La Asociación, regulada administrativamente por la normativa prevista en la legislación italiana, tiene carácter internacional.  
La misión de la Asociación es construir una red internacional de ciudades portuarias y de puertos, con especial referencia, aunque no

exclusiva, a los de la Europa meridional y mediterránea y de América Latina, con el objeto de desarrollar y mejorar la recíproca relación y mútua colaboración, para conseguir un desarrollo equilibrado y cualificado de los ámbitos urbanos y portuarios. Los objetivos de la Asociación persiguen la promoción, desarrollo y ejecución de programas, proyectos, actividades e iniciativas de formación, investigación, estudio y difusión, que contribuyan o favorezcan:

- La cooperación entre las Administraciones portuarias y las Administraciones locales, regionales y estatales, así como con los agentes públicos y privados interesados.
- La mejor integración de los puertos en su entorno territorial, económico, social, cultural y medioambiental.
- La prosperidad y mejora de la calidad de vida de las ciudades portuarias.
- La finalidad de la Asociación persigue:
- La promoción del conocimiento recíproco, relativo al desarrollo de las áreas portuarias y de las zonas urbanas contiguas o relacionadas con la actividad portuaria.
- La ayuda a toda iniciativa

dirigida a la mejora de las relaciones entre puerto y ciudad y a la superación de obstáculos que dificultan su entendimiento y colaboración.

- La definición de iniciativas e instrumentos para soportar la actividad de los puertos y ciudades portuarias, en particular de pequeña y mediana dimensión, para la transformación de los frentes portuarios y mantenimiento y puesta en valor del patrimonio cultural.
- La organización de iniciativas de formación y actualización de los conocimientos de las personas interesadas en los ámbitos propios de la Asociación.
- El desarrollo del debate teórico, intercambio de información, presentación de los resultados concretos de intervenciones ya realizadas y el análisis sobre los resultados obtenidos, a fin de proponer criterios y parámetros de actuación para diseñar intervenciones futuras.

Para alcanzar sus objetivos, la Asociación podrá realizar sus actividades según las tres principales líneas de acción:

- Constituirse en plataforma de acceso al conocimiento más avanzado en los distintos campos y disciplinas vinculados al estudio

de la problemática de la ciudad portuaria y su relación con el puerto.

- Configurarse como observatorio permanente de la dinámica de las ciudades portuarias, desde el cual efectuar un seguimiento y evaluación de las iniciativas emprendidas por éstas.
- Definirse como un laboratorio activo desde el que, al más alto nivel, se estimule la producción, análisis y divulgación de nuevas ideas capaces de inspirar actuaciones y reformas innovadoras en el ámbito de las ciudades portuarias.

#### Actividades:

- Desarrollar toda aquella iniciativa encaminada a mejorar la relación puerto-ciudad, con particular referencia a los miembros de la Asociación.
- Organizar congresos, cursos, seminarios y jornadas por la propia Asociación, o en colaboración con otras asociaciones o instituciones, a escala internacional.
- Publicar la Revista periódica *Portus*, que ilustrará las actividades de la Asociación.
- Promover la publicación de contribuciones de carácter científico relativas a los temas concernientes a los fines de la Asociación.
- Mantener la página web de la RETE.
- Desarrollar cualquier otra actividad que, en forma directa o indirecta, se pueda relacionar con las anteriores y que contribuya a alcanzar los fines de la Asociación.

### Nuevos Adherentes New Members

Después de la reunión del Consejo de Rete 2001 en Madeira, la Municipalidad de Mahón, Menorca (España) ha confirmado su adhesión en calidad de Asociada a la Rete, mientras que el Puerto de Leixões (Portugal) ha expresado formalmente su interés de adhesión con el nuevo año. Following the meeting of the Council of Rete 2001 in Madeira, the City of Mahon, Minorca and the Consell Insular de Menorca (Spain) have confirmed their membership as Associates of the Rete, whereas the ports of Leixões and Sintes (Portugal) have formally expressed their interest in joining this year.

### Las reuniones del Consejo de Rete 2001 The rete 2001 Council Meetings

Fueron establecidas las fechas de las próximas reuniones de la Rete, previstas para el 2004:

- Venecia, 16-17 de abril. En esta ocasión será formalizado el nuevo estatuto de la asociación y presentado el nuevo número de la revista *Portus* (7/2004). Además será organizada una serie de encuentros y seminarios.

- Santa Cruz de Tenerife, 20/23 de noviembre.

The next meetings of the Council of Rete 2001 for 2004 are scheduled as follows:

- Venice, April 16-17.

On that occasion, the new association will be constituted, the latest issue of *Portus* magazine (7/2004) dedicated to inland ports and river cities will be presented, and a series of meetings and seminars with local authorities will be organized.

- Santa Cruz de Tenerife, November 20th-23rd.

### CURSO DE FORMACION TRAINING SEMINAR

### El Curso Internacional de relaciones Puerto-Ciudad: la gestión de los frentes marítimos Santander, Aula del Mar 13-17 septiembre 2004

#### Dirección:

José Luis Estrada Llaquet  
Director de Planificación y Control de Gestión de Puertos del Estado

Rinio Bruttomesso  
Profesor de Planificación Urbánística del Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia

Director del Centro Internacional Città D'Acqua

Joan Alemany Llovera  
Profesor de Política Económica de la Universidad de Barcelona

#### PROGRAMA PRELIMINAR

13 Lunes

- Inauguración  
Palabras de salutación y bienvenida a cargo de representantes institucionales.
- Presentación del Curso a cargo de los Directores del mismo: programa, profesorado, alumnado, actividades prácticas, viajes, etc.

- Ponencia Inaugural: Globalización y los desafíos puerto-ciudad.

#### Módulo I:

*La gestión de los frentes marítimos: experiencias internacionales*

- Ponencias  
Nueva York (USA), Puerto Madero (Argentina), Liverpool (UK), Génova (Italia)
- Panel Debate:  
Mesa compuesta por los conferenciantes de la jornada.

14 Martes

#### Módulo II:

*La gestión de los frentes marítimos: experiencia española*

- Ponencias  
Bilbao Ría 2000, Santander
- Panel Debate  
Mesa compuesta por representantes del sector público (Ayuntamientos, Autoridades Portuarias, empresas, consorcios, etc.) y operadores y agentes del sector privado.

15 Miércoles (Festivo local)

#### Módulo III:

- Actividades prácticas: visita a Gijón  
Presentación del caso del Puerto de Gijón y visita al puerto.

16 Jueves

#### Módulo III

- Actividades prácticas: taller  
Desarrollo de un Taller dirigido por los Directores del Curso. En él, los alumnos elaborarán y propondrán intervenciones concretas de planificación, ordenación y gestión aplicadas a una ciudad portuaria.

17 Viernes

#### Módulo III

- Actividades prácticas: taller  
Presentaciones de los alumnos. Análisis y debate de las propuestas presentadas. Conclusiones del Curso. Clausura y entrega de diplomas.

Más informaciones en el sitio de Rete 2001:

More information on the official site of Rete 2001:  
[www.rete2001.org](http://www.rete2001.org)

### ACTIVIDADES DE PROMOCION PROMOTION ACTIVITIES

### Chile, Antofagasta y Valparaíso: Encuentro Internacional de Ciudades Puerto International Meeting "Ciudades Puerto"

Organizados por el Programa Universidades-Gobiernos Regionales del Ministerio del Interior y con la estrecha colaboración de las Empresas Portuarias y las Autoridades Locales y Regionales se celebró en Antofagasta (20-22 de octubre) y Valparaíso (23-24 de octubre) el Encuentro Internacional de Ciudades Puerto. En ambas ciudades se aprobaron sendas declaraciones que recogen las Conclusiones y describen los principales temas que fueron debatidos (por leer la declaración conjunta del Encuentro, ver el sitio [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org)). Sólo es necesario resaltar la importancia de los dos Encuentros, tanto por su contenido como por el elevado nivel de participación de autoridades, profesionales, medios de comunicación y responsables de la gestión portuaria de diferentes países, lo que puede divertir a Chile y a sus puertos, en el caso de dar continuidad a este tipo de eventos, en el país y en las organizaciones más avanzadas de América Latina en la reflexión y análisis de las relaciones puerto-ciudad.

Organized by the Universidades-Gobierno Regionales Program of the Ministry of the Interior, in collaboration with port authorities and local and regional government, the Encuentro Internacional de Ciudades Puerto was held last October in Antofagasta (20-22) and Valparaíso (23-24). In both cities, a shared statement was approved which gathered the conclusions and summarized the main topics of discussion: the full text may be consulted on [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org). On that occasion, the activity of Rete 2001 and *Portus* were presented and illustrated by the director of *Portus* magazine, Joan Alemany. It is important to underline the significance of the two encounters, both for their content and for the superior level of participation by authorities, professionals, media and managers of ports from many countries: Chile may now well be considered the most advanced Latin American country in the area of study and analysis of the port-city relationship.