







# Periscopio

## Il cantiere navale De Poli a Pellestrina, Venezia, nelle fotografie di Caroline Groszer The De Poli Shipyards in Pellestrina, Venice, in the images of Caroline Groszer

In concomitanza con il varo del varo dell'ultima nata, la chimichiera Jo Vanni D, nel febbraio 2003, il Cantiere De Poli ha colto l'occasione per fare il punto sulla sua attività cantieristica ed armatoriale, attiva da quasi duecento anni nell'isola di Pellestrina, affacciata sulla laguna di Venezia. Sviluppatisi a partire dagli anni '50, in coincidenza con il passaggio da legno a ferro, il cantiere navale De Poli è diventato attualmente impresa armatoriale. Una mostra, dal titolo "De Poli: due secoli di navi a Venezia", ospitata presso la Fondazione Querini Stampalia Onlus di Venezia, ha ripercorso, attraverso tavole di progetto, documenti, modelli, fotografie d'epoca, videointerviste e ricerche d'archivio e foto attuali, l'evoluzione, tecnica e strutturale, di una delle più significative realtà

produttive veneziane, i cui primi documenti risalgono all'inizio dell'Ottocento. Ma è in particolare il corpus di immagini in bianco e nero, realizzate dalla fotografa svizzera Caroline Groszer, che rappresenta, attraverso un approccio non da cronista ma piuttosto emotivo ed emozionale, il lavoro e la fatica delle maestranze, gli spazi del cantiere, la tecnologia e le tecniche costruttive: in sintesi; l'impegno di questa grande opera collettiva che è la costruzione di una nave.

For the launching of their latest ship, the chemical tanker Jo Vanni D in February 2003, the Cantiere De Poli has seized the opportunity to review its shipbuilding and shipping experience, almost two hundred years on the island of Pellestrina, facing the Venetian lagoon. Following a strong period of expansion in the Fifties, when they converted from wood to steel, the De Poli shipyards have now become ship-owners as well. An exhibition, entitled "De Poli: two centuries of ships in Venice", at the Fondazione Querini Stampalia Onlus in Venice, has gathered project drawings, documents, historical

photographs, video interviews, archives and contemporary photographs to illustrate one of the most significant manufacturing industries in Venice, whose first documents date back to the early Nineteenth century. But it is the corpus of black and white photographs, taken by Swiss photographer Caroline Groszer, which best represents, with its un-journalistic emotive and emotional approach, the toil of the workers, the shipyard spaces, the technology of shipbuilding: in synthesis, the commitment to this great collective effort which the construction of a ship represent.

Caroline Groszer, nata a Berna nel 1965, vive e lavora a Verona da più di dieci anni. Dopo una laurea in Economia bancaria, studia fotogiornalismo a New York presso la School of Visual Arts, la New School of Social Research e l'International Centre of Photography. e lavora con vari maestri del bianco e nero. Le persone e le loro condizioni di vita sono al centro dei suoi progetti. Su questi temi ha pubblicato quattro volumi: *Ferite di guerra* (Edizioni Gruppo Abele, 1999); *Nella città invisibile*

(Gemma Editco, 2000); *In buone mani* (Gemma Editco, 2001) e *I nuovi veronesi* (Cierre Edizioni, 2002).

Pubblicista, fa parte del prestigioso Gruppo Fotografico Leica Italia.

Caroline Groszer, born in Bern in 1965, has lived and worked in Verona for over ten years. After graduating with a degree in Banking Economy, she studied photo-journalism in New York at the School of Visual Arts, the New School of Social Research and the International Centre of Photography, working with many masters of black and white photography.

People and their conditions of life are at the center of her projects. She has already published four books on these subjects: *Ferite di guerra* (Edizioni Gruppo Abele, 1999); *Nella città invisibile* (Gemma Editco, 2000); *In buone mani* (Gemma Editco, 2001), and *I nuovi veronesi* (Cierre Edizioni, 2002).

She is also a professional advertiser, and a member of the prestigious Gruppo Fotografico Leica Italia.

M.M.

Señale sus iniciativas, publicaciones y proyectos a la redacción de Portus: [citizenwater@iuav.it](mailto:citizenwater@iuav.it)  
Promote your initiatives, publications and projects with Portus editorial office: [citizenwater@iuav.it](mailto:citizenwater@iuav.it)



Alfonso Gatto (1909-1976)

# Lettera alle sabbie e al mare

78

Qui dal fradicio delle imposte battenti  
l'ala di cui smarrito va il deserto chiarore  
d'una sera di gloria,  
qui dove passano i venti, ove tutta la storia  
di cenere imprime il suo ranno schiumoso,  
chi dirà notte, chi vedrà giorno, nel fiore  
della tenebra uscendo dalle navi stellate?

Le sabbie dimora di sguardi, dolore di passi consunti  
di statue prostrate,  
le sabbie più fredde dei marmi e vecchie come la luna  
che sgretola secca gli strami dei morti, paesi defunti,  
messi senza memoria, di là dalle passate  
stagioni ch'ebbero il tempo, di là dalla fortuna  
che giunga a chiamarle d'un nome, d'un segno devoto:  
le sabbie più fredde del cuore, costrutti  
d'ardore segreto, di ganghe roventi,  
chi tiene nel pugno del mare per tutti  
lo stesso dolore, chi tiene agli asciutti  
conci murati l'accaglio granito da mordere ai denti?

La gioia chiama il suo grande sonno di pietra a destarla,  
la giovane vita fuggente chiama il suo breve respiro,  
che innalzi gli idoli, il tempo, che veda correre a tiro  
di spazio lo spazio vincente, il mare d'aperto all'aperto  
della sua grande parola.

Io qui ti scrivo solo come un orlo di luce.  
Scrivo alle sabbie di ghiaccio, al puro  
sgomento di credere, al muro murato, al sale che brucia.  
Scrivo all'eterno momento dell'opera vana.  
Scrivo al mare che venga, non c'è sete che chiami  
come la mano d'anguilla attorta alla mia gola.  
Solo come un orlo di luce, solo come è sola  
la gelida notte tranquilla stillante di rami.

Ch'io torni all'argilla porosa, al grande orecchio del forno  
materno, alle mani di sabbia,  
ad un giorno che valga la vita.  
Che Dio m'abbia nella sua rabbia.  
Non sarà mai finita.

Addio addio. I lucidi insetti puliti spuntano il becco  
contro il vetro di pioggia. Bevo il mio wiski, adagio.  
Ti segnerò con lo stecco il punto d'un punto, il naufragio.





### Il mare di Alfonso Gatto The Sea of Alfonso Gatto

Vincenzo Arsillo

La poesia di Alfonso Gatto è fatta di sogno e di terra, intessuta di improvvisi chiarori che sono spesso domande senza risposta, tentazioni del corpo e silenziose, inconfessate memorie.

Figura artistica di grande passione civile, Gatto visse tra il Sud, lontano nella sua solare e ancestrale solitudine, ed un Nord multiforme: girovago della necessità e dell'estro improvviso, taciturno e instancabile scrittore e "descrittore", pittore di parole, del suo mondo, che, nato dalle terre incantate di durezza del golfo salernitano, si allargò ai mari, fisici o immaginari, della terra, di ogni terra.

Naufrago senza più mare, marinaio senza terra da avvistare,

tentò di narrare poeticamente un cammino di memorie e di tempo, del proprio tempo, a cui donarsi attraverso una costante invenzione e reinvenzione dello sguardo e una sempre umanissima e intima *pietas*: nei suoi versi, nelle sue prose, mai le cose rimangono solo oggetti o forme, ma vivono e si vivificano nel loro più segreto essere, nel rivelare insieme una storia e chi la racconta, chi la può raccontare. Il mare, così, la sua immensità solitaria, sono l'origine e l'orizzonte di quello che, poesia o racconto, viene fino agli occhi di chi legge e che, amorosamente, raccoglie parole di silenzio.

The poetry of Alfonso Gatto is a poetry of dreams and of earth, woven with sudden bursts of light which are often questions without answers, temptations of

the body and silent, never confessed memories.

An artistic figure with great civil passion, Gatto lived between the South, so distant in its ancestral solitude, and a multiform North: vagabond by necessity and sudden whim, a man of few words and an indefatigable writer and "describer", a painter of words, of his world which, born in the land enchanted by hardness of the Gulf of Salerno, he extended to the seas, real or imaginary, of the earth, of every earth.

Shipwrecked with no more sea, a sailor with no land to sight, he tried, through poetry, to narrate an itinerary of memories and of time, to which he could dedicate himself by inventing and reinventing his vision into an ever more human and intimate *pietas*: in his verse,

in his prose, things never remain objects or forms, they live and take life in their most secret essence, and together reveal a story and a storyteller who can tell it. Thus the sea, its solitary immensity, are the origin and the horizon of that which, poetry or story, lays in front of the eyes of the reader who, lovingly, gathers words of silence.

*Vincenzo Arsillo è docente di Letteratura Portoghese e Brasiliana presso la Facoltà di Lingue e Letterature Straniere dell'Università Ca' Foscari di Venezia.*

*Vincenzo Arsillo is a Professor of Portuguese and Brazilian Literature at the Faculty of Languages and Foreign Literature at Ca' Foscari University in Venice.*



## El estudio de U2 entre los Docks de Dublin 1 The U2 in the Dublin 1 Docks

U2, uno de los grupos de rock más famosos de los últimos veinte años, ha decidido construir en la zona de recuperación de los Docks de Dublín, sus nuevos estudios de grabación. Una especie de antena de 60 metros de altura, signará el paisaje urbano y albergará un verdadero centro de música contemporánea convirtiéndose en un lugar de encuentro para los jóvenes. En el proyecto, para el cual se organizó un concurso, se encuentra involucrada la sociedad que se ocupa de la gestión de la recuperación de toda el área, la Dublin Docklands Development Authority – Department of the Environment and Local Government. La sociedad ha elaborado un plan de desarrollo y de recalificación general de los docklands con la intención de armonizar las expectativas y las exigencias de nuevos asentamientos con quienes trabajan y viven ya en el área, valorizando la presencia del agua y promoviendo una arquitectura de carácter internacional que sepa dialogar con los elementos peculiares del lugar.

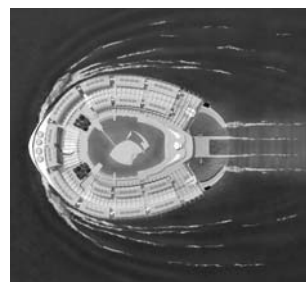
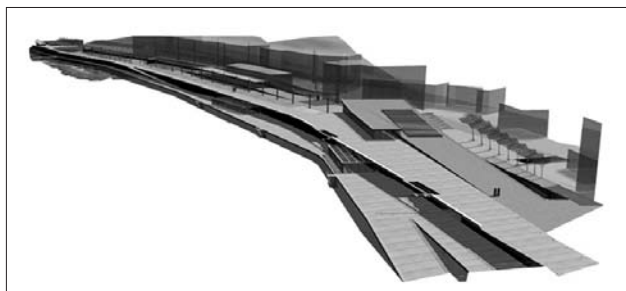
The U2, one of the most famous rock groups of the past twenty years, have decided to build their new recording studios in the urban renewal zone of the Dublin Docks. A 60-meter antenna-like structure will mark the urban landscape and host a center for contemporary music, which will become a meeting-place for young people. The project, which is the object of a competition, is headed by the Dublin Docklands Development Authority- Department of the Environment and Local Government, the company which is managing the renewal of the entire area. It has produced a general development and re-qualification plan for the docklands which seeks to harmonize the expectations and requirements of the new

settlements with the people who already live and work in the area, highlighting the presence of water and promoting an international type of architecture which will dialogue with the specific elements of place. Quay Dublin 1, Ireland info@dublindocklands.ie www.dublindocklands.ie

## Un nuevo mar para Deiva A New Sea for Deiva

Giacomo Delbene y Massimiliano Giberti del Studio TRAINOI ganaron el concurso de ideas para la reconstrucción de la costanera del municipio de Deiva Marina (La Spezia). La costanera fue pensada como un sistema que puede ser atravesado ya sea en sentido longitudinal como en el eje ciudad-mar, recreando la unión entre la ciudad y la playa, hoy interrumpida por la presencia del ferrocarril. "Hemos concebido esta costanera – afirman los proyectistas- como si fuese el puente de un crucero. Por esta razón, se ha buscado no realizar nuevos volúmenes que interfirieran con el contexto circundante: cada nueva función que ocupase dimensiones significativas ha sido englobada en el diseño del terreno, capaz de desarrollarse en varios niveles, tocando y conectando cada punto del proyecto. El tema estructurante de la intervención fue la idea de poder habitar el terreno". TRAINOI es un grupo internacional y multidisciplinario de jóvenes profesionales que

trabaja en las disciplinas de la arquitectura, de la bio-arquitectura, del diseño urbano, del diseño industrial, en las instalaciones de arte y en la escenografía urbana que actualmente enfoca el agua. With their project A new sea for Deiva, Giacomo Delbene and Massimiliano Giberti of Studio TRAINOI have won the Concept Competition for the renovation of the sea-front boardwalk in the City of Deiva Marina (La Spezia). The boardwalk has been conceived as a system which may be crossed both in a longitudinal sense and along the city-sea axis, creating a connection between the city and the beach which is currently interrupted by the presence of railway infrastructures. "We have conceived this beachfront – the designers explain- as if it were the bridge of a cruise ship. This is why we tried not to build new structures which might interfere with the surrounding context: each new function which required significant dimensions was incorporated into the design of the terrain, which was developed into many levels touching and connecting every element of the project. The structural concept of the project was the idea of inhabiting the terrain." TRAINOI is an international multi-disciplinary group of young professionals working in the fields of architecture, sustainable architecture, urban design, industrial design, art installations and theater production design.



## AZ, la isla flotante AZ, the floating island

AZ, una isla flotante, es el increíble proyecto del arquitecto francés Jean-Philippe Zoppini, que fue presentado en Miami el pasado marzo en la feria de Seatrade.

Se trata de un enorme complejo turístico completamente autónomo que, según la intención de Zoppini, podrá permanecer y transitar a través de las costas sin provocar daño al ambiente.

Con forma oval, más de 400 m de largo y 300 de ancho, tiene el perfil de una enorme nave con 5.000 cabinas dispuestas sobre diversos niveles.

Pero no sólo de un transatlántico se trata, porque igual que una isla, comprende un puerto de 12.000 m<sup>2</sup>, y en el centro una laguna de 13.600 m<sup>2</sup> en torno a la cual se disponen estructuras diversas, paseos y jardines.

Una verdadera ciudad flotante, capaz de acoger hasta 10.000 habitantes/pasajeros, dotada de infraestructuras para el deporte, biblioteca y museo, piscinas y teatro, casino y salas de espectáculo, centros de negocios y comerciales, y que requiere 3.600 personas de tripulación; para alcanzarla, dos barcas de gran capacidad podrán atracar en los muelles del puerto.

La isla fue proyectada para resistir olas de 20 m y podrá moverse a la velocidad de 10 nudos. Para la propulsión, han



sido previstos “bulbos orientables” que contienen hélice y motor. Comisionado a Zoppini por la sociedad Alstom, de los Astilleros del Atlántico a Saint-Nazaire, el proyecto prevé una estructura en metal, compuesta por elementos modulares de 30 x 40 m, dispuestos sobre una base que resulta del ensamblaje de 7 elementos de 400 m cada uno.

Los estudios de factibilidad ya realizados muestran que no existen grandes obstáculos para su construcción, a pesar de que “el proyecto es tan fuera de escala que es difícil evaluar su impacto”.

AZ, the floating island, is the incredible project designed by French architect Jean-Philippe Zoppini, which will be presented in Miami next March during the Seatrade fair. It is an enormous, completely autonomous tourist complex, which in Zoppini's intention, will be able to moor or transit down coastal waters without causing damage to the environment. Shaped like an oval, 400 m long and 300 m wide, its profile is similar to an enormous ship with 5,000 cabins distributed over several stories.

But it is not simply an ocean liner, because like an island, it has a 12,000 m<sup>2</sup> port and in its centre, a 13,600 m<sup>2</sup> lagoon, surrounded by buildings, promenades and gardens. A true floating city which can hold up to 10,000 inhabitants/passengers, equipped with sports facilities, a library and museum, swimming pools and a theatre, a casino and concert halls, a business and shopping centre, and requires a crew of 3,600 people; to reach it, two high-capacity ferries will be able to dock at the ports. The island is designed to resist waves up to 20 m high and can reach a speed of 10 knots. Its propulsion will be ensured by “adjustable bulbs” that will contain the propeller and the motor. The project was commissioned to Zoppini by the Alstom company of the Atlantic Shipyards in Saint-Nazaire; the project will have a metal structure, composed of 30 x 40 m modular elements, set on a base constituted by an assemblage of seven 400-m elements. Feasibility studies show that there are no major obstacles to its construction, “though the project is so out-of-scale it is hard to evaluate its impact”.

## Fórum Barcelona 2004 Forum Barcelona 2004

Los actos centrales del Fórum Barcelona 2004 tienen lugar cerca del mar, en un espacio compartido con Sant Adri de Besós y en unas instalaciones de nueva construcción. Forman parte de la rehabilitación de la zona litoral próxima al río de Besós.

### *El recinto Fórum La Plaza*

Un extensa explanada de más de 10 ha con vistas al mar es el lugar de acogida a los visitantes, uno de los espacios principales para las actividades del Fórum y una zona privilegiada de recreo. Arquitecto: Martínez Lapeña y Elías Torres. (en el mapa: 1).

### *Edificio Fórum*

Durante el Fórum, esta construcción será el lugar de reunión e intercambio por excelencia. Está situado en uno de los lados de la Plaza, y su forma triangular se adecua perfectamente al entorno, ya que sigue las pautas viarias de las calles, que allí confluyen. Además por su estructura peculiar y su concepción innovadora, el Edificio Fórum está destinado a

convertirse en uno de los iconos más significativos de la Barcelona del futuro.

El edificio se estructura con muros de cristal y tiene capacidad para más de 3.000 personas. El interior del auditorio es visible a través de la Plaza cuando no se celebra ningún acto.

Las galerías interconectadas que rodean esta gran sala de conferencias acogen, junto con los 2000 m<sup>2</sup> de planta subterránea, la gran exposición sobre comunicación.

El Edificio Fórum está conectado mediante un corredor subterráneo con otro edificio importante: el Centro de Convenciones Internacional de Barcelona (CCIB).

Arquitecto: Herzog & Meuron (en el mapa: 2).

### *Centro de Convenciones Internacional de Barcelona (CCIB)*

Junto con el Edificio Fórum, el CCIB es el centro neurálgico del Fórum de Barcelona 2004. Tiene capacidad para 15.000 personas y es, por lo tanto, el centro de convenciones más grande del sur de Europa.

El CCIB consta de tres plantas. En la planta baja hay un gran sala de

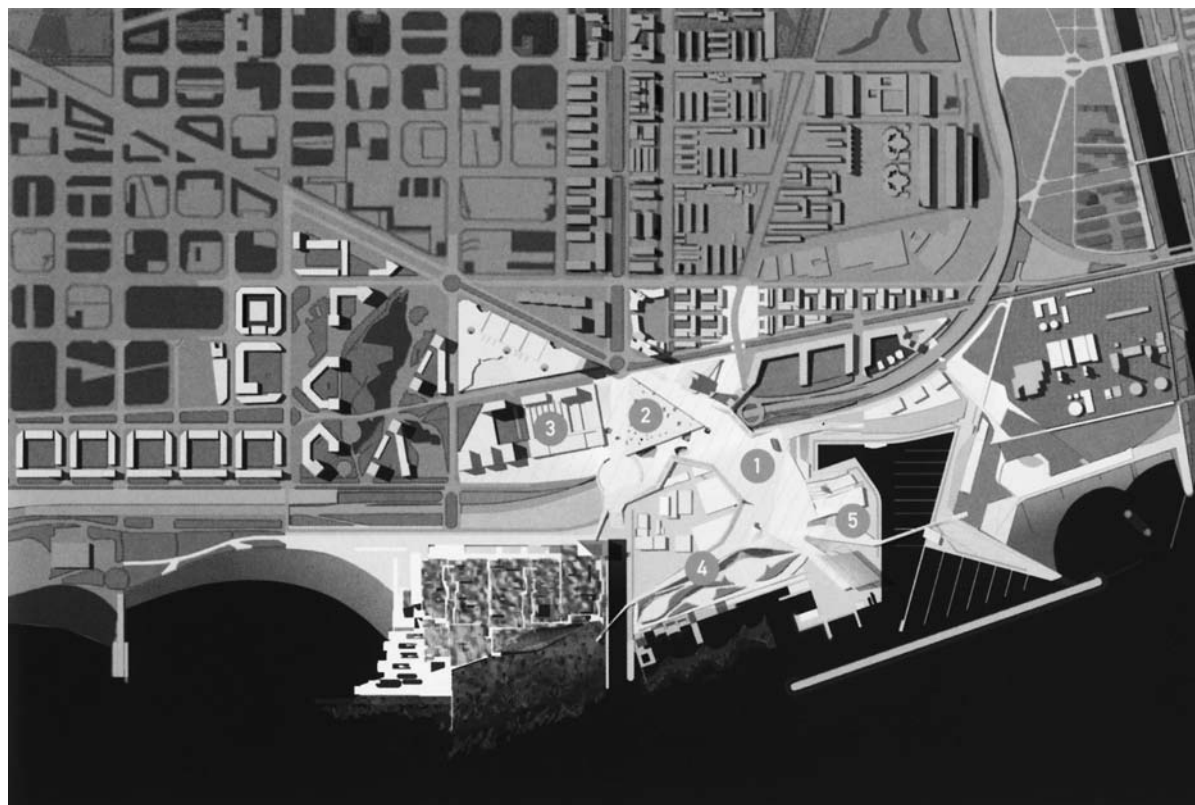
convenciones, mientras que en el primero nivel se disponen diferentes exposiciones y salas más pequeñas para reuniones con menor número de participantes. En la planta superior hay una terraza de grandes dimensiones destinada a la restauración. Arquitecto: José Luis Mateo (en el mapa: 3).

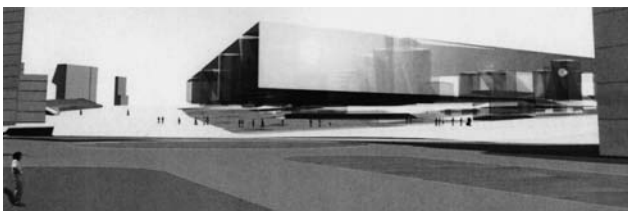
### *Auditorios del Mar*

El Parque de los Auditorios, que constituye una continuación de la Plaza, se eleva sobre un terreno sinuoso que recuerda la proximidad del mar y de la zona de baños adyacente. Este espacio verde está concebido como un área de recreo con escenarios y gradas donde los ciudadanos podrán asistir a actos al aire libre. En los dos extremos de este parque se construyen los dos Auditorios del Mar con diferentes dimensiones y capacidades.

Entre el puerto deportivo y el espigón de Prim, se extiende la zona de baños, proyecto de la arquitecta Beth Galí, con una dimensión de 16.088 m<sup>2</sup> y un área termal de 150 m, alimentada con agua de mar tratada.

Arquitecto: Alejandro Zaera y Farshid Moussavi (en el mapa: 4).





### *Puerto de Sant Adrià*

La mejora medioambiental de las aguas y la recuperación de casi 2 kmq de terrenos ganados al mar han hecho posible la construcción de un nuevo puerto deportivo abierto a todos los ciudadanos. Situado a continuación de la banda sur, la Plaza tiene capacidad para mil amarres. Una pasarela suspendida encima unirá la Plaza con el parque del Noreste. Durante la celebración del Fórum, en las inmediaciones del puerto habrá numerosos restaurantes, terrazas y espacios para estar y pasear. Arquitecto: BCQ Baena – Casamor Quera (en el mapa: 5).

The main events of the Forum Barcelona 2004 will take place close to the sea, in an area shared with Sant Adrià of Besòs with newly built facilities. These are part of the refurbishment of the coastal area next to the River Besòs.

### *The Forum complex*

#### *The Plaza*

A large esplanade covering more than 10 hectares with sea views, this area will serve to receive visitors, providing one of the main venues for the activities of the Forum and an excellent leisure area. Architect: Martínez Lapeña and Elías Torres (on the map: 1).

#### *Forum Building*

During the Forum, this building will be a meeting place and a venue for exchanges of opinions par excellence. It is located on

one size of the Plaza, and its triangular shape is perfectly adapted to its surroundings, as it follows the lines traced by the streets that converge there. Furthermore, the unique structure and innovative design of the Forum building will make it one of the most significant icons of the Barcelona of the future.

The building is structured with glass walls and holds up to 3,000 people. The inside of the auditorium can be seen across the Plaza when no events are being held there. The interconnected galleries surrounding this large meeting hall and the 2,000 mq underground will be the venue for the great exhibition on communication.

The Forum building is connected by an underground corridor to another important building: the Barcelona International Convention Centre (CCIB). Architect: Herzog & De Meuron (on the map: 2).

#### *Barcelona International Convention Centre (CCIB)*

Along with the Forum building, the CCIB is the nerve centre of the Barcelona Forum 2004. It holds up to 15,000 people and is therefore the largest convention centre in southern Europe. The CCIB has three storeys. The ground floor houses a convention hall, whilst on the first floor there will be different exhibitions smaller rooms for smaller meetings. The upper floor has a large terrace given over to restaurants.

Architect: José Luis Mateo (on the map: 3).

#### *Auditoriums of the Sea*

The Parque de los Auditorios, which is the continuation of the Plaza, rises from a winding terrain that reminds the onlooker of the proximity of the sea and the neighbouring bathing area. This green area is for leisure activities with stages and a grandstand allowing spectators to view open air events.

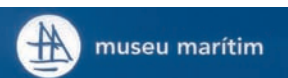
At either end of the park are the two Auditoriums (Auditorios del Mar), of different sizes and different capacities.

Between the pleasure port and the Prim Jetty is a bathing area, a project designed by the architect Beth Galí, covering a total of 16,088 mq and a thermal area of 150 m, fed with treated sea water. Architect: Alejandro Zaera and Farshid Moussavi (on the map: 4).

#### *Port of Sant Adrià*

The environmental improvement of the water and the recovery of almost 2 kmq of land regained from the sea have made it possible to build a new pleasure port that is open to all the citizens. Located further along the south side of the Plaza, it can berth a thousand vessels. A gangway suspended above will link the Plaza to the park of the Noreste (Northeast). While the Forum is underway, there will be many restaurants, terraces and areas to linger or walk in and around the port itself.

Architect: BCQ Baena – Casamor Quera (on the map: 5).



## **El esplendor del Mediterráneo medieval The Splendour of the Medieval Mediterranean**

Durante el 2004 se desarrollará en Barcelona el Fórum Universal de las Culturas, una gran celebración dedicada a las riquezas culturales de todos los pueblos del mundo. En tal ámbito, el IEMed- Institut Europeu de la Mediterrània de Barcelona, dirigido por Andreu Claret, organiza una muestra titulada “El esplendor del Mediterráneo medieval. Arte, cultura, política, navegación y comercio en las ciudades marítimas mediterráneas (siglo XIII-XV)”, que se realizará en la ciudad catalana desde el 18 de mayo al 28 de septiembre. La muestra tiene como curador a Xavier Barral i Altet, historiador de arte y docente de la Universidad de Rennes y de Joan Alemany, de la Universidad de Barcelona, experto en la historia de la navegación y de los puertos del Mediterráneo; Josep Giralt, director de la sección exposiciones y de las actividades culturales de IEMed, será encargado de la coordinación general.

La muestra, que se desarrollará entre las sedes del Museu Marítim de Barcelona y el Museu d'Història de Catalunya, se refiere al período histórico de la expansión catalana en el Mediterráneo, evidenciando el sistema de relaciones artísticas, culturales, políticas y comerciales que se ha creado entre realidades tan diversas, por el hecho que comparten el ambiente mediterráneo. Las ciudades serán las referencias principales para el desarrollo de cuatro temas conductores de la muestra que son el Poder, la Cultura, la Vida cotidiana, las relaciones Oriente-Occidente. En particular, el Museu Marítim de Barcelona

albergará la muestra dedicada al tema de la navegación, elemento esencial para la comunicación y el comercio.

In 2004, Barcelona will host the Universal Forum of Culture, a grand celebration dedicated to the cultural richness of all the peoples in the world. For the occasion, Barcelona's IEMED – the Institut Europeu de la Mediterrània – has organized an exhibition entitled “The Splendour of the Medieval Mediterranean. Art, Culture, Politics, Navigation and Trade in the Mediterranean Maritime Cities (xiii-xvth centuries)”, to be held in the Catalan city from May 18th through September 28th. The curators of the show are Xavier Barral i Altet, art historian and professor at the University of Rennes, and Joan Alemany, from the University of Barcelona, an expert in the history of navigation and the ports of the Mediterranean. Josep Giralt, director of the Exhibitions and Cultural Activities department of IEMED, will be general coordinator. The exhibit, distributed principally within the venues of the Museu Marítim de Barcelona and the Museu d'Història de Catalunya, refers to the historical period of Catalonia's expansion into the Mediterranean, highlighting the system of artistic, cultural, political and commercial relations which came to be created between diverse domains, by virtue of their common Mediterranean environment. The cities will be the reference points for the development of the four primary themes in the exhibition which are Power, Culture, Daily Life and East-West relations. In particular, the Museu Marítim de Barcelona will host the section of the exhibition dealing with navigation, an essential element for communication and trade.



### **Génova 2004 Genoa 2004**

Los conceptos-clave de base de los proyectos y de los programas elaborados para Génova 2004, afirma el intendente Giuseppe Pericu, se pueden sintetizar en algunos puntos: un 2004 ‘durable’, para que ello produzca beneficios de carácter duradero a la ciudad, y por lo tanto con intervenciones estructurales y con operaciones culturales no “efímeras”; acciones que hagan referencia a una acepción extendida del término “cultura”, que comprenda no sólo arte sino también conocimiento y sentido de la comunidad; la difusión policéntrica de las iniciativas con el compromiso y la participación directa de los ciudadanos; un único hilo conductor que sostiene los diversos programas y que es el tema del ‘viaje’, en cuanto ligado a la historia y a la vida de Génova. El programa de las actividades fue concebido, por lo tanto, como un “viaje”, a través de todo el 2004, en tres directrices. Un viaje en la historia de la ciudad y en el patrimonio artístico testimoniado por los palacios históricos genoveses y de la vía Aurea, por los museos de Palazzo Rosso, Palazzo Bianco y Palazzo Tursi, elementos nodales por constituir un nuevo Polo Museal Antiguo, y por la realización de grandes muestras. Un viaje por mar, entendido como aventura y como investigación donde tienen gran importancia los temas de la navegación y de la astillería, con referencia a la excelencia genovesa en la investigación científica, industrial y artesanal; este viaje será eficazmente representado por las salas del nuevo Museo del Mar que abrirá sus puertas en el 2004 y por la muestra sobre Transatlánticos que afectará toda la ciudad. Un viaje en la contemporaneidad de Génova dentro de los diversos contextos de la ciudad actual, entre sus manifestaciones culturales, sus realidades y

relaciones sociales, su interculturalidad, desde la arquitectura al asociacionismo, desde las nuevas tecnologías a la emigración.

The key concepts which Genoa 2004 intends to express, stated Mayor Giuseppe Pericu, may be synthesized in the following points: a long-lasting 2004, so that it might produce lasting benefit to the city, providing structural interventions and non-ephemeral cultural operations: projects which encompass a broad understanding of the term “culture”, including not only art but knowledge and a sense of community; a single thread to connect various programs on the theme of the “voyage”, as seen in the context of the history and the life of the city, and in its universal significance; finally, a polycentric diffusion of initiatives to favor the direct participation of the citizens. The program of activities has been therefore conceived as a year-long “voyage” through 2004, along three itineraries.

A voyage through the history of the city and its artistic heritage, as seen in the Historical Palaces of Genoa and the Via Aurea, the museums of the Palazzo Rosso, Palazzo Bianco and Palazzo Tursi, core elements of a new Ancient Museum Pole, and the preparation of great exhibitions. A voyage by sea, an adventure through research where ample space is given to the themes of navigation and shipbuilding, with attention to the Genoese excellence in scientific, industrial and crafting innovation; this voyage will be well represented in the halls of the new Museum of the Sea which will open in 2004 and by the exhibition on transatlantic ocean liners which will involve the entire city. A voyage into modern Genoa within the various contexts of today's city, through its cultural events, its different realities and social relations, its intercultural nature, from architecture to associations, from new technologies to emigration. [www.genova-2004.it](http://www.genova-2004.it)

### **Génova, Atenas y Barcelona Genoa, Athens and Barcelona**

Otras dos ciudades europeas acogerán manifestaciones relevantes en el 2004, Atenas con los Juegos Olímpicos y Barcelona

con el Fórum Universal de las Culturas, organizado en cooperación con la Unesco. Las tres ciudades mediterráneas han cerrado un acuerdo de cooperación referido tanto a proyectos culturales y turísticos como en general a la administración de la ciudad. El Protocolo de Amistad y Cooperación entre las ciudades de Atenas, Barcelona y Génova fue firmado por los respectivos intendentes, Dimitris L. Avramopoulos, Joan Clos i Matheu y Giuseppe Pericu. Two other European cities will host important events in the year 2004, the Olympic Games in Athens, and the Universal Forum of Cultures in Barcelona, organized in cooperation with Unesco. The three Mediterranean cities have signed an agreement for cooperation in cultural and tourist projects and more generally in city administration. The Protocol of Friendship and Cooperation between the cities of Athens, Barcelona and Genoa was signed by the mayors of these cities, respectively Dimitris L. Avramopoulos, Joan Clos i Matheu and Giuseppe Pericu.

### **Arquímedes: el puente flotante bajo el agua Floating under Water: the Archimedes Bridge**

Entre los objetivos del Protocolo de cooperación científica, firmado el pasado noviembre por los gobiernos de China e Italia, se encuentra el “submerged floating tunnel”, llamado puente de Arquímedes, que fue proyectado para unir el archipiélago de Zhoushan al continente por el Puente de Arquímedes spa y por la Universidad Federico II de Nápoles. Se trata de un puente inmerso a una profundidad de 30 metros, ancorado al fondo marino por cables en tensión, que tienen la función de contrastar la tendencia de la estructura a flotar. La solución presenta diversas ventajas respecto a los puentes tradicionales: tiene un impacto visual nulo; permite conectar puntos muy distantes; gracias a su elasticidad tiene una resistencia notable a fenómenos sísmicos, corrientes, maremotos, olas anómalas; está totalmente protegido de huracanes y fenómenos climáticos excepcionales. Además, fue demostrada su conveniencia



económica respecto a los puentes tradicionales y a los túneles sumergidos. Los costos totales de la operación prevista por el gobierno chino han sido estimados en aproximadamente 500 millones de euro.

One of the objectives of the Protocol for Scientific Cooperation signed last November by the Italian and Chinese governments is the "submerged floating tunnel", called bridge of Archimedes, which has been designed to connect the Zhoushan archipelago to the mainland, by the Ponte di Archimede spa company and the Università Federico II of Naples. The bridge is submerged at a depth of 30 m, anchored to the sea-bottom by tensioned cables whose purpose is to contrast the structure's tendency to float. The solution presents several advantages compared to a traditional bridge: it has no visual impact; it can connect even very distant points; its elasticity makes it extraordinarily resistant to seismic phenomena, currents, tidal waves, tsunamis; it is totally protected from hurricanes and exceptional climatic conditions. In addition it has proven its economic advantage over traditional bridges and submerged tunnels. The overall cost of the project has been estimated by the Chinese government to be around 500 million Euros.



## "Navegaciones" "Navigations"

El espectáculo a bordo de una barca ideado por el Teatro della Tosse de Génova. Zarparon a bordo de la nave "Holger", artistas alemanes, italianos, españoles (en total 50 actores, técnicos, músicos, bailarines, coreógrafos, vestuaristas) para el evento-espectáculo "Navegaciones", ideado por el Teatro della Tosse de Génova. La nave-teatro, que

partió de Imperia el 4 de marzo, tocó los puertos de Savona, Nápoles, Palermo, Catania, Livorno, La Spezia, para concluir el recorrido el 12 de abril en Génova.

Navegaciones. Desde Ghilgamesh a Kafka es un evento-espectáculo que cuenta el mito del viaje a través de las experiencias de Ghilgamesh a la búsqueda de la planta que otorga la inmortalidad, del Ulises dantesco, de Noé del Diluvio. Y luego las peregrinaciones de San Brandano, las correrías vikingas de Erik el Rojo, los naufragos de Cabeza de Vaca, los descubrimientos de Colón, el kaskiano fueguista Karl de América.

La escenografía fue realizada en la gran bodega (con una capacidad hasta de 450 personas) de la nave-teatro "Holger", que es también una eco-nave: en efecto, se alimenta con un especial gasóleo ecológico, blanco como un barniz, que la hace viajar con consumos reducidos y con desechos "limpios".

A performance on board a ferryboat by the Teatro della Tosse of Genoa.

A group of German, Italian and Spanish artists (about 50 in all including actors, technicians, musicians, dancers, choreographers and costume makers) boarded the ferryboat "Holger" for "Navigazioni", a performance-event created by the Teatro della Tosse of Genoa. The theatre-ship left Imperia on March 4th, stopping at the ports of Savona, Naples, Palermo, Catania, Leghorn, La Spezia, and will conclude its tournée on April 12th in Genoa.

From Gilgamesh to Kafka, Navigazioni is a performance-event which narrates the myth of the voyage through the experiences of Gilgamesh and his search for the plant of immortality, of Dante's Ulysses, of Noah in the Flood. It continues with the pilgrimages of Saint Brandon, the Viking expeditions of Erik the Red, the shipwrecks of Cabeza di Vaca, the discoveries of Columbus, and Karl's stoker in Kafka's "Amerika". The stage was set up in the great hold of the "Holger" theatre-ship (with a capacity of up to 450 spectators), which is also an eco-ship: in fact it is fueled on a kind of ecological diesel, as clear as varnish, which allows it to sail with reduced fuel consumption and clean emissions.

## Relation:Ships Relation:Ships

Relation:Ships es un proyecto piloto conducido por un conjunto de investigadores (arquitectos, artistas, sociólogos, operadores sociales) y que desarrolla varias acciones, donde experimenta metodologías alternativas y canales de comunicación para construir el diálogo y las relaciones. El objetivo es hacer visible la realidad global de los marinos a la gente de tierra, así como crear oportunidades para el conocimiento y el intercambio entre dos comunidades. Las autoridades portuarias de Venezia y de Panamá aparecen entre los numerosos sostenedores y patrocinadores de la iniciativa. Señalamos algunas acciones ya iniciadas en el ámbito del proyecto:

### Relation:Ships - mapping territories

La intervención se desarrolla en el artandgallery de Milán, dentro de la muestra "Las semillas de Joseph Beuys" (dirigida por Manuela Gandini, desde el 04/03 al 03/04/2003): una agencia temporánea de recolección de datos, soportada por una red de sujetos internacionales (en network para la ocasión) que operan en el sector marítimo. El objetivo es la realización de un mapa digital: una primera fotografía del welfare de los marinos en los puertos, en territorio italiano. Conectados a través de internet, los sujetos de la red investigarán y enviarán datos, imágenes y testimonianzas, que en el arco de un mes compondrán la fotografía del estado de las cosas en Italia, considerando los 22 puertos mayores.

### Relation:Ships - abandoned ship

El 20 de marzo Relation:Ships - mapping territories ha albergado una mesa redonda sobre el caso de la nave de carga Kawkab, de bandera egipcia, abandonada por el armador y secuestrada en el puerto de Marghera. Los ocho marinos provenientes de Egipto e Indonesia que componen la tripulación, llevan ya 20 meses sin percibir el sueldo, viven sin calefacción y agua potable, con la prohibición de bajar de la nave, trabajar, volver a su patria: son prisioneros sin derechos.

### Relation:Ships - festival del litoral

La intervención se ha desarrollado en Panamá a fines de marzo, dentro del evento

CiudadMULTIPLECity.

El tema considerado es la identidad pasada y presente de la ciudad de Panamá: está fuertemente ligada al mar, pero al mismo tiempo en la vida cotidiana se encuentra en una difícil y contradictoria relación con el mar, teniendo la bahía enfrente.

La historia civil y el desarrollo urbano de Panamá parece casi haber olvidado esta raíz energética de base, esta profunda identidad: festival del litoral es un proceso que construye un momento participativo de relación con la bahía; una acción de contacto, una "ceremonia de reconciliación" entre la ciudad y el mar.

Un momento de atención colectiva hacia la bahía y lo que ella representa para la identidad de la ciudad; es un encuentro con aquellas comunidades confinadas y poco visibles que cotidianamente viven en la bahía y la gente de Panamá.

Luego de la recolección de informaciones, experiencias y sugerencias, festival del litoral se transforma en una fiesta en la cual, visiones y testimonianzas sobre la bahía, se vuelcan a la ciudad a través de lecturas y proyecciones.

Por el grupo Relation:Ships Diego Segatto (ZonAnomala)

Relation:Ships is a pilot project by a collective of researchers (architects, artists, sociologists, social workers), consisting in a group of actions aimed at experimenting alternative methodologies and channels of communication for the construction of dialogue and relationships. The objective is to open up the global world of seafarers to earth-bound people, and to create opportunities for learning and exchange between the two communities. The port Authorities of Venice and Panama are featured among the many supporting members and patrons of this initiative.

Below are some of the efforts already underway in the project.

### Relation:Ships - mapping territories

This project is taking place at the artandgallery of Milan, within the exhibition "The seeds of Joseph Beuys" (curated by Manuela Gandini, March 4th through April 3rd 2003): a temporary data collection agency, supported by a network of international participants (connected as a network for the occasion)

operating within the maritime sector. The objective is to create a digital map: a preliminary photograph of the welfare of sailors in the ports of Italy. Through an Internet network, the participants will research and send data, images, and eyewitness accounts, which in the course of a month will compose an overview of the status quo in Italy, taking 22 major ports into consideration.

*Relation:Ships – abandoned ship*  
On March 20th “Relation:Ships mapping territories” hosted a round-table discussion on the case of the Egyptian cargo-ship *Kawkab*, abandoned by the ship’s owner and confiscated in the port of Marghera. The eight Egyptian and Indonesian members of the crew have not received their salary in 20 months, live without heat and drinking water, are forbidden to leave the ship, work or return home: they are prisoners without rights.

*Relation:Ships Festival del Litoral*  
This event was held in Panama at the end of March in the context of the manifestation “Ciudad MULTIPLECITY”. The theme was the past and present identity of Ciudad de Panama: despite the strong ties, in daily life it presents a difficult and contradictory relationship with the sea, and the bay opposite. The civil history and the urban development of Panama seem almost to have forgotten this fundamental root of energy, this profound identification: the festival del litoral is a process which will build an opportunity to participate in the relationship with the bay; a move for contact, a “reconciliation ceremony” between the city and sea. A moment of collective attention towards the bay and what it represents for the identity of the city: it is an encounter between the low-profile borderline communities who live with the bay and the people of Panama. After collecting information, experiences and suggestions, the festival del litoral will turn into a celebration during which the views and experiences related to the bay will be returned to the city in the form of lectures and films. For the Relation:Ships group Diego Segatto (ZonAnomala) Para mayor información consultar el sito/for information see: <http://www.relation-ships.info>

## Bilbao Bilbao

Bilbao se encuentra entre las ciudades mencionadas por las ‘buenas prácticas urbanas’ adoptadas, en el Cities and Region World Summit: Smart Lands, Smart Cities, realizado el pasado diciembre en España. El Fórum se ha desarrollado como parte del Proyecto Cities, organizado por la Fundación Metrópolis. Reproducimos el fragmento de Pierre Laconte, Presidente de la Foudation for the Urban Environment, Bruselas. “El repentino desmoronamiento que la economía cimentada en el hierro y el acero sufrió en la década de los ochenta, provocó en la ciudad y su región una profunda crisis económica, afectando al conjunto de la sociedad y causando una considerable pérdida de confianza y autoestima. De igual modo, puso de relieve la necesidad de forjar un nuevo perfil económico, social y físico capaz de dar respuesta a las exigencias de una sociedad moderna fundamentada en el sector servicios, en lugar de intentar buscar en la industria los incentivos para generar actividad y empleo. Porque, si bien la actividad industrial y los puestos de trabajo producidos por la misma crearon riqueza durante décadas, al mismo tiempo conformaron una imagen de Bilbao muy poco favorecida. Hemingway solía recordarla como una ciudad próspera aunque carente de atractivo. Esa nueva apuesta iba a concentrarse en la creación de espacios y en el arte destinado al público, en la calidad de vida y en el orgullo ciudadano, en la accesibilidad desde el exterior así como en la movilidad interior, todo ello plasmado en el imponente Plan General aprobado por la ciudad en 1989. (El director del proyecto, Ibon Areso Mendiguren, es actualmente el responsable del área de urbanismo desde su cargo político como teniente de alcalde). Dicho Plan General se centró en la transformación de la ría industrial que cruza la ciudad, aunque su puesta en práctica sólo tendría viabilidad en el caso que determinados puntos clave a lo largo de la ría, como, por ejemplo, las estaciones del ferrocarril y las antiguas naves industriales, estuvieran gestionadas por un único ente, en lugar de contar con una multitud



de dominios públicos tratando de compaginar sus agendas. Entre dichos dominios se hallaban organismos estatales, así como las administraciones de la provincia y las de treinta municipios. El factor clave que determinó el resurgimiento de Bilbao fue el acuerdo entre todos los sectores políticos a la hora de delegar la urbanización de sus propiedades en Ría 2000, una sociedad privada, sin ánimo de lucro, de propiedad conjunta y sometida al control de todas las partes implicadas, con Ángel Nieva García como director general. La Autoridad Portuaria se convenció de que su experiencia en la manipulación y almacenaje de mercancías ya no iba a ser de utilidad en la zona urbana de la ría. Los responsables de los ferrocarriles reconocieron asimismo que dispondrían de un mayor valor añadido si se sumaban al proyecto global de la ciudad en lugar de ceñirse a sus propios planes de inversión. La extensión de terreno industrial más impracticable de la fachada marítima -aunque situada a tan sólo cinco minutos de la sede de su distrito financiero- fue despejada y utilizada parcialmente en la construcción del Museo Guggenheim de Bilbao y el Palacio de Congresos. La superficie restante, controlada en su totalidad por Ría 2000, experimentó una notable revalorización, y en la actualidad alberga oficinas, un hotel de cinco estrellas, así como apartamentos de lujo, cuyos rendimientos se están destinando a la rehabilitación de zonas problemáticas, entre las que figuran los barrios conflictivos del casco viejo de Bilbao. La fachada marítima del casco viejo se ha convertido en una zona enteramente peatonal; una nueva línea de tranvía, inaugurada en diciembre de 2002, la recorre con preferencia exclusiva de paso. El casco viejo de Bilbao ha comenzado a atraer inversores; la ya existente línea de ferrocarril que recorre el sur de la ría ha sido modernizada, en tanto que una reciente y espectacular red de metro atraviesa la ciudad,

extendiéndose al norte de la ría y enlazando los distintos puertos deportivos urbanos hasta llegar al puerto nuevo. En resumen, la apuesta económica, social y ambiental de Bilbao ha consistido en reemplazar la industria por servicios y cultura, y en contemplar su desaprovechada fachada marítima, con sus vías y sus muelles, más como una baza que como un impedimento. Dicha apuesta ha sido posible gracias a una eficaz asociación entre entes públicos, con el objetivo común de coordinar las distintas inversiones de calidad necesarias para atraer al sector privado. Bilbao has been nominated as one of the cities with “good urban practices” at the Cities and Region World Summit: Smart Lands, Smart Cities, held last December in Spain. The forum was part of the Proyecto Cities, organized by the Fundación Metrópoli. Below is the comment by Pierre Laconte, President of the Foundation for the Urban Environment, Brussels: “The abrupt collapse of the iron and steel-based economy in the 80’s generated an acute crisis of the City and Region’s economy and society as a whole (loss of confidence and self-pride). It also brought the realisation that the city should shape a new economic, social and physical vision in accordance with the requirements of a modern service based society, rather than attempting to look at industry to generate activity and jobs. Industrial activities and jobs had for many decades created prosperity but also a negative urban image. Hemingway remembered it as prosperous but ugly. The new vision would concentrate on place making and public art, on quality of life and urban pride, on accessibility from the outside and mobility inside. This vision became embodied in strong general master plan for the City adopted in 1989 (Ibon Areso Mendiguren, chief planner, presently political head of planning as Deputy Mayor). The master plan concentrated on the



transformation of the industrial waterway (Ria) that crosses the city. The implementation of the master plan was only possible if the key areas along it, such as railway yards and old warehouses, were controlled by a single hand instead of a multitude of public fiefdoms pursuing their own agenda. These fiefdoms included State agencies, the Province and 30 municipal governments. The crucial step and key to the Bilbao renaissance was an agreement by all the political factions to delegate the development of their real estate to a private non profit corporation collectively owned and controlled by them: Ria 2000 (Angel Nieva Garcia, General Manager). The Port Authority was persuaded that its historic know how in handling and storing goods should no longer be used in the urban part of the waterway. The Railways were persuaded there was more added value for them in joining the city-wide vision than sticking to their own investment plans. The most improbable tract of waterfront industrial land (although located at five minutes walk from the central Place of the CBD) was cleared and partially used for the Bilbao Guggenheim Museum and the Congress Centre.

The remaining of the tract became very valuable land, entirely controlled by Ria 2000, and is presently developed as offices, a five star hotel and luxury apartments. The equity is used to rehabilitate difficult areas such as the slums of the crime-ridden Old Bilbao. The waterfront of Old Bilbao has been made entirely pedestrian. A new tram line, with exclusive right of way, follows the waterfront (opened Dec. 2002). Old Bilbao now starts to attract new investors. The existing commuter rail line running south of the waterway has been modernised and a spectacular new Metro crosses the city and runs north of the waterway along urban marinas towards the new port. To sum up the Bilbao economic, social and environmental vision has been to switch from industry to services and culture and to consider its underused waterfront, tracks and wharves as an asset rather than as a liability. It was implemented through an effective public-public partnership aimed at co-ordinating the high quality public front investments needed to attract the private sector.”

## **El Presidente del Consejo Portuario Argentino The President of the Port Board of Argentina**

El titular del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, Jorge Metz, fue designado Presidente del Consejo Portuario Argentino, en el curso de la Asamblea General Ordinaria de la entidad, donde fueron aprobados por unanimidad la Memoria y el Balance correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre último. Durante las deliberaciones se realizó también un amplio debate sobre la situación general del sector y las acciones a desarrollar por el Consejo Portuario, a los efectos de contribuir a dotar de la máxima eficiencia posible, a un sector que debe dar respuestas para que la República Argentina esté en condiciones de aumentar sus exportaciones y darles a las mismas un mayor valor agregado. The head of the Consortium for the Management of the Port of La Plata, Jorge Metz, was appointed President of the Port Board of Argentina during the organisation's General Meeting. During the meeting the Annual Report and the Balance of Accounts for the year up to 31st December were also unanimously approved. During the course of the debates a broad-ranging debate was also held on the general situation of the sector and the actions to be carried out by the Port Board in order to continue making the sector as efficient as possible. This is a sector that must provide answers to allow the Republic of Argentina to be able to increase exports and provide them with greater added value.

## **El primer Encuentro de Ciudades-Puerto se realizará en la ciudad de Antofagasta First Meeting of Port-Cities to be held in the city of Antofagasta**

Representantes de los principales puertos chilenos y extranjeros, tanto públicos como privados, y por supuesto los 4 terminales de la Segunda Región, se darán cita en el primer Encuentro de Ciudades-Puerto – programado para los días 21 y 22 de octubre de este año en Antofagasta – cuyo objetivo es tratar la experiencia internacional

en el desarrollo tecnológico del área marítima portuaria, como también la experiencia internacional en el tratamiento del concepto ciudad-puerto y su impacto en el desarrollo de la vida urbana y de los mismos recintos. El jefe del Departamento de Coordinación de Actores Regionales, Luis Guastavino, resaltó la importancia de este evento que tiene que ver con el desarrollo futuro, a partir de la vinculación de las ciudades con los puertos.

El intendente, Jorge Molina, añadió que los negocios obligan a convivir, en este caso, con el tránsito de cargas, entre otros. “La idea es entonces definir cómo avanzamos como ciudad”, acotó. El Puerto de Antofagasta, forma parte de la Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur “SURCRUISE” constituida por puertos de Argentina, Chile y Uruguay, que tiene como propósito presentar y dar a conocer la región más austral de América, al mercado internacional de la industria de cruceros y turismo del mundo. Antofagasta y la zona norte de Chile, ofrecen una alternativa real para la llegada de cruceros de turismo, enmarcada por la grandiosidad del desierto y del océano.

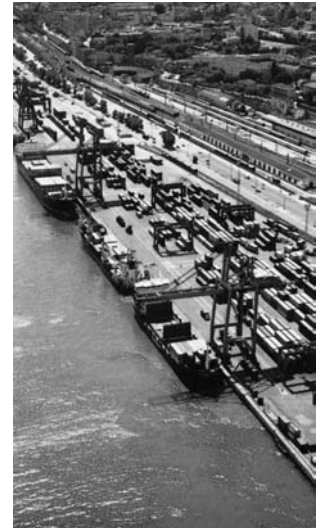
Representatives of the main Chilean and foreign Ports, public and private, and of course the 4 terminals of the Second Region, are to come together at the first Meeting of Port-Cities to be held on October 21st and 22nd in Antofagasta. The aim is to discuss the international experience in the treatment of technical development of the port maritime area, its impact upon the development of urban life within these areas.

The head of the Department of Co-ordination of Regional Actors, Luis Guastavino, underlined the importance of this event, which has a great impact upon future development, based on the link of cities with Ports.

The mayor, Jorge Molina, added that business means we have to live alongside, for example, in this case, cargo transport, among other factors. “The idea is thus to define how we move forward as a city”, he added.

The Port of Antofagasta is part of the Association of Cruise Ports of the Cono Sur “SURCRUISE”, comprising the Ports of Argentina, Chile and Uruguay. Its aim is to present and to publicise the southernmost tip of the

American continent to the international cruise and tourism sector. Antofagasta and the northern area of Chile offer a real alternative for the arrival of tourist cruisers in a framework marked out by the grandeur of the desert and the ocean.



## **Puerto de Lisboa: tendencia contraria de desaceleración de la economía Lisbon's Port: Contradicts Downward Trend in the Economy**

A pesar de la tendencia de desaceleración de la economía, el Puerto de Lisboa registró en el 2002 un gran dinamismo en el movimiento de carga, que totalizó más de 13,8 millones de toneladas (carga marítima y carga fluvial), lo que corresponde a un crecimiento del 7% respecto al año precedente. Este aumento es consecuencia del crecimiento de la carga marítima que fue del 6%, habiéndose registrado un movimiento de 12,2 millones de toneladas, así como del crecimiento de la carga fluvial del 18%, con un movimiento de aproximadamente 1,6 millones de toneladas. Se debe notar que el aumento de la carga marítima se debe esencialmente al gran crecimiento verificado en la carga en containers (aproximadamente del 15%). De este modo, Lisboa sigue siendo el primer puerto nacional por el número de naves que han entrado, carga general, containers, silos para grano, transporte fluvial de pasajeros,

siendo además el puerto preferencial de relación entre las Regiones Autónomas de Las Azores y de Madeira, como así también entre los PALOP, Brasil y los Estados Unidos de América. Despite the slow-down tendency of the economy, the Port of Lisbon demonstrated great dynamism in the transshipment of cargo in 2002. The total of 13.8 million tons (sea and river cargo) represents an increase of 7% over the preceding year. This increase was the result of a growth of around 6% in sea cargo, with transshipments totalling 12.2 million tons. River cargo increased more than 18%, to approximately 1.6 million tons of cargo. It is interesting to note that the rise in sea cargo was due essentially to the large increase in containerised cargo (around 15%).

Lisbon continues to be the number one national port in terms of vessels entering the port, general or containerised cargo, bulk shipments of solid foodstuffs, and river passenger service. It is also the preferred port for links with the Autonomous Regions of the Azores and Madeira, as well as with the African Portuguese-speaking countries, Brazil, and the United States of America.

### La Mer... Une Richesse... Une Économie...

ISEMAR, 2002, francés/French (euro 190)  
contact@isemar.asso.fr  
Un CD-ROM publicado por ISEMAR, el centro que se ocupa de economía marítima. Entre las secciones del CD: la manutención portuaria en Francia, los cruceros, la industria marítima y la globalización, A CD-ROM produced by ISEMAR, the French research center at Saint-Nazaire which specializes in maritime economy. The CD contains sections on port maintenance in France, the cruise sector, maritime industry and globalization.



### Porti, Città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità

dirigido por/edited by Stefano Soriani  
Ambiente e Sviluppo, Colección de la/a Series by the Fondazione Eni Enrico Mattei  
il Mulino, Bologna 2002  
El volumen de la Fundación Enrico Mattei afronta las problemáticas que surgen al evaluar las tendencias que guían la actual evolución de los sistemas portuarios, en relación al sostenimiento del desarrollo de aquellas áreas costeras que han sido plasmadas en el pasado por la vocación marítima.  
Contribuciones de: Stefano Soriani, Brian Slack, Ernesto Mazzetti, Giovanni Ridolfi, Maria Giuseppina Lucia, Claudia Robiglio Rizzo, David A. Pinder, Enrico Musso, Marco Benacchio, Gabriele Zanetto.  
This book by the Enrico Mattei Foundation addresses the issues which arise from evaluating the tendencies guiding the current

evolution of port systems, in relation to the sustainability of development in coastal areas which have been largely shaped in the past by their maritime vocation. Contributions by: Stefano Soriani, Brian Slack, Ernesto Mazzetti, Giovanni Ridolfi, Maria Giuseppina Lucia, Claudia Robiglio Rizzo, David A. Pinder, Enrico Musso, Marco Benacchio, Gabriele Zanetto.



### Né in terra né in mare. Navi sequestrate

de/by Stefano Schirato con un texto de/with a text by Giuseppe Tornatore  
Silvana Editoriale  
Una historia a través de las imágenes de Schirato de la absurda y dolorosa realidad en la cual se encuentran las tripulaciones de las naves secuestradas. Naves generalmente provenientes del este, que permanecen ligadas a los muelles de los puertos por meses, a veces por años, en espera de ser puestos a subasta o vendidas. "He intentado – dice el fotógrafo – recoger los aspectos más desconcertantes de esta suspensión de la vida y sobre todo la compleja psicología de las personas que son víctimas: hombres semejantes a sombras que rondan en el vientre oscuro de estos fantasmas en decadencia".  
The images by Schirato narrate the absurd and painful reality experienced by the crews of sequestered ships. Ships that generally come from the East, and remain tied to the docks in ports for months, sometimes for years, before being auctioned or sold. "I tried – says the photographer – to capture the most disconcerting elements of this suspension of life and especially the complex psychology of the people who become its victims: men like shadows who wander through the dark bellies of these derelict ghosts."

### I porti italiani e la sfida dei mercati

dirigido por/edited by Giuseppe Sciutto  
Edizioni Sciro, Genova 2002 (pp. 335, euro 32,00)  
info@sciro.com  
Intervenciones monográficas de 14 estudiosos y expertos de logística, de transporte marítimo y puertos  
Monographic essays by 14 scholars and experts in logistics, maritime transportation and port studies.



### Bilbao. La culture comme projet de ville

n. 23 de la Colección Projet Urbani/n. 23 of the Series Urban Projects  
dirigida por/edited by Ariella Masbounji  
Direction générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction, París, en colaboración/in collaboration with Bilbao RIA 2000  
tel +33 01 40157000 (pp. 130, euro 20)

### Il porto dietro le quinte

por/by Michele Saponaro  
Log Editore (pp. 32, euro 6)  
Un libro fotográfico dedicado a la otra cara de la ciudad de Génova, con lo que resta del trabajo, de las actividades y de los tráficos de su puerto. Un paisaje de escombrillas y materiales abandonados fotografiados por Michele Saponaro en antítesis al puerto turístico.  
A book of photographs dedicated to the other side of the city of Genoa, with what is left of the work, the businesses and the traffic in its port.  
A landscape of waste and abandoned materials photographed by Michele Saponaro in antithesis to the tourist port.



## 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*

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.

### Objetivos:

- 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.

### Instrumentos de comunicación:

- la revista *Portus*;
- el sitio Web de la *Rete 2001*.

www.rete2001.org;

- el sitio Web de WiN (Waterfront international Network): www.waterfront-net.org

## Rete 2001

*Collaboration between Port Cities and Ports of Mediterranean Europe and those of Latin America for the development of Port-City Relations*

*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.

### Aims:

- 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.

### Means of communication:

- the magazine *Portus*;
- the website of *Rete 2001*: www.rete2001.org;
- the website of WiN (Waterfront international Network): www.waterfront-net.org

### Adherentes (octubre 2002)/Members (October 2002):

- 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 Las Palmas;
- Autoridad Portuaria de las Baleares;
- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife;
- Autoridad Portuaria de Santander;

- Autoridad Portuaria de Sevilla;
- Autoritat Portuària de Barcelona;
- Centro Internazionale Città d'Acqua;
- Comune di Olbia;
- 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,* Representante de Portugal/Portuguese Representative

*Ignacio Sáiz Múgica,* Secretario del Consejo de/Secretary of the Board of Rete 2001



### El encuentro de Las Palmas Las Palmas Meeting

La última reunión del Consejo de Rete 2001 realizada durante el año 2002, fue albergada por la Autoridad Portuaria de Las Palmas el 22 de noviembre y de ella ha surgido la organización de un encuentro entre los representantes de Rete y los diversos actores locales involucrados en la recualificación del área portuaria de la ciudad de las Canarias.

The last Rete 2001 Council meeting of 2002, was hosted by the Port Authority of Las Palmas on November 22nd and offered the opportunity for an encounter between the representatives of Rete and the many local operators involved in the re-vitalisation of the port areas in the cities of the Canary Islands.

### La reunión del Consejo The Council Meeting

En Las Palmas, el Consejo ha trazado el programa de las actividades futuras, que comprende: el curso de formación que se desarrollará en Lisboa, gracias al renovado compromiso expresado por el Presidente del Área Metropolitana y de la Universidad Nueva de la ciudad lusitana; el congreso organizado por el Municipio de Olbia y por el Centro Città d'Acqua sobre los waterfront insulares (3/5 de abril); el seminario promovido en colaboración con el Instituto Universitario de Arquitectura de Venezia, dedicado a los nuevos waterfronts españoles, previsto para los primeros meses del año próximo. Además fueron definidos los argumentos de los números de la revista *Portus* para el año 2003; el próximo número será dedicado a los aspectos que caracterizan la relación puerto-ciudad en las islas.

Durante la reunión del Consejo, fue definido el Plan Estratégico de Rete, en el que se repiten las finalidades de la iniciativa:

- Intensificar la colaboración entre las ciudades portuarias y los puertos para el desarrollo de la

relación puerto-ciudad, con particular referencia a Europa del Sur y a América Latina.

- Desarrollar la colaboración entre los puertos y las ciudades portuarias de estos dos continentes en el campo de la relación puerto-ciudad, considerando ya sea los aspectos ligados al reutilizo de las áreas de waterfront como las implicancias de tipo económico, social, cultural, ambiental y legislativo.
- Incentivar la formación y la investigación sobre el tema puerto-ciudad y favorecer la difusión de las noticias y experiencias recogidas en este campo.

Para ver el documento completo consultar: www.rete2001.org  
In Las Palmas the Council has sketched out a program for its future activities which include: the training program to be held in Lisbon thanks to the renewed commitment of the President of the Metropolitan Area and the Universidade Nova in the Portuguese city; the convention organised by the City of Olbia and the Centro Città d'Acqua (held on 3/5 April); the seminar promoted in collaboration with the Istituto Universitario di Architettura di Venezia, dedicated

to the new Spanish waterfronts, scheduled for the early months of next year. In addition the themes for each issue of *Portus* magazine for the year 2003 have been defined: the next issue will concern the aspects which characterise the relationship between port and cities on islands.

During the meeting of the Board, the Strategic Plan of the Rete was defined, confirming the objectives of the initiative:

- To intensify the collaboration between ports and port cities to further the development of the port-city relationship, with focus on Southern Europe and Latin America.
- To create added value and develop the collaboration between ports and port cities of these two continents in the area of port-city relationships, considering both the re-use of waterfront areas and the economic, social, cultural, environmental and legislative implications of the process.
- To encourage education and research on the theme of the port-city relationship and to favor the diffusion of information and experience in the field.

For a complete reading of the document: www.rete2001.org

#### Participantes/Participants:

##### • Puertos del Estado:

José Luis Estrada Llaquet, Director de Planeamiento y Management; Ignacio Saiz Mugica, Director Delegado;

##### • Autoridad Portuaria de Las Palmas:

José Fernández Pérez, Director Juan Francisco Martín, Director de Marketing;

##### • Área Metropolitana de Lisboa:

Dalila Araujo, Jefe de Gabinete;

##### • Autoridad Portuaria de Santander:

José Ramón Luis Manso, Director de Gabinete;

##### • Comune di Olbia Olbia

Settimo Nizzi, Mayor

Giovanni Achenza,

Director General

##### • Centro Città d'Acqua

Rinio Bruttomesso, Director;

Mara Vittori, Secretaria de Rete 2001;

##### • Joan Alemany Llovera,

Universidad de Barcelona;

##### • João Figueira de Sousa,

Universidade Nova de Lisboa.

### Rete 2001 en Olbia Rete 2001 and Olbia

El Municipio de Olbia, en colaboración con el Centro Città d'Acqua y con Rete 2001, ha promovido el congreso Los Waterfront de las Islas. El congreso ha afrontado los problemas relativos a la recuperación de los waterfront de las islas y de las ciudades portuarias de mediana y pequeñas dimensiones que, en tal contexto, entienden responder en modo eficaz a las solicitudes del turismo, en armonía con la realidad urbana. Por lo que respecta en particular el caso de Olbia, el Intendente Settimo Nizzi ha afirmado: "Nuestra ciudad vive una fase particularmente importante y delicada, caracterizada por una intensa actividad de recualificación del frente urbano portuario. Entendemos por lo tanto, afrontar y desarrollar la confrontación sobre la compleja situación ciudad-puerto. Es necesario redefinir una relación más equilibrada entre la ciudad y sus estructuras portuarias, a continuación de los profundos cambios que han interesado al mercado de los cruceros, el mercado deportivo y en general, todo el sector del transporte de pasajeros. Estamos convencidos que nuestro ser 'isla' debe convertirse en una oportunidad para transformar los obstáculos en ventajas, y, de nuestra insularidad debemos estar orgullosos." *Settimo Nizzi, Intendente de Olbia*



The city of Olbia organized a convention on the theme of Island Waterfronts in collaboration with the International Center for Cities on Water and Rete 2001. The convention addressed the issues relative to the re-use of waterfronts on islands and in medium or small port cities which, in these contexts, would like to provide an effective response to the requirements of tourism, in harmony with the urban reality. In the case of Olbia in particular, Mayor Settimo Nizzi stated: "Our city is going through a very important and critical phase, characterized by an intense re-qualification of the urban port front. We therefore intend to confront and develop the debate on the complex question of city-port. There is a need to redefine a more balanced relationship between the city and its port structures, as a result of the profound changes in the cruise and leisure boating markets and more generally in the entire sector of passenger traffic. We are convinced that our nature as 'island' must become an opportunity to transform obstacles into advantages, and that we should be proud of our insularity." *Settimo Nizzi, Mayor of Olbia*

### Rete 2001 en Tarragona Rete 2001 in Tarragona

En el curso del Congreso promovido por la Autoridad Portuaria de Tarragona, dedicado al tráfico marítimo y la gestión portuaria, que se ha desarrollado entre el 24 y el 29 de marzo, Rinio Bruttomesso, coordinador de Rete

2001, ha presentado la actividad de la Red y la revista Portus, con el fin de llamar ulteriormente la atención internacional. El Congreso de Tarragona ha reunido toda la comunidad portuaria española, además de los expertos de nivel internacional con respecto a las siguientes temáticas: las aplicaciones de las nuevas tecnologías, el rol de la intermodalidad en el desarrollo de las actividades portuarias, las oportunidades y los desafíos de la Comunidad Portuaria en el contexto del sistema portuario español, el desarrollo y la transformación de las actividades portuarias en relación a problemas como el impacto socio-económico, la nueva relación puerto-ciudad, la seguridad y la salvaguardia ambiental. During the x<sup>th</sup> Congress dedicated to maritime traffic and port management, organized by the Port Authority of Tarragona, on March 24th-29th, Rinio Bruttomesso, co-ordinator of Rete 2001, presented the activities of the Rete and Portus magazine in order to promote the initiative and enlarge the involvement of the international interest. The Congress involved the entire community of Spanish ports as well as many international experts and addressed the following issues: the application of new technologies, the role of intermodality in the development of port activities, opportunities and challenges to the Port Community within the current Spanish port system; development and transformation of port activities in relation to problems such as social and economic impact, the new port-city relationship, safety and environmental protection.

### El encuentro en Sevilla The Meeting in Seville

La próxima reunión, con frecuencia semestral, del Consejo de Rete 2001 se desarrollará en Sevilla entre el 24 y el 29 de abril, albergado por la Autoridad Portuaria de la ciudad andaluza. Como es consuetudine, el Consejo encontrará los representantes de las municipalidades y de la autoridad portuaria local.

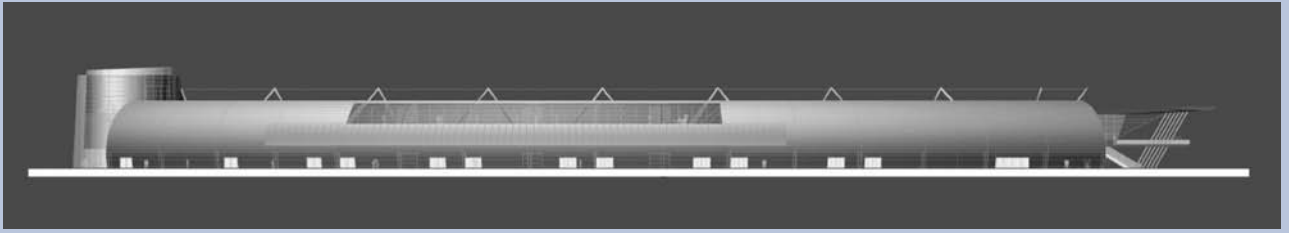
The next bi-yearly meeting of the Board of Rete 2001 will take place in Seville between April 24th and 29th, as guests of the Andalusian city's Port Authority. As usual, the Board will have the opportunity to meet the representatives of the City Government and the local Port Authority.

### Cursos de formación Training courses

• A Reconversão dos Espaços Urbano-Portuários Lisboa/Lisbon, 30/06/2003-04/07/2003  
Patrocinio/supported by: Rete 2001, Instituto de Dinâmica do Espaço - Universidade Nova de Lisboa, Área Metropolitana de Lisboa, Administração do Porto de Lisboa

• I Encuentro Internacional de relaciones puerto-ciudad Santander, 15/09/2003-19/09/2003  
Patrocinio/supported by: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Rete 2001, Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Santander y Universidad de Cantabria





## Port of Rome: Restoration and Enhancement of Port of Civitavecchia and City Waterfront

### THE WORKS

The philosophy behind the project is to recover the Port of Rome's historical image. Following this criterion, the line adopted is to reconstruct in a modern rendering the ancient Molo del Bicchiere (drinking Glass Quay), so as to house structures illustrating the Mediterranean marine environment, the Arsenal (which will house shopping and entertainment facilities) and the original quay system, removing the recent infills that upset the happy balance between city and sea. Also included in the project are targeted restoration of the Roman Dock, the Porta Livorno and the Antica Rocca complex, and of the monumental Fort of Bramante. The total effect of these works, which should at the overall level link up in integral redesign of the port system, will help bring about new visual perceptions immediately associable with the idea of recovering the image of the historical port. The last of the works specified in the Call, concerning reconstruction of the Molo del Lazzaretto (Lazzaretto Quay) and associated yards for the creation of a hotel complex,

is planned for the waterfront separating this quay from the Molo Vespucci (Vespucci Quay). On the other hand, the idea behind this choice was to enhance the view of the Walls of Sangallo rising over the Roman Dock, while at the same time it takes on an interesting connotation in the entire port context as an element linking the old and new port – as if to separate (but at the same time join) two microcosms with different functions but destined to interact together.

### HISTORICAL ITINERARY

#### *The rationale behind the choices*

The city of Civitavecchia has always been closely linked with its ports, in the course of time protagonist and spectator, of its vicissitudes, from Trajan to the present day. Many have contributed to endowing the port with an imposing presence, from Julius II to Cardinal Lambertini and Urban VIII, through artists of the extraordinary calibre of Bramante, Sangallo, Bernini, Michelangelo and Vanvitelli. The port has been alternating fortunes in the course of its long life, and today it seems that another cycle has opened with the opportunity to recover past glory once again, renovating the structures according to present needs and ideally reconciling criteria of preservation of the monumental aspect with criteria of innovation, answering to the expectations of today. This way of binding together present and past has constituted the very essence of the city's

historical evolution, thus providing guidelines for the project, great care being needed to avoid any clash of principles between reconstruction of the ancient port and the modern city. In this respect the entire project shows constant attention to the need for accessibility to the port area and thus its full exploitation.

### THE FORT

Restoration and functional adaptation of Bramante's Fort for social-cultural activities and service to the city.

### THE AQUARIUM

Restoration of the Molo del Bicchiere and creation of a learning structure for the Mediterranean marine environment.

### THE ARSENAL

Creating links with the city and enhancing the Bernini Arsenal area.

### THE CITADEL WALLS AND GATE

Reconstruction of the Porta Livorno monumental gateway and restoration of the medieval citadel for service and display area.

### THE ROMAN DOCK

Restoration and enhancement of the Roman Dock.

### THE HOTEL

Renovation of the Molo Del Lazzaretto and associated yards; creation of a hotel structure.



RTI  
Rogedil Servizi srl  
Arch. Stefania Cafario  
Arch. Salvo Lo Nardo  
Arch. Stefano Ceccarelli

### Design Team

NRA  
Arch. Ivano Ferraro  
Arch. Francesco Mosciatti  
Arch. Marco Pavia

