

Periscopio

Señale sus iniciativas, publicaciones y proyectos a la redacción de Portus: annazemella@libero.it Promote your initiatives, publications and projects with Portus editorial office: annazemella@libero.it



"Le navi legano le città portuali, trasportano persone e carichi e con essi idee, pensieri, sentimenti. La pace e l'amicizia alimentano gli scambi e i traffici, che fanno vivere i porti e i paesi; l'intolleranza e la guerra li uccidono".

Con queste parole il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Claudio Boniciolli, ha commentato le splendide immagini del Porto di New York, ospitate nel nuovo terminal Passeggeri di Venezia. Le fotografie, realizzate tra il 1996 e il 1998, sono opera dell'americano Bruce Davidson, membro dell'agenzia internazionale di fotografia "Magnum Photos". La mostra *Porto di New York*, inaugurata a un anno di distanza dall'11 settembre, vuol essere un omaggio alla città americana e al suo porto così duramente colpiti, ma anche l'occasione per sottolineare come i porti siano luoghi dell'incontro e dello scambio tra genti e culture diverse.

"Ships create bonds among port cities, carry people and cargoes, as well as ideas, thoughts and feelings. Peace and friendship nurture exchanges and commercial traffic, which give life to ports and countries; intolerance and war kill them." With these words Claudio Boniciolli, President of the Venice Port Authority, commented on the images of the port of New York, on display in the new Venice Passenger Terminal. The photos, taken between 1996 and 1998, are the work of American photographer Bruce Davidson of the international agency "Magnum Photos."

The exhibition *Port of New York*, one year after September 11th, is intended as a homage to the city of New York and its port, but also highlights the port as a place of meeting and exchange between people from different cultures.

Fernando Pessoa

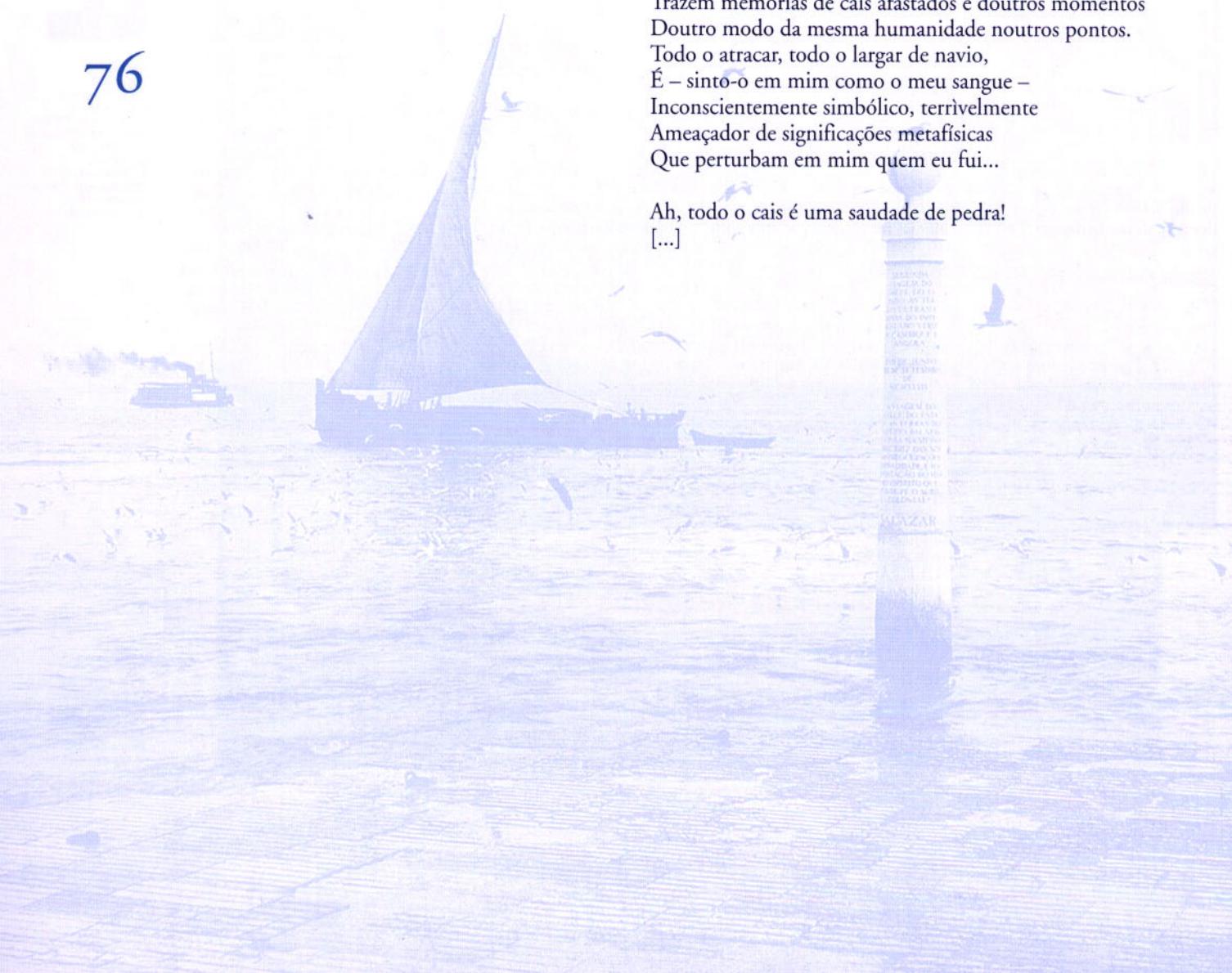
Ode Marítima

76

Sòzinho, no cais deserto, a esta manhã de Verão,
Olho pró lado da barra, olho pró Indefinido,
Olho e contenta-me ver,
Pequeno, negro e claro, um paquete entrando.
Vem muito longe, nítido, clássico à sua maneira.
Deixa no ar distante atrás de si a orla vã do seu fumo.
Vem entrando, e a manhã entra com ele, e no rio,
Aqui, acolá, acorda a vida marítima,
Erguem-se velas, avançam rebocadores,
Surgem barcos pequenos de trás dos navios que estão no porto.
Há uma vaga brisa.
Mas a minh'alma está com o que vejo menos,
Com o paquete que entra,
Porque ela está com a Distância, com a Manhã,
Com o sentido marítimo desta Hora,
Com a docura dolorosa que sobe em mim como uma náusea,
Como um começar a enjoar, mas no espírito.
Olho de longe o paquete, com uma grande independência de
alma,
E dentro de mim um volante começa a girar, lentamente.

Os paquetes que entram de manhã na barra
Trazem aos meus olhos consigo
O mistério alegre e triste de quem chega e parte.
Trazem memórias de cais afastados e outros momentos
Doutro modo da mesma humanidade outros pontos.
Todo o atracar, todo o largar de navio,
É – sinto-o em mim como o meu sangue –
Inconscientemente simbólico, terrivelmente
Ameaçador de significações metafísicas
Que perturbam em mim quem eu fui...

Ah, todo o cais é uma saudade de pedra!
[...]



L'Ode marittima The Maritime Ode

Vincenzo Arsillo

Composta nel 1915 da Álvaro de Campos, colui che tra gli eteronimi di Fernando Pessoa incarna, con slanci ideali pari solo alle sue metafisiche disillusioni, il sentimento e la visione del mondo come una viva macchina in infinito e incessante movimento, l'Ode marittima è un testo che, come il mare che canta, si costruisce in onde e ritorni, in prospettive e fughe, che cercandosi si perdono e smarrendosi trovano un senso nascosto.

Si avverte, continuamente e sempre più intensamente mano che questo canto sorge e si dispiega, uno sguardo solitario e ampio, che, nel silenzio puro del giorno che comincia, entra nelle cose, nel mondo e nell'anima, dapprima quasi involontariamente, poi con forza impalpabile e sottile di una brezza, vaga come memoria e forte come un prossimo addio. L'azione è semplice e antica nella sua purezza: una nave – un moderno piroscalo – entra nel porto. Ciò che, lontano, si avvicina poco a poco, quello che porta, nello sguardo e nel sentire di chi contempla e descrive la scena, fisicamente e metafisicamente, quel distante e sempre più prossimo battello, è un'illusione di sangue e di desideri, di memorie e di impossibilità. Così il molo reale diviene un molo interiore, il molo della relatività e della ripetizione dello scorrere dei giorni può essere lo stesso "molo Assoluto" in cui riposano e da cui nascono e ripartono sempre le proprie illusioni e le proprie invenzioni. Il porto, allora, sarà un luogo in cui ritrovarsi, a cui tornare e riandare, ... poiché quando la nave torna al

porto/c'è sempre qualcosa di diverso a bordo!". Per Álvaro de Campos, per Pessoa, tutto questo ha un senso ed un sapore fisico e tattile, che sgorgherà poi nell'elenco melvilliano degli strumenti, nella foga whitmaniana dell'uomo di fronte all'immensità dello spazio futuro; un senso sempre più fisico e materiale di un mondo che si crea man mano che si va scoprendo, nel desiderio di essere contemporanei a se stessi, di essere infinitamente tutto e singolarmente ogni cosa, di passare dal minuscolo all'immenso, dalla reale vastità del porto, come spazio dell'immaginazione e della realtà, alla vastità del mare dell'anima. L'Ode marittima pare suggerirci, allora, che ogni viaggio reale è sempre un viaggio immaginario, è un viaggio verso la lontananza, verso quel luogo intimo e irraggiungibile che siamo noi stessi: noi stessi come un viaggio, che sempre comincia e a cui sempre si arriva. E che, in questo viaggio, la speranza e la condanna nascono dall'essere, dal dover essere uno e multiplo, essere una cosa e lo sguardo che l'accompagna, farsi oggetto vitalmente e vitalisticamente, per tornare sempre a sé, al porto delle proprie inquietudini, al molo della propria ondeggiante immaginazione.

The Maritime Ode, composed in 1915 by Fernando Pessoa under the pen name Álvaro de Campos, incarnates through its perfect momentum – on a par only with its metaphysical disillusionments – the feeling and vision of the world as a live machine that is in ceaseless movement. It is a text that, like the sea that sings, is built up in wave-like movements, in vistas and flights that lose themselves in their searching, and in doing so find a hidden meaning. A broad, lonely vision is ever present and grows intensely as the

canto swells and unfolds; in the pure silence of a new day it permeates things, the world and the soul, at first almost involuntarily, then with the subtle and impalpable force of a breeze, something vague as memory and strong as an imminent farewell. The action is ancient and simple in its purity: a ship – a modern steamer – enters a port. In the distance, the boat slowly moves closer, and in the gaze and emotion of those who contemplate and describe the scene physically and metaphysically, what the distant but approaching ship brings is an illusion of blood, desires, memories and impossibility. In this way the real pier becomes an interior pier, the pier of relativity and the repetition of flowing days; it may be the same "Absolute pier" from which individual illusions and inventions are born and leave, and in which they rest. The port, then, becomes the place to meet and to return to, "... because when the ship returns to port/there is always something different on board!"

For Álvaro de Campos, for Pessoa, all this has a physical and tactile sense and flavour, which later gushes forth in the Melvillian list of instruments and in the Whitmanesque ardour of man confronted with the immensity of future space; it is an increasingly physical and material perception of a world that is being created as it is being discovered, and in this there is man's desire to be contemporary, to be infinitely everything and singularly each thing, and to move from the minuscule to the immense and from the real vastness of the port (as the space of imagination and reality) to the vastness of the soul's sea. The Maritime Ode therefore seems to suggest that every real journey is always an imaginary one, a remote journey towards that intimate and inaccessible

place that is us; and so we ourselves are a journey, one which always begins and to which we always arrive. And in this journey, hope and condemnation are born from being, from needing to be one and multiple, from being the thing and the eye that follows it, and from being the object, both vitally and vitalistically. In this way we continue returning to the self, to the port of our disquiet and the pier of our undulating imagination.

Vincenzo Arsillo è docente di Letteratura portoghese e brasiliiana 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 Cà Foscari University in Venice.



Hidrovía Paraná-Paraguay Paraná-Paraguay Waterway

La Cancillería la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná-Paraguay, integrado por la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, firmaron un convenio de préstamo no reembolsable.

Los objetivos que se persiguen son garantizar una vía navegable todo el día y todo el año para reducir costos y tiempos en el transporte e impulsar su uso para incrementar el intercambio comercial sudamericano.

Las noticias conciernen a uno de los proyectos geopolítico y comercial más importantes que encara en estos momentos el Uruguay. Se firmó el acuerdo destinado a implementar un plan de estudios de obras fundamentales para la Hidrovía tareas de dragado, balizamiento etc., que contribuirán a mejorar sensiblemente la navegabilidad de este curso de agua. Y además, en esa misma reunión donde se procedió a la firma del citado acuerdo, se dio a conocer que la financiación de esos estudios estará a cargo de la CAF.

El costo inicial del proyecto que financiará la CAF se estima en unos 900.000 dólares; y en su primer etapa prevé el llamado a licitación para contratar a una consultora para que ésta actualice los estudios técnicos que se realizaron hace 4 años y que aparte de esas obras imprescindibles para darle fluidez a la navegación por la Hidrovía, también comprenden detallados programas de protección ambiental. Así se podrá saber, y en consecuencia llamar a licitación para su ejecución a los trabajos que se consideren necesarios, a cuyos efectos la CAF concederá otro préstamo en este caso de 90 millones de dólares. La trascendencia de esta actualización de la navegabilidad de la Hidrovía la destaca hace un tiempo el Sr. Horacio López, toda una autoridad en este tema. "De esta forma nos estamos preparando para cuando se terminen estas obras, el movimiento masivo de 'commodities' que está en el horizonte y que son unos 20 millones de toneladas para el período 2004/05". "O sea, que se duplicará para esa fecha, gracias a

las obras, el actual movimiento de cargas". "Con este boom del transporte fluvial en un marco de regularidad de los convoyes, sobrevendrá, sin dudas, la baja de los fletes; y ello contribuirá a impulsar a los productores de granos a emprender nuevos proyectos de crecimiento". "Sin duda, va a cambiar la geopolítica de la zona; y no nos olvidemos que la carga elige el medio de transporte más económico y puntual", culminaba su pensamiento López.

El incremento del tránsito por la Hidrovía redundará, naturalmente, en beneficios para Nueva Palmira, hoy en día convertida en nuestra segunda terminal portuaria, y cuyo proceso de crecimiento se mantendrá y se incrementará al ser, por razones geográficas, la boca de salida de todo el comercio de granos de la región. (fuente: Diario *El País*, 2/09)

The Foreign Ministry of the Andean Development Corporation (ADC), the United Nations Development Program (UNDP), and the Intergovernmental Committee of the Paraná-Paraguay Waterway, supplemented by representatives of Argentina, Bolivia, Brazil, Paraguay and Uruguay, have signed a non-repayable loan agreement.

The objectives in view include the provision of a waterway navigable at all times of day and throughout the year, cutting transport times and costs and encouraging use of the waterway to increase South American trade.

The announcement relates to one of the most important geopolitical and commercial projects involving Uruguay at the present time. An agreement was signed to implement a design study of the fundamental work involved in the project, including dredging, buoying and signal lighting etc., perceptibly enhancing the navigability of the waterway in question. At the same meeting, it was furthermore announced that the design studies in question were to be financed by the ADC. The initial cost of the project, to be financed by the ADC, is estimated at some US\$ 900,000. The initial stage of the same project provides for a public call for tenders to hire a consultant for the purpose of updating the technical studies performed 4 years ago, including detailed environmental protection programmes in addition to the work required to ensure ease of

waterway navigation. These studies will contribute to an identification of the work required, and the consequent public call for tenders, for which purpose the ADC is to grant another loan, in the latter case, of another US\$ 90 million.

The extreme importance of the waterway navigability modernisation project was stressed some time ago by Sr. Horacio López, a noted authority on the topic. "The entire project is designed to help us prepare for the period following project completion, with the resultant mass movement of 'commodities' which will then occur, estimated at some 20 million tons over the period 2004/05... This means that present-day freight movement will double by the date in question, as a direct result of the project... The resultant boom in river transport, within a framework of regular traffic, will result in a drop in freight rates, encouraging grain producers to undertake new growth projects... There is no doubt that this will change the geopolitics of the region. It should be noted that cargoes are always shipped using the most economic precise means of transport", says López, in conclusion.

The increase in transit through the waterway will naturally redound to the benefit of Nueva Palmira, which is already our second largest terminal river port. The growth process of the port is bound to continue and increase for geographical reasons, ie, as the outlet for all the region's grain trade. (from *El País*, 2/09)

Muelle de Enlace en Santa Cruz de Tenerife Muelle de Enlace in Santa Cruz de Tenerife

Los repentinos espacios residuales entre áreas llanas y costas empinadas que caracterizan la línea costera de la isla han determinado las características de los asentamientos urbanos de Tenerife que se presentan como áreas cerradas en sí mismas.

Efectivamente, "Embracing Enclosure" es el tema que inspira el proyecto de Herzog & de Meuron que afirman "Abrazar y cerrar" significa crear un nuevo espacio urbano, que no es limitarse simplemente a insertar una estructura o una cierta superficie a lo largo del litoral. Nosotros, por lo tanto, rechazamos el concepto de Link Quay entendido simplemente como una superficie determinada o un evento arquitectónico a insertar en el actual waterfront de la ciudad y resaltamos la importancia de crear un nuevo espacio común donde la gente se pueda encontrar".

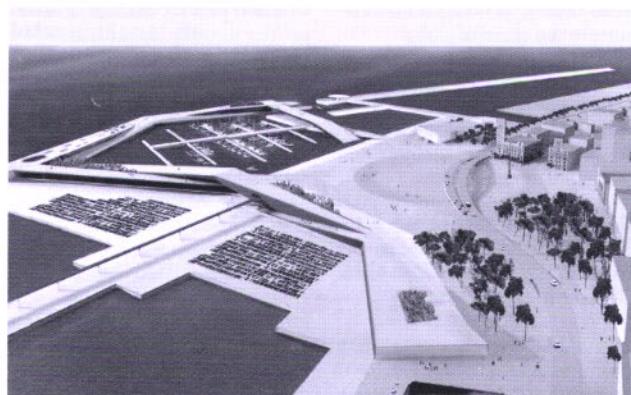
El proyecto prevé, por lo tanto, una nueva faja de conexión entre

El nuevo Museo del Instituto de Arte Contemporáneo de Boston The new museum of the Institute of Contemporary Art, Boston

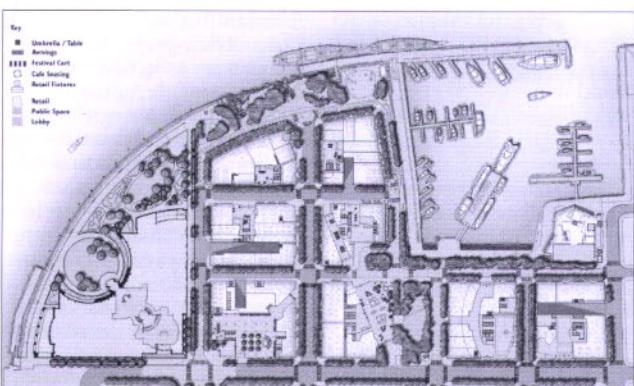
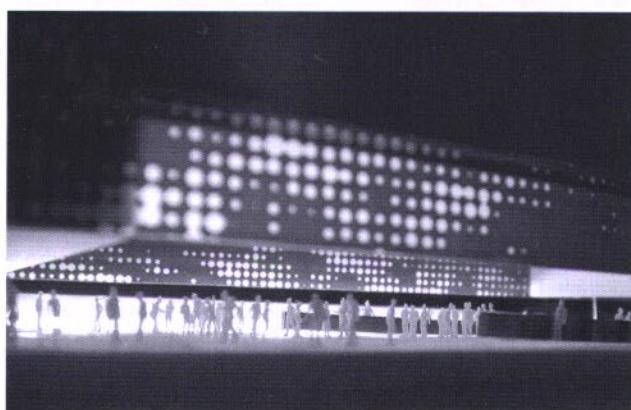
La nueva sede del Museo del Instituto de Arte Contemporáneo de Boston, proyectado por Diller+Scofidio, estará situado en el área portuaria a lo largo del Fan Pier. Las 43 millas de Harbour Walk, con sus recorridos, cafés, muelles para las embarcaciones y conexiones a los transportes acuáticos, constituyen el elemento que ha determinado tal proyecto. El edificio ha sido concebido como una estructura elástica, que retrocede en la planta baja para dejarse componer en el espacio frontal del paseo público, proyectándose sobre el agua con un avance espectacular del último piso, que contiene las salas destinadas a la exposición. La tribuna del teatro destinada a conciertos y encuentros representa el elemento de conexión entre las dos partes.

"La estructura – afirma Elisabeth Diller – responde a la voluntad de realizar la conjunción entre dos

la ciudad y el mar, concebida como un trozo de paisaje artificial, como una nave, mas bien que como un trozo de arquitectura; será construida externamente a los actuales muelles e integrada por plataformas y bajos edificios de uno o dos pisos que constituirán su parte activa y habitable. El conjunto de sus cubiertas conformará un recorrido donde poder recrearse y gozar de la vista del mar y de la ciudad por detrás. The coastline on the island of Tenerife, the outcome of a remarkable volcanic eruption, is characterised by unexpected shifts between flat areas and steep embankments resulting in built-up urban settlements that are enclosed and fenced-in. In fact "Embracing Enclosure" is the inspirational theme for the project by Herzog & de Meuron who state that "Embracing and enclosing mean creating a new urban space, which does not mean simply fitting a structure or a set surface into the littoral. We reject the concept of Link Quay as a simple determining surface or an architectonic event to be added to the city's present waterfront. Instead we emphasise



the importance of creating a new common space where people can meet." So a new belt conceived as a piece of artificial landscape, is proposed, like a ship rather than a piece of architecture; it will be constructed out of the present docks and have the addition of platforms and low buildings of one or two floors that become an active and liveable part. The roofs of all the buildings together will form a surface for strolling and enjoying the marvellous views of the sea and city to the back.



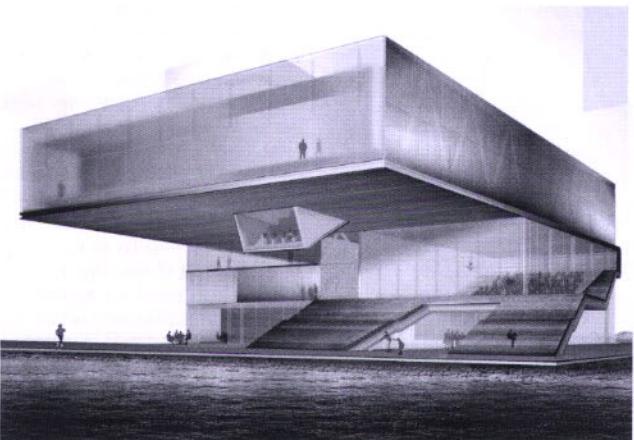
objetivos principales: crear un espacio dinámico para acoger actividades públicas y sociales y, al mismo tiempo, dar a los visitantes la posibilidad de utilizar en modo privado y tranquilo las obras de arte contemporáneo. El edificio público se desarrolla desde el suelo; el edificio 'privado' desde el cielo".

Otra particularidad del edificio, las paredes de vidrio que miran hacia el puerto, crean un ulterior lazo entre el nuevo Centro y el área del waterfront.

The new premises for Boston's Museum of the Institute of Contemporary Art, designed by Diller+Scofidio, will be located at Fan Pier in the port area.

The 43 miles of the Harbor Walk, with its walkways, coffee shops, boat ramps and facilities for waterborne transport, were decisive for the project. The building was conceived as an elastic structure, projected over an empty ground floor space so as to allow the walkway to pass beneath, while the exhibition gallery on the upper floor is spectacularly cantilevered over the water. The theatre for concerts and meetings acts as a connective element between the two. "The design of the ICA", stated

Elisabeth Diller, "negotiates between two competing objectives: to perform as a dynamic civic building filled with public and social activities, and as a contemplative space providing individual visitors with intimate experiences with contemporary art. The 'public building is built from the ground up; the 'intimate' building, from the sky down." The building also features glass walls looking out over the port, creating yet a further link between the new centre and the waterfront area.



Novo Conselho de Administração da APL, S.A. New Board of Directors for APL, S.A.

No passado dia 11 de Junho tomou posse o novo Conselho de Administração da APL, SA, tendo como Presidente o Engº. Damião Martins de Castro e como vogais o Dr. Carlos Brito Fonseca e o Dr. João Oliveira Martins. A Mesa da Assembleia Geral passará a ser presidida por um representante da AIP, Associação Industrial Portuguesa, e secretariada por um representante da Associação Comercial de Lisboa, promovendo-se, desta forma, o envolvimento de representantes do tecido empresarial na gestão do porto. À luz da estratégia agora traçada para o sector portuario pelo novo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Engº. Valente de Oliveira, impõe-se a tomada de medidas conducentes ao aumento da competitividade dos portos nacionais no plano internacional, nomeadamente o investimento na modernização das infra-estruturas e nas acessibilidades, rodoviárias e ferroviárias, quando necessárias para a integração dos portos na cadeia de transporte global. A segurança, o desenvolvimento tecnológico e a cooperação são também áreas às quais se dará prioridade no quadro da estratégia para o desenvolvimento dos portos.

On 11 June, 2002, the new Board of Directors of APL, SA, took office, with Damião Martins de Castro as Chairman, and Carlos Brito Fonseca and João Oliveira Martins as voting members. The Bureau of the General Meeting will be chaired by a representative of AIP (Associação Industrial Portuguesa), with a representative of the Associação Comercial de Lisboa serving as secretary. This will encourage the involvement of representatives from the entrepreneurial fabric of the port. In light of the strategy laid out for the port sector by the new Minister for Public Works, Transportation and Housing, Valente de Oliveira, it is imperative that measures be taken that will lead to the increase in the competitiveness of the national ports at the international level. Specific areas of intervention include investments in the modernisation of the infrastructures and the access routes, both by road and by rail,

when needed for integrating the ports in the chain of global transports. Safety, technological development, and co-operation are also priority areas within the framework of the strategy for the development of the ports.

Resumo da Carta de Brasília para os Portos Summary of the Brasilia Charter on Ports

A recuperação de áreas obsoletas e a incorporação de novas áreas logísticas, como formas de agregar valor e trabalho junto aos municípios portuários estão entre os principais itens aprovados na Conferência Nacional de Portos, realizada em Brasília, capital do Brasil, em agosto. Cerca de 400 participantes, durante três dias, debateram os principais temas da política portuária brasileira, tendo por eixo o desenvolvimento regional, como encerramento de um ciclo de seminários realizados nos últimos três anos, por todo o país. As conclusões da conferência foram resumidas no documento denominado "Carta de Brasília para os Portos", entregue para os candidatos à Presidência da República e às principais autoridades portuárias brasileiras. Os participantes apoiaram a linha de regionalização dos portos como caminho para alcançar formas alternativas e inovadoras de desenvolvimento, nas quais as comunidades portuárias desempenham papel central. O governo brasileiro, que deflagrou uma política de privatização das áreas e serviços portuários, está a indicar que os portos devem ser regionalizados, passando das mãos do poder federal para estados ou municípios. Essa política foi claramente apoiada pela conferência. Junto a essa diretriz, houve consenso sobre a conveniência de ampliar-se a navegação de cabotagem no país, a fim de promover a redução do custo do transporte e de aliviar a procura das vias rodoviárias, frequentemente congestionadas e inseguras. A questão ambiental também foi objeto de debates, propondo-se o desenvolvimento de uma política preventiva que assegure o expansão da atividade portuária sem prejuízo das condições socio-ambientais. Com o avanço da privatização, os trabalhadores portuários têm perdido funções e ganhos, relativamente a padrões anteriores. Em razão disso, a conferência

concluiu pela necessidade de uma política de adequação da mão-de-obra portuária à nova fase da exploração dos portos, com a criação de cursos de formação e requalificação profissional dentro da cadeia logística portuária. Na mesma linha, a Carta de Brasília para os Portos defende a implantação de atividades associadas aos portos, conforme vocações regionais, visando atração de investimentos no intuito de agregar valor à movimentação de cargas, gerar renda e emprego.

The recuperation of derelict areas and the incorporation of new logistical areas as the means of bringing together increased value and work in the port cities were among the main items approved at the National Conference on Ports held in the Brazilian capital, Brasília, in August. For three days, approximately 400 participants debated the main points of the Brazilian port policies, centred around regional development, and brought to a close a series of seminars held throughout the country over the past three years. The conclusions of the conference were summarised in a document entitled "Carta de Brasília para os Portos," which was delivered to the candidates for President of the Republic and to the principal Brazilian port authorities. The participants supported the regionalisation of the ports as the way to achieve innovative and alternative forms of development, in which the port communities would play a central role. The Brazilian government, which came out with a policy for the privatisation of port zones and services, shows signs in favour of regionalising the ports, which would be transferred from federal control into the hands of the states or municipalities. This policy was clearly supported by the conference. Together with this directive, there was consensus on the advantages of expanding the coastal shipping lines, in order to reduce the cost of transportation and the amount of traffic on the highways, which are frequently congested and unsafe. Environmental questions were also debated, and it was proposed that a preventive policy be developed which would ensure the expansion of port activities without damaging the socio-environmental conditions. With the advance of privatisation, port workers have lost job positions and earnings, in comparison to previous standards.

Because of this, the conference concluded that there is a need for a policy to adapt the work force in the ports to the new phase of port operations, by creating training courses and re-training workers for new job skills within the logistical framework of the ports. Along the same lines, the Brasilia Charter on Ports seeks the creation of activities related to the ports, in accordance with regional vocations, with the aim of attracting investments to add value to the cargo traffic, and generate income and jobs.

(José Rodrigues, Santos-São Paulo-Brasil)

Civitavecchia Civitavecchia



En ocasión del concurso convocado por la Autoridad Portuaria de Civitavecchia para la recuperación del waterfront portuario, se ha llevado a cabo en el pasado mes de julio en esta ciudad, el seminario "Nuevos waterfrents. Reflexiones sobre las transformaciones de las áreas portuarias urbanas". La iniciativa ha sido promovida por la Autoridad Portuaria de Civitavecchia, por el Centro Città d'Acqua, por la Sección Italiana del AIPCN y por la Asociación Internacional de Navegación, en colaboración con el Ayuntamiento de Civitavecchia. En el curso del debate ha sido tomado en consideración el movimiento en su conjunto que considera las ciudades y los puertos italianos protagonistas de ambiciosos proyectos de recalificación de sus propios waterfrents, destacando cómo éstos tengan repercusión en la conformación de todo el tejido urbano. En especial modo en ciudades de medianas dimensiones, como la mayor parte de los puertos italianos, es por lo tanto necesario evaluar la capacidad de absorción y de gestión de la intervenciones de recalificación por parte de las realidades locales, y su capacidad para confrontarse con la "memoria" y las peculiaridades del lugar.

In occasion of the Planning Competition for restoring and upgrading the Historic Port of Civitavecchia and the urban waterfront promoted by the Civitavecchia Port Authority, last July this port city in Lazio hosted the seminar New Waterfronts.

Reflections on the transformations of urban port areas. The initiative was promoted by the Port Authority of Civitavecchia, Cities on Water and the Italian Section of AIPCN, the International Association of Navigation, together with the City Council of Civitavecchia. Discussion included examination of the movement that involves Italian cities and ports as leaders in ambitious redevelopment projects for their waterfronts, highlighting the effect on the rest of the urban fabric. There was special focus on medium-sized towns, as are the majority of Italy's ports, the capacity of local bodies to absorb and manage redevelopment projects, and the way these projects re-evoke history and the uniqueness of each site.

Ancona Ancona

La muestra "Entre puerto y ciudad: 3 proyectos para la recalificación del área Vanvitelli", en las salas del Palazzo degli Anziani de Ancona, ilustra las intervenciones de reorganización arquitectónica y urbanística de la parte de ciudad más cercana al puerto antiguo, realizadas en sucesión a las excavaciones arqueológicas realizadas en el litoral marítimo de Vanvitelli y en algunas áreas contiguas. El descubrimiento de importantes huellas de antiguas infraestructuras portuarias de la ciudad, ha inducido al Ayuntamiento a convocar una consulta por invitación para la recalificación de dicha área, participando junto a la Autoridad Portuaria en la redacción del nuevo plan regulador.

The exhibition "Between port and city: 3 projects for redeveloping the Vanvitelli area" in the premises of Ancona's Palazzo degli Anziani, illustrated the projects for the architectonic and urbanistic re-organisation of the part of the city closest to the old port, as established by archaeological excavations on the lungomare Vanvitelli and neighbouring places. The discovery of important evidence of the city's ancient port infrastructures has, in fact, led the Council to invite consultants to come up with proposals for re-developing the area, while working alongside the Port Authority to draw up the new master plan.

NEXT – VIII Muestra Internacional de Arquitectura NEXT – 8th International Exhibition of Architecture

NEXT, el tema de la 8º Muestra Internacional de Arquitectura de la Bienal de Venecia, abierta desde el 8 de septiembre del 2002 hasta el 3 de noviembre del 2002, en el sugestivo Arsenal y en Giardini, alude a la relación visceral entre el hombre y el ambiente, relación de la cual emerge una continua búsqueda de interacción, que se expresa a través de una elección inteligente de materiales particulares y de la tendencia a fundir la construcción arquitectónica con la naturaleza circundante. La muestra está dividida en secciones

monotemáticas que ilustran los diversos modos de vivir el espacio, donde el agua asume un rol esencial para el restablecimiento del equilibrio originario entre hombre y ambiente.

La primera sección está dedicada a la Vivienda e ilustra una variedad de viviendas o comunidades de residencias: la Penthouse en Manhattan de Tadao Ando, con

su piscina situada sobre la cima de un rascacielos años veinte; el fantasioso proyecto de la casa en la selva de Ushida Findlay, la Grafton New Hall, en forma de rayos que se extienden en el bosque, con la piscina que, dentro y fuera, reclama la presencia de los lagos circundantes; o las piscinas sobre el mar de la Villa en Francia de Paolo Piva y del Oceanic Retreat de Steven Holl. Pero la armonía que se crea entre el hombre y el agua emerge con mayor fuerza en la sección Museos y sobretodo en la gigantesca concha envuelta sobre sí misma que yace sobre el mar: se trata del Museo de la Historia Helénica de las Anamorfosis, donde el visitante recorre las salas siguiendo un itinerario circular que lo llevará finalmente a espejarse en el agua. El proyecto Bridge Museum de Fernando Romero representa la superación del agua, entendida como obstáculo: un verdadero y propio museo en forma de puente que atraviesa un largo río y que cuenta la historia del pueblo mejicano. Circunscripto por el agua, surge el proyecto de Tadao Ando para la Fundación Pinault: cada elemento arquitectónico se uniforma al

elemento natural, hasta llegar a construir en una isla del Sena un museo en forma de nave. En la sección Intercambio, el agua tiene la función de evocar una dimensión humana en lugares rumorosos y con gran afluencia de gente como los aeropuertos, construidos generalmente lejos de las ciudades, como el Aeropuerto de Baumschlager en Vienna o el de Eindhoven del studio MVRDV. También en la sección Trabajo encontramos la presencia del agua en numerosos edificios como por ejemplo el Banco de Singapur de SOM, donde acero y vidrio transparente se funden con el puerto sobre el cual está situado. En la sección Planes reguladores urbanísticos, se encuentra el proyecto de la Costanera en Tenerife de Herzog & de Meuron construido con un material similar a la roca y al contexto urbano en el cual se encuentra. La última sección, Next Italia, alberga algunos proyectos que serán realizados en Italia como el proyecto de Chipperfield para el restauro del Cementerio de San Michele en Venecia o el de la Universidad de Arquitectura del estudio EMBT-Enrique Miralles Benedetta Tagliabue.

Entrevista con Deyan Sudjic Interview to Deyan Sudjic

Director
Biennale Architettura

1. ¿Qué opina de la relación entre el agua y la arquitectura, y de la elección de proyectos que incorporan agua?

El agua es un elemento arquitectónico que los arquitectos llevan demasiado tiempo sin tener en cuenta, pero ahora espero que por fin se esté redescubriendo. Forma parte del paisaje y es asimismo un componente material de la realización arquitectónica. La arquitectura debe tener en cuenta el agua, y además utilizarla.

2. ¿Opina que esta relación puede resultar favorable para la arquitectura y el paisaje? Sumamente favorable.

3. ¿Qué significa la presencia de agua invitada a entrar en un espacio arquitectónico, por ejemplo, un estanque o una fuente?

Tadao Ando es un arquitecto



con la capacidad especial de acoger el agua convirtiéndola en un elemento arquitectónico esencial, y no en un añadido; sienta así para nosotros un ejemplo fundamental. Por ejemplo, en su nuevo museo de Osaka, que pretende recordar los logros de los ingenieros japoneses al domesticar la fuerza del agua, Ando evoca esa fuerza y la pone de manifiesto de un modo brillante que desciende muy por encima de lo expuesto sin dejar de ser por ello sumamente pertinente.

1. What do you think about the relationship between Water and Architecture, and about the choice of projects which include water?

Water is an architectural element that has been ignored by architects for too long, but one I

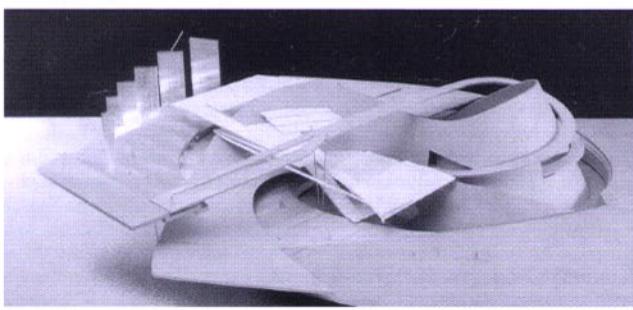
hope that is now being rediscovered at last. Water is both part of the landscape, and a material component of architectural competition.

Architecture must both address water, and use it.

2. Do you think that this relationship could be advantageous for both architecture and landscape? Enormously advantageous.

3. What is the significance of the presence of water invited into an architectural space, for example, a pool of water or a fountain?

Tadao Ando is an architect with the special ability to coopt water to become an essential architectural element, not an after thought, and as such he sets us a vital example. In his new museum in Osaka for example, which seeks to offer a reminder of the achievements of Japan's engineers in taming the power of water, Ando brilliantly evokes and demonstrates the power of water in a way that rises far above the artefacts on show, but nevertheless has huge significance.



82

Entre los diversos pabellones de las naciones en Giardini, algunos países de América Latina como Brasil, México y Uruguay, dedican los propios proyectos al agua entendida como recurso a tutelar. El concepto de transparencia y de claridad del agua se expresan en el Castillo de Luz de Letonia, un proyecto para la construcción de la Biblioteca Nacional que parece emerger del río. También el pabellón de Gran Bretaña expone un proyecto estupefaciente por sus grandes dimensiones y forma: el Puerto Internacional de Yokohama en Japón, que representa un verdadero y propio *trait d'union* entre el océano y la tierra. Pero uno de los pabellones que presenta proyectos casi inmersos en el agua es el de Holanda que expone una maqueta de un centro para el Arte que será construido en un paisaje verde y de laguna.

NEXT evoca el rol esencial del agua como medio para el restablecimiento del equilibrio que une hombre, espacio, tierra y agua en una especie de microcosmos existencial.

NEXT is the theme of September 8th. The International Architecture exhibition of the Biennale di Venezia that opened

on September 8th until November 3rd 2002 in the charming Arsenale and Giardini area, refers to the intimate relation between man and environment. This relationship comes out from a continuous research for interaction that is represented through an intelligent choice of specific materials and through the tendency of mixing the architectural building with the surrounding nature. The exhibition is divided into monothematic sections that illustrate the different ways of experiencing a space and where water takes on an essential role in the restoration of the original balance between man and environment.

The first section is the House section that exhibits a variety of lodging and different types of residential houses: the Manhattan Penthouse of Tadao Ando with a swimming pool on the roof of a nineteen-twenties skyscraper; the imaginative project of Ushida Findlay of a house in the forest, the Grafton New Hall whose beam shaped construction extends into the woods with a swimming pool that both inside and outside the

house recalls the presence of the surrounding lakes; or still in France the swimming pools on the sea by Paolo Piva and the Oceanic Retreat by Steven Holl. In the Museum section, the harmony among man and water comes out much stronger, especially in the gigantic shell winded up on itself that lies on the sea. This is the Museum of Hellenic history of Anamorphosis, where the visitor goes through the rooms following a circular itinerary until he reflects him self in the water at the end of the exhibition. The Bridge Museum project of Fernando Romero represents water as an obstacle that has been overcome. The project is a museum that has the shape of a bridge that crosses a long river and that reveals the history of Mexican people. Tadao Ando's project built for the Pinault Foundation is a project of a boat shaped museum on an island on the Seine surrounded by water where each architectonic element uniforms to the natural element. In the Interchange section, water has a role of evoking a human dimension in noisy and crowded places like airports that are usually built far from the city like Vienna's Baumschlager Airport and the Eindhoven Airport by the MVRDV studio. The presence of water is found also in the Work section in many buildings like the Singapore Bank of SOM, where steel and see-through glass mix with the port in which the building is located. In the Urban Development Plan section, Herzog & de Meuron

present the Tenerife promenade project built with material that is similar to rock and to the environment in which it's located.

The last section, Next Italy, has on show some of the projects that will be realized in Italy such as the Chipperfield project for the recovery of the San Michele cemetery in Venice and the University of Architecture project by the EMBT studio (Enrique Miralles Benedetta Tagliabue).

Among the different national pavilions at Giardini, some Latin American countries such as Brazil, Mexico and Uruguay, focus on water as a natural resource to be safeguarded. The idea of transparency and clearness of water is expressed in the work of Lettonia's pavilion with the Castle of Light, a project for the construction of a National Library that appears like emerging from the river. Also the United Kingdom's pavilion displays an extraordinary project for its size and shape: the International Port of Yokohama in Japan that represents a real *trait d'union* between ocean and land.

Holland is one of the pavilions that presents projects that are nearly fully immersed in water with a plastic of an Art center that will be built in a green and lagoon landscape. Hence, NEXT recalls the essential role of water as a means for the restoration of the balance that unites man, space, land and water in a sort of essential microcosm.

(Vera Mantengoli)

Yokohama,
International Port
Terminal (archh. F.
Moussavi y A.
Zaera-Polo, FOA,
Londres
Yokohama,
International Port
Terminal (archh. F.
Moussavi and A.
Zaera-Polo, FOA,
London

Atenas, Museo de el
Mundo Ellenico
(Anamorphosis
Architects)
Athens, Museum of
Ellenic World
(Anamorphosis
Architects)

Mediterrània Mediterrània

"Mediterrània El patrimonio europeo como vehículo de comunicación entre las culturas" es el proyecto que el Consorci de les Drassanes - Museu Marítim de Barcelona (MMB) - ha llevado a cabo en el ámbito del programa europeo Cultura 2000.

Han adhesido además: el Musée National de la Marine (Francia), el Hellenic Maritime Museum (Grecia), el Comité pro Arsenal Borbonico - Museo del Mar de Palermo (Italia), The Gibraltar Museum (Reino Unido), el Ayuntamiento de Venecia y la UNESCO.

Definido "mar en movimiento", el Mediterráneo es desde hace tres mil años lugar de encuentro y de intercambio de diversas culturas, el modo de vivir y de sentir que la caracteriza, representa el patrimonio sobre el cual continuar a cultivar la posibilidad de diálogo entre las civilizaciones que lo han generado.

El proyecto nace da la certeza de que los museos puedan actuar en este sentido, sensibilizando a los ciudadanos, favoreciendo el conocimiento recíproco y promoviendo el respeto entre los individuos que comparten un espacio y una historia común.

Fruto de tal proyecto, el Museo Marítimo de Barcelona presenta la muestra Mediterránea, constituida por seis secciones temáticas que abordan los diversos aspectos de esta compleja realidad histórica, social y cultural.

"Mediterrània. European Heritage as a vehicle for communicating between cultures" is the project developed by the Consorci de les Drassanes - Museu Marítim de Barcelona-MMB - in the context of the European programme Cultura 2000.

Other adherents include: the Musée National de la Marine (France), the Hellenic Maritime Museum (Greece), the Comitato pro Arsenal Borbonico - Museo del Mare of Palermo (Italy), The Gibraltar Museum (UK), the Venice City Council and UNESCO. Defined "a sea in movement" the Mediterranean has been an arena for meetings and exchanges between different people and cultures for three thousand years and its distinctive way of experiencing and living represent the heritage with which the possibility of dialogue between the civilisations that generated it can be further cultivated. The

project arises from the conviction that museums can function so, bringing awareness to people, encouraging reciprocal knowledge and promoting respect between the individuals who share a common space and history. The outcome of the project, the Maritime Museum of Barcelona is presenting the exhibition Mediterranea, comprising six thematic sections that cover the different aspects of this complex historical, social and cultural situation.

Seatrade Med Cruise and Ferry Convention en Génova

Seatrade Med Cruise and Ferry Convention in Genoa

Desde el 11 hasta el 13 de septiembre último, 1400 participantes, de los cuales casi 800 delegados han participado al 'Seatrade Mediterranean cruise & ferry convention', organizado por Seatrade en colaboración con Stazioni Marittime Spa, en la Feria de Génova y en los nuevos salones de la Estación Marítima de Ponte dei Mille.

En el curso de una ceremonia de bienvenida, el alcalde de Génova Giuseppe Pericu ha definido el evento una anticipación de las manifestaciones que se llevarán a cabo en Génova en el 2004, año en el cual esta ciudad será Capital europea de la cultura: "el tema conductor no podía dejar de ser el mar y, específicamente, el viaje por mar; con una muestra dedicada a los transatlánticos".

La feria ha representado además una ocasión de lanzamiento para la ciudad de Génova y para su puerto.

Puerto que "este año ha visto crecer el 10% su tráfico de cruceros y el 16% el de cruceros", ha enfatizado Giuliano Gallanti, presidente de la Autoridad Portuaria.

Numerosos encuentros organizados en ocasión de la exposición. En el curso de la convención sobre las posibilidades de expansión de la geografía de cruceros del Mediterráneo se han expresado previsiones

contrastantes pero en líneas generales optimistas para el sector.

El número de amarras en los principales puertos mediterráneos ha crecido un 125% en los últimos 10 años (de 5100 en el 1992 a 11,500 este año), mientras el número de pasajeros que se embarcan y desembarcan ha

crecido de 2.200.000 del 1992 a los actuales 3.400.000 (+55%) y el de pasajeros en tránsito de 1.300.000 a 6.000.000 (+350%) con un margen de crecimiento aún relevante, considerando el problema de las estaciones y la actual indisponibilidad de los puertos medio-orientales.

El debate acerca de "El estado de la industria de Cruces Breves en el Mediterráneo" ha destacado que, como consecuencia de los avances de la tecnología y de los astilleros, existen actualmente diversos tipos de naves, como los "cruise ferry", con gran capacidad y elevado confort, los high speed crafts, a alta velocidad y los ropax, en grado de transportar el creciente número de pasajeros. Sobre la calidad de los servicios en tierra ha intervenido el Secretario

General de la Autoridad Portuaria de Génova, Fabio Capocaccia, Presidente del Comité Organizador de Seatrade Med y Presidente honorario de Med Cruise, que se ha referido a una inversión de mas de 2 billones de euros para un mejoramiento sustancial, es decir muelles reprojectados, check

informatizado, terminales confortables para pasajeros que deban realizar paradas prolongadas, conexiones alternativas con rutas y autopistas y medidas de seguridad reforzadas. "Es de esperar que los puertos recojan informaciones suficientes de las líneas de cruceros - ha concluido Capocaccia - y una eficiente cooperación entre Compañías y puertos es absolutamente necesaria en un período de crecimiento del mercado como el actual".

En lo que se refiere al tráfico comercial, Yves de Toledo, freight manager de Grimaldi Group, ha propuesto el proyecto de las "autopistas del mar", que disminuirían el tráfico vial: "si sólo se elevara al 10% la cantidad de las mercancías transportables vía mar, se quitarían de las carreteras aproximadamente 240 mil unidades de transporte pesado", ha detallado de Toledo.

Con este propósito, la Unión Europea ha introducido una nueva iniciativa denominada "Marco Polo" que financiará con 25 millones de euros al año a partir del 2003 la creación de nuevas rutas costeras, como ha explicado Peter Wild.

Para la puesta a punto y la experimentación en el campo de un nuevo concepto de sistema

integrado nave-terminal para el desarrollo del transporte de mercancías marítimo-intermodal, ha sido presentado "Integration", el proyecto de investigación cofinanciado por la Comisión Europea con 10 millones de euros al cual participan 23 sociedades de 13 países europeos.

Para septiembre del 2004, la próxima cita es nuevamente en Génova, con el Puerto del Pireo como guest port.

From 11 to 13 September, 1400 participants, including almost 800 delegates, took part in the "Seatrade Mediterranean cruise & ferry convention," organised by Seatrade together with Stazioni Marittime Spa, at the Genoa Fiera and the renovated premises of the Ponte dei Mille Passenger Terminal.

During the welcome ceremony, the Mayor of Genoa Giuseppe Pericu referred to it as a preview of the events scheduled for Genoa in 2004, the year the Ligurian capital city will be the European Capital of Culture: "naturally the theme chosen was the sea, journeys by sea in particular, and there will be an exhibition on transatlantic liners."

The fair also served as an opportunity for promotion for the Ligurian capital and its port. In the words of Giuliano Gallanti, chairman of the Port Authority, "this year the port has seen an increase of 10% in ferry traffic and 16% in cruises."

Many meetings took place parallel to the event. During the convention contrasting but essentially optimistic forecasts were made regarding the possibilities for expanding the cruise trade in the Mediterranean in terms of geography. The number of suitably equipped Mediterranean ports has grown by 125% over the past 10 years (from 5,100 in 1992 to this year's 11,500), while the number of passengers embarking and disembarking has increased from 2,200,000 in 1992 to the current figure of 3,400,000 (+55%) and that of transit passengers from 1,300,000 to 6,000,000 (+350%) with plenty of room for further growth, taking into consideration the problem of seasons and the current unavailability of Middle Eastern ports. The debate on "The State of the Ferry Industry in the Mediterranean" highlighted the current situation which, following the progress in technology and shipbuilding, means that today there are myriad kinds of ships,

Organizations

such as the cruise ferry, with a huge capacity and improved comfort, high speed craft and ro-pax, that can carry increasing numbers of passengers. The General Secretary of the Genoa Port Authority, Fabio Capocaccia, Chairman of the Organising Committee of Seatrade Med and Honorary President of Med Cruise, spoke on the quality of land services, and referred to an investment of over 2 billion euro for substantial improvements, namely many redesigned piers, computerised check-in procedures, comfortable terminals for delayed passengers, alternative links with roads and motorways and reinforced safety measures. "We trust that the ports will gather sufficient information from the cruise lines," Capocaccia concluded, "as workable co-operation between companies and ports is essential in a period of market growth like the present." As regards commercial traffic, Yves de Toledo, freight manager of Grimaldi Group, once again proposed the project for the 'motorways by sea' to ease the pressure on road traffic: "if we were to increase the amount of cargo that could travel by sea to only 10%, this would mean 240 million heavy duty vehicles less on the roads," de Toledo explained. On this subject, the EU has introduced a new initiative called "Marco Polo" to provide funding of 25 million euro per year starting in 2003 towards the creation of new coastal routes, as outlined by Peter Wild. The research project "Integration" for field checks and experimentation of a new concept of integrated ship-terminal system to develop maritime-intermodal cargo transport, was presented. It will be co-funded by the European Commission with 10 million euro and 23 participating companies from 13 European countries. September 2004 marks the next appointment - in Genoa once again, with the Port of Piraeus as guest port.



AIPCN: Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación AIPCN: Permanent International Association of Navigation Congresses

La Asociación Internacional de Navegación es la organización internacional sin fines de lucro más antigua con respecto a la navegación marítima y fluvial. Fundada en 1885, promueve todo lo que concierne a la planificación, la construcción y el mantenimiento de las rutas de agua, de los puertos y de las áreas costeras. Con sede en Bruselas, comprende 23 secciones nacionales y comisiones dedicadas a diversos sectores, como el ambiente, la navegación recreativa, además de la navegación interna y marítima. The Association is the oldest international non-profit organisation concerning sea and river navigation. Founded in 1885, it promotes all matters regarding the planning, construction and maintenance of waterways, ports and coastal areas. Based in Brussels, it has 23 sections and commissions devoted to different sectors, such as the environment, leisure boating, as well as inland and sea navigation.

www.pianc-aipcn.org



Medcruise Medcruise

En ocasión de la última asamblea general de socios de Medcruise, ha sido electo Presidente Juan Madrid, Director comercial del Puerto de Barcelona. Entre los componentes del Consejo Directivo, figuran Giuseppe Fabbri, Administrador Delegado de la Terminal de Pasajeros de la Autoridad Portuaria de Venecia, con el cargo de Senior Vice-President y Giorgio Buccchioni, Presidente del Puerto de La Spezia. During the latest general meeting of Medcruise, Juan Madrid,

Commercial Director of the Port of Barcelona was elected President. The members of the Board of Directors include Giuseppe Fabbri, Managing Director of Venezia Terminal Passeggeri under the Venice Port Authority, in the position of Senior Vice-President and Giorgio Buccchioni, President of the Port of La Spezia.



Assoporti Assoporti

El 9 de julio, el Presidente de la Autoridad Portuaria de Bari, Tommaso Affinità, ha sido electo Presidente de Assoporti, la asociación que agrupa los puertos italianos. El neo-presidente reemplaza a Francesco Nerli, a su vez electo Presidente Honorario de la Asociación. En el cuadro de potenciación infraestructural puesto en marcha en estos años por el ambiente portuario italiano, los objetivos a alcanzar, afirma Tommaso Affinità son "asegurar una total autonomía financiera a las Autoridades Portuarias, poner a punto el sistema de ordenamiento establecido por la ley 84 salvaguardando, por lo tanto, instalaciones y potencialidades innovadoras, agilizar los trámites para una más rápida ejecución de las obras marítimas.

El Consejo Directivo de Assoporti ha elegido los cinco Vicepresidentes: Claudio Boniciolli, Presidente de la Autoridad Portuaria de Venecia; Giuliano Gallanti, Presidente de la Autoridad Portuaria de Génova; Giuseppe Guacci, Presidente de la Autoridad Portuaria de Gioia Tauro; Cosimo Indaco, Presidente de la Autoridad Portuaria de Catania; Nereo Marcucci, Presidente de la Autoridad Portuaria de Livorno. Tesorero ha sido electo Remo Di Carlo, Presidente de la Autoridad Portuaria de Ravenna.

On 9 July the President of the Bari Port Authority, Tommaso Affinità, was elected President of Assoporti, the association of the Italian ports. Affinità follows in the footsteps of Francesco Nerli, who has since been elected Honorary President of the Association. In the context of improving the infrastructures launched over recent years in

Italian ports, the goals to be followed for Tommaso Affinità are "ensuring Port Authorities full financial autonomy, finalising the system of ordering set by law 84, while safeguarding the innovative layout and potential, introducing procedural short cuts to enable rapid execution of maritime works".

The Board of Directors of Assoporti elected five Vice Presidents: Claudio Boniciolli, President of the Venice Port Authority; Giuliano Gallanti, President of the Genoa Port Authority; Giuseppe Guacci, President of the Gioia Tauro Port Authority; Cosimo Indaco, President of the Catania Port Authority; Nereo Marcucci, President of the Livorno Port Authority. Remo Di Carlo, President of the Ravenna Port Authority was elected Treasurer.

AIVP – Asociación

Internacional Villes & Ports

AIVP – Internationale Association Villes & Ports

En el curso de la Conferencia de la Asociación Internacional Villes & Ports – AIVP, de Le Havre, que se desarrolló en Livorno en el mes de junio pasado, se eligió por votación unánime el nuevo presidente de la AIVP, Giuliano Gallanti, Presidente de la Autoridad Portuaria de Génova, que continuará el trabajo iniciado en 1988 por Antoine Rufenacht, Intendente de Le Havre; como Secretaria de la Asociación fue nominada María da Luz Rosinha, Presidente del Área Metropolitana de Lisboa, mientras el Puerto del Estado de Madrid entró a formar parte del Consejo de Administración.

During the General Meeting of the Le Havre Association Internationale Villes & Ports - AIVP, held in Livorno last June, the new chairman of AIVP, Giuliano Gallanti, Chairman of the Genoa Port Authority, was elected unanimously. He will carry on the work begun in 1988 by Antoine Rufenacht, Mayor of Le Havre. Maria da Luz Rosinha, Chairman of the Metropolitan Area of Lisbon was nominated Secretary of the Association and Puertos del Estado di Madrid has become member of the Board of Directors.

www.aivp.com

Padiglione del mare e della navigazione. Catálogo Científico

curado de / edited by Pierangelo Campodonico, Gian Marco Tormena Editore, pp. 400

Un repertorio de fichas dedicadas a los tesoros expuestos en las nueve salas del Pabellón de Génova, que cuentan cinco siglos de historia de la navegación, desde los autógrafos de Cristóbal Colón a los óleos de los hermanos flamencos De Wael, junto a instrumentos de navegación y de construcción naval y a simples objetos de la cultura material.

A repertoire of details of the treasures on display in the nine rooms of the Padiglione di Genova, which recount five centuries of sailing history, and include the autograph Christopher Columbus, oil paintings by the Flemish De Wael brothers, together with navigation and shipbuilding instruments and simple objects of material culture.

"Patrimoine maritime 2000", organised by the Université de Bretaña Occidental.

Código de Derecho Marítimo (CODEMAR)

El Instituto Marítimo Español (IME) ha presentado el Código de Derecho Marítimo (CODEMAR). Esta obra compuesta por cuatro volúmenes, es la primera editada en España que engloba la legislación, referencias doctrinales y comentarios de jurisprudencia relativos al derecho Marítimo nacional e internacional, público y privado, vigente en España.

CODEMAR facilita a profesionales del sector y a estudiosos del ámbito jurídico la consulta por materias y hace posible una constante actualización de sus contenidos a través de un servicio en Internet, lo que supone una fórmula hasta ahora inexistente en este tipo de publicaciones.

Maritime Legal Code [Código de Derecho Marítimo] (CODEMAR)

The Spanish Maritime Institute [Instituto Marítimo Español] (IME) recently published the Maritime Legal Code [Código de Derecho Marítimo] (CODEMAR). The work, in four volumes, is the first work published in Spain covering legislation, doctrinal references and commentaries on case law relating to national and international Maritime law, both public and private, legally applicable in Spain.

CODEMAR facilitates consultation by professionals in the sector as well as by legal scholars, topic by topic, and furthermore permits constant updating of the contents over the Internet, a service never before available with this type of publication.



El Puerto de Tarragona

de/by Coia Escoda Murria Port de Tarragona, Lunwerg Editores

Tarragona, 2002, pp. 255

La historia del puerto catalán indisolublemente ligada a la de la ciudad, desde el año de su fundación por los romanos en el 217 a.C. hasta nuestros días, como elemento clave de la economía de la región.

En particular, un capítulo está dedicado a las numerosas actividades que la Autoridad Portuaria de Tarragona ha iniciado para promover y valorizar el patrimonio marítimo, como las actividades culturales del Moll de Costa, inaugurado en 1986, el Centro de Estudios Marítimos, el Archivo Central, el Museo y el Real Club Náutico.

The history of the Catalan port has been indissolubly linked to that of the city since the year 217 BC when it was founded by the Romans; in the present day, it has become a key element of the region's economy.

A special chapter is devoted to the numerous activities undertaken by the Tarragona Port Authority to promote and upgrade the maritime heritage; examples are the cultural activities of the Moll de Costa, inaugurated in 1986, the Centre of Maritime Studies, the Central Archives, the Museum and the Real Boat Club.

Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali

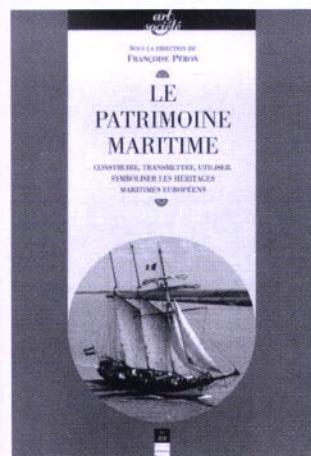
Curado de/Edited by Autorità Portuale di Trieste, Edizioni Italo Svevo, Trieste,

2002, pp. 269, euro 50

Photographs by Neva Gasparo, Giancarlo Cartago and Furio Bernardi

La publicación es el resultado del trabajo de recolección y catalogación, a cargo del Secretario General de la Autoridad Portuaria de Trieste, Antonella Caroli, del precioso archivo histórico conservado en la Torre del Lloyd. Imágenes, proyectos de los hangares del Puerto Viejo, documentos, folletos, publicaciones y catálogos han permitido reconstruir detalladamente la historia y la actualidad de la entera escala giuliana, actualmente sujeta a profundas modificaciones. El volumen se compone de dos secciones, una dedicada a la cronología histórica (1615-1994), y la otra dedicada al Puerto de Trieste dentro del nuevo modelo de logística integrada y del sistema Alto Adriático.

The publication is the outcome of the work of collection and cataloguing by the General Secretary of the Trieste Port Authority, Antonella Caroli, of the precious historical archives stored in the Torre del Lloyd. Images, projects of the Porto Vecchio warehouses, documents, brochures, publications and catalogues have made it possible to reconstruct in detail the history and current situation of the whole of the port, currently undergoing wide-ranging modifications. The volume is divided into two sections, one on the historical chronology (1615-1994), the other on the Port of Trieste in the new model of integrated logistics in the Upper Adriatic system.



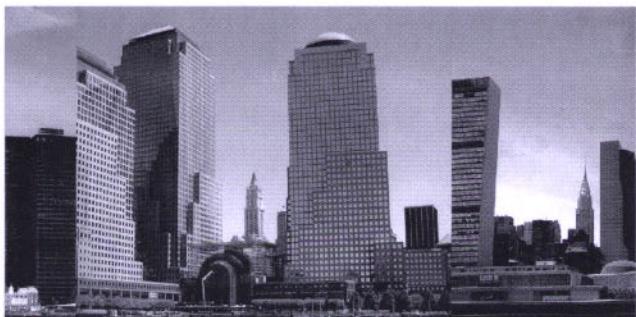
Le Patrimoine Maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens

Sous la direction de Françoise Péron

Collection Art & Société – Press Universitaires de Rennes, Rennes, 2002, pp. 538, euro 35

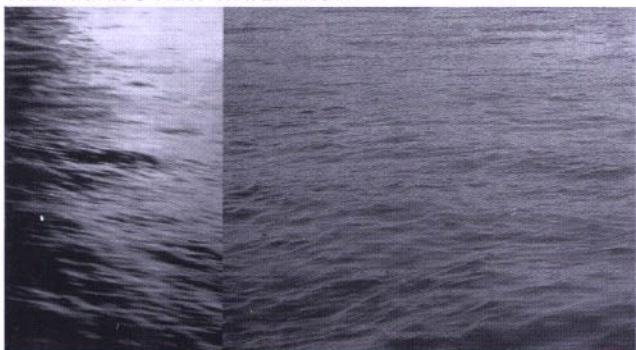
La contribución de los numerosos expertos que han participado en la conferencia internacional de Brest "Patrimoine maritime 2000", organizada por la Universidad de Bretaña Occidental.

The contribution of the numerous experts who took part in the Brest international conference



BEYOND THE EDGE NEW YORK'S NEW WATERFRONT

RAYMOND W. GASTIL



Circle Tour

John Parman

86

Sometimes in midtown you forget that Manhattan is an island, but then you find yourself west of 8th Avenue and the cold wind off the Hudson reminds you. The waterfront, which of course takes in the city's other four boroughs, has been a focus of development since its founding. *Beyond the Edge*, a new book from Princeton Architectural Press (with New York's Van Alen Institute) is unusual for its breadth and its singular viewpoint. For this is, first and foremost, a *personal* account of the topic.

Our guide is Raymond W. Gastil, the Van Alen Institute's director, described on the back flap as "a staunch advocate of New York City's waterfront." This description brings to mind someone like Teddy Roosevelt, but Mr. Gastil proves to be a model of equanimity.

This is signaled literally at the beginning: "The waterfront calls for an open mind." His thesis is that "today's most successful waterfronts offer the experiences and articulate the values of an open society, in which ideas are exchanged freely, transparent transactions are valued, and people are free to come and go." The history he recounts starts with the seawall begun by General

George McClellan in 1871, the bulwark of New York as a vast commercial/industrial waterfront. Next comes Robert Moses, who saw it as a handy dumping ground for his elevated highways. Then come such mega-projects as the World Trade Center and Battery Park City. (One entire chapter of this history is given over to the artists and playwrights who've confronted the waterfront as a subject and used it as a canvas, making Gastil's point that culture has become a driver of its redevelopment. He cites Gehry's East River proposal as a late example – is it art, a mega-project, or both?).

This introductory discussion ends with waterfront parks like Battery Park's Esplanade and Gantry Plaza in Long Island City. He's sympathetic to the Esplanade, despite its critics, but equally open to Gantry Plaza's efforts to restore a sense of the waterfront as the water's edge for real, not a seawall. He makes the point that underlying its design is a changed ecology, a vastly cleaner harbour than the city fronted on 30 or 40 years before. Our guide then sits us down to lunch and recounts in quick succession contemporary trends in Amsterdam, Rotterdam, Genoa, Yokohama, London, Barcelona, Bilbao, San Francisco, Boston, and Philadelphia. These are told mostly as accounts of the

work of planners and designers he likes – OMA, FO Architects, Will Alsop, and Field Office. Yet there are also capsule histories, enough to give a sense of what's going on there. Lunch is over, the tour resumes. This time, it's a forced march through a series of larger and smaller projects, including several ballparks and at least one freeway, that Gastil feels exemplify "the city of the verge." As he puts it, "New York has the opportunity to generate extraordinary design for its waterfront, but to achieve this it needs both to absorb lessons from port cities around the world and to learn from its own recent failures and successes." The *leitmotif* of these projects is their often-contentious public process. This theme was raised earlier, when Gastil described the fate of Venturi, Scott Brown and Anderson/Schwartz competition-winning design for the Whitehall Ferry Terminal, whose giant clock was seen by Staten Island Borough President Guy Molinari as an affront. That was 1992. In 1999, Jean Nouvel's Hotel and Cinema proposal for Brooklyn's Fulton Ferry received a similar reception from community activists: "Dead on arrival." Our guide pulls us aside and whispers:

"Designs like Nouvel's are often wild cards in the planning process, images so compelling that they make developers and community residents alike think about a site in a new way. They also assert that design is a visual art, not a management one, yet as evidenced by Nouvel's debacle, one will not work without the other. Architects and planners, in the throes of an all-American theory of management as unboundedly fungible, sometimes come to believe that a planning process can be as much a "design" as anything else and that this is a plausible and creative approach. As a whole the public meetings, the private meetings, the reviews, and the note taking can be embraced as a design challenge in and of itself". In other words, the storms, the borers-worms (ironically back chewing at the docks now that the water's cleaner), the power and majesty of the sea are just so much background to the cauldron of public discourse. Our guide pauses as we take this in, then reminds us where he started. Then he points to several projects that try to do something new and even grand within this daunting context. One of them is Alexander Garvin's proposal for the 2012

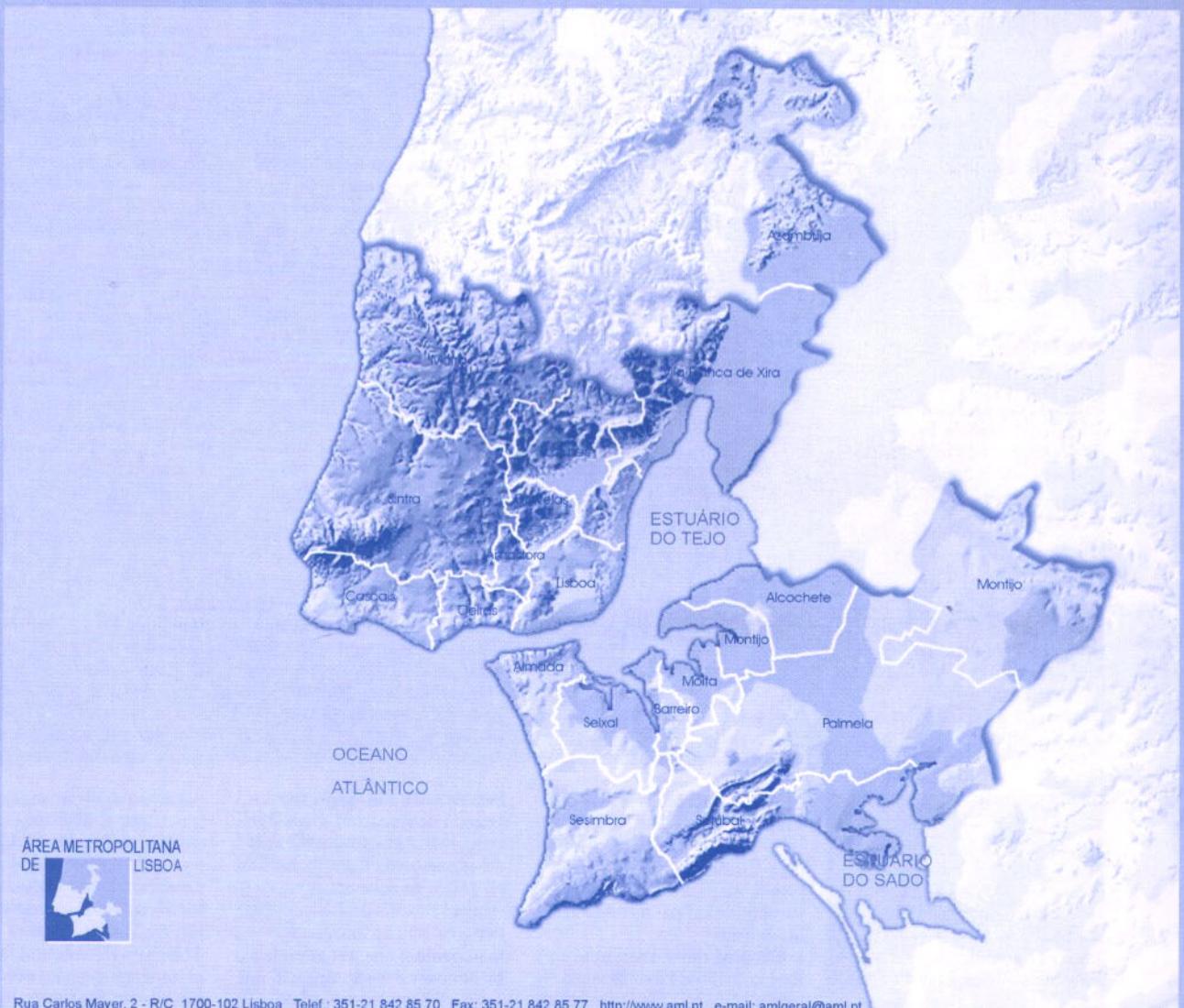
Olympics – done, Gastil says, "in a pragmatic, New York way, not razing neighborhoods and building hundred of new structures as Barcelona did." Another is the Jets Stadium, which the architects Kohn Pedersen Fox have stepped in to revive. Gastil compares its waterfront "woodland wedge," designed by landscape architect Julie Bargmann, to Weiss/Manfredi's Olympic Sculpture Park in Seattle, which he applauds for the philosophy behind it:

"We reject the standard paradigms: neither the ideal of the untouched site, awaiting the architect's free-standing monolith, nor its opposite, the privileged 'natural' or 'historical' site, to which any architectural intervention must defer, are legitimate for contemporary work. Instead, it is necessary to work from a definition of landscape that incorporates infrastructure (rail lines, highway off-ramps, utility lines), history (geologic, political, cultural), and natural systems (water, vegetation, toxicity)".

Which brings us, inevitably, to the World Trade Center site, now New York's ground zero of controversy. It's an appropriate place for the tour to end. As is so often the case, 9/11's disaster opened the door to an opportunity: reconnecting Lower Manhattan to the water. That much everyone seems to agree on. The rest – the mix and intensity of development, the way that a memorial is incorporated – is "in debate." At this stage in the public process, everyone is an expert. The principal players, like the developer and his architect, are cast as villains. Behind them, the politicians circle, with the Mayor, the Port Authority, and the Governor each vying for the ultimate right of say, "It's New York, folks," our guide would say. "Ya gotta love it."

Book reviewed:
Beyond the Edge. New York's New Waterfront
by Raymond W. Gastil
Princeton Architectural Press, New York, 2002.
ISBN 1-56898-327-1

John Parman writes on urban development and co-chairs Line On-line, the quarterly of the San Francisco Chapter, American Institute of Architects (www.aiasf.org).



Rua Carlos Mayer, 2 - R/C 1700-102 Lisboa Telef.: 351-21 842 85 70 Fax: 351-21 842 85 77 <http://www.aml.pt> e-mail: amgeral@aml.pt

ÁREA METROPOLITANA
DE LISBOA



Alcochete
Almada
Amadora
Azambuja
Barreiro
Cascais
Lisboa
Loures,
Mafra
Moita
Montijo
Odivelas
Oeiras
Palmela
Seixal
Sesimbra
Setúbal
Sintra e Vila Franca de Xira

Rete 2001

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, más 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 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



Adherentes:

- Administração do Porto de Lisboa, SA;
- Área Metropolitana de Lisboa;
- Autorità Portuaria di Civitavecchia;
- Autorità Portuale di Genova;
- Autoridad Portuaria de A Coruña;
- Autoridad Portuaria de Las Palmas;
- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife;
- Autoridad Portuaria de Santander;
- Autoridad Portuaria de Sevilla;
- Autoritat Portuària de Barcelona;
- Puertos de las Baleares;
- Puertos del Estado;
- Stazioni Marittime di Genova SpA.

Rete 2001

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 relations.

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.

Members:

- Administração do Porto de Lisboa, SA;
- Área Metropolitana de Lisboa;
- Autorità Portuaria di Civitavecchia;
- Autorità Portuale di Genova;
- Autoridad Portuaria de A Coruña;
- Autoridad Portuaria de Las Palmas;
- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife;
- Autoridad Portuaria de Santander;
- Autoridad Portuaria de Sevilla;
- Autoritat Portuària de Barcelona;
- Puertos de las Baleares;
- Puertos del Estado;
- Stazioni Marittime di Genova SpA.

En el curso de la reunión de Venecia de Rete 2001 se ha

realizado una evaluación general del primer año de desarrollo del programa de colaboración y de los resultados, considerados satisfactorios, en lo que respecta a la adhesión de las numerosas autoridades portuarias, particularmente del área española. Justamente para perseguir el objetivo que anima el programa y que se dirige a las "ciudades-puerto", entre los participantes ha surgido ahora la necesidad de empeñarse en la participación de las administraciones ciudadanas, por el momento presentes con AML, Área Metropolitana de Lisboa. Un objetivo que se debe conseguir, enfatiza el Presidente José Luis Estrada, es crear ocasiones de encuentro de las diversas realidades y difundir la revista *Portus*.

Entre los observadores, el Asesor de la planificación estratégica del ayuntamiento de Venecia, Roberto D'Agostino, agrega que para agrandar y fortalecer la red se debe insistir sobre especificidades culturales que distinguen y caracterizan las ciudades portuarias, su orden, las actividades y las comunidades que las habitan.

Basta pensar en las actividades de la pesca en el Mediterráneo y en el ejemplo de Mazara del Vallo, que registra la presencia de 5000 tunecinos. Una apreciación para la revista *Portus* ha sido dada por Andrea Razzini, Secretario general de la Autoridad Portuaria de Venecia, en cuanto puede representar una futura contribución para la reconstrucción del proceso de confianza en el cual actualmente el Ente veneciano se empeña respecto de las ciudades del área balcánica.

During the Rete 2001 meeting in Venice, an overall estimate was made of the first year of the co-operation programme, including its results, that were deemed satisfactory as to the participation of a number of port authorities, especially from Spain. In order to pursue the aim which is at the core of the programme and that is dedicated to port-cities, participants voiced the need to reinforce commitment of local authorities that are today present through AML, Área Metropolitana de Lisboa.

In President José Luis Estrada opinion, the aim to achieve is to built occasion of discussion between different port cities and

El encuentro de Venecia The Venice Meeting

Participantes al encuentro del pasado mayo en Venecia:
Participants of the meeting held on 10 May:
José Luis Estrada, Presidente de Rete 2001; Rino Bruttomesso, Coordenador de Rete 2001; Joan Alemany, Director, "Portus"; Ignacio Saiz, Puertos del Estado, Madrid; Eduard Rafols, Autoritat Portuària de Barcelona; José Fernández Pérez, Autoridad Portuaria de Las Palmas; José Ramón Ruiz Manso, Autoridad Portuaria de Santander; Nicoletta Artuso, Autorità Portuaria di Genova; Emilio Sacchi, Stazioni Marittime spa, Genova.

y como observadores:
as observers:
Fiorinda Corradino, Autorità Portuale di Napoli; Lelio Matteuzzi, Autorità Portuale di Civitavecchia; Roberto D'Agostino, Asesor, Comune di Venezia; Roberto Pugliese, Comune di Venezia; Andrea Razzini, Autorità Portuale di Venezia; Giuseppe Fabbro, Venezia Terminal Passeggeri SpA.

Trieste, el curso de planificación portuaria

Trieste, the Port Planning Course

Con el apoyo de Rete 2001 del Centro Città d'Acqua, el pasado septiembre se llevó a cabo en Trieste el curso internacional de estudios superiores La Planificación Portuaria. Urbanística, economía y proyecto de las obras, organizado por la Facultad de Arquitectura de Trieste y por el ISTIEE, con la dirección científica de Fabrizio Paone y Vittorio Torbianelli. La iniciativa ha tenido como objetivo promover la confrontación entre las experiencias europeas más avanzadas de planificación portuaria: relatores provenientes de toda Europa, en particular provenientes de las regiones mediterráneas y centro-orientales, han confrontado temas de reflexión y casos concretos en una intensa semana de estudios, con particular atención a los escenarios de los tráficos y de los mercados, a los modos de la planificación y a los criterios de presentación de los proyectos, a los lay-out más innovadores para el proyecto de las terminales. Sesiones intensivas de

trabajo fueron alternadas a visitas guiadas a los puertos del alto Adriático, por los responsables de la planificación de los muelles, los cuales ilustraron críticamente políticas, planes y proyectos en curso. Entre las variadas intervenciones, organizadas en sesiones de trabajo cada una dedicada a un tema específico, señalamos: José Luis Estrada Llaquet, "La planificación portuaria y su relación con la ciudad", Ramón Gómez Ferrer, "Planificación portuaria: la experiencia del Puerto de Valencia", Joan Alemany, "La dimensión económica en las transformaciones portuarias" y Rinio Bruttomesso "Ciudad-Puerto y las zonas urbanoportuaria: una nueva relación". Rete 2001, together with Cities on Water supported the international university-level course Port Planning, Urbanism, Economics, Design, hosted in Trieste last September. The course was organised by the Trieste Faculty of Architecture and ISTIEE, under the expert direction of Fabrizio Paone and Vittorio Torbianelli. The aim of the initiative was to promote comparison between the most

advanced European experiences in port planning: speakers from different parts of Europe, with special reference to the Mediterranean and central-eastern regions, compared themes and real cases during an intense week of study, focusing on scenarios of traffic and markets, planning modes and criteria for presenting projects and the most innovative layouts for terminal design. Work sessions were alternated with visits to the ports in the upper Adriatic, guided by the people in charge of port planning, who also critically illustrated policies, plans and projects under way. Work sessions were arranged as specific themes, and the numerous speakers included José Luis Estrada Llaquet, with "Port Planning in relation with the town", Ramón Goméz Ferrer, "The experience of the port of Valencia", Joan Alemany, "Economic dimension in port transformations" and Rinio Bruttomesso with "Port Cities and Urban Waterfronts: a New Relationship".

Las nuevas adhesiones 2002 New Supporters in 2002



Dos nuevas ciudades portuarias entran a formar parte de Rete 2001: la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, España, y la Autoridad Portuaria de Civitavecchia, Italia. La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, España, está a punto de realizar el proyecto del estudio Herzog & de Meuron para el nuevo muelle de conexión llamado "Muelle de Enlace", ganador del concurso convocado por la misma autoridad portuaria.

"El objetivo - afirma el Presidente, Luis Suárez Trenor - es el de permitir la prolongación natural de la ciudad, recuperando para sus habitantes el mar perdido', en modo compatible con las actividades portuarias llevadas a cabo en las dársenas" Por Civitavecchia, pag. 78.

Two new port cities have become members of the Rete 2001: the Port Authority of Santa Cruz de Tenerife, Spain, and the Port Authority of Civitavecchia in Italy. Santa Cruz de Tenerife, Spain, is currently involved in the project by the studio Herzog & de Meuron for the new connecting quay called "Muelle de Enlace", winner of the competition held by the port authority with the aim of regenerating the city link with the sea.

"The aim," stated the President of the Autoridad Portuaria, Luis Suárez Trenor, "is to allow the city to extend itself naturally, and recover the 'lost' sea for the residents in a way that is compatible with the port activities that have developed in the dockyards".

For what concerns Civitavecchia, see pag. 78.

El Puerto y la Ciudad de A Coruña: fusión y convivencia

A Coruña y su puerto nacieron y crecieron al unísono, potenciando y posibilitando la una al otro y a la inversa, en una estrecha fusión fiduciaria cuyo espíritu se mantiene vivo hasta nuestros días. El cuidado y el desarrollo de la relación puerto-ciudad se tiene en cuenta en todas las decisiones de la Autoridad Portuaria; las políticas se desarrollan a partir del Plan Especial, el principal instrumento de ordenación de la zona de servicio que resulta decisivo para el futuro del Puerto y de la urbe, a la vez que fundamental para solucionar los problemas que puedan surgir entre ambos. Porque no hay que olvidar que A Coruña es una península completamente rodeada por las aguas marinas, y la actividad de los muelles afectan a todas las zonas de la misma. La ciudad se presenta, al fin y al cabo, como un cúmulo de barrios portuarios.

Ciudad y puerto evolucionan a la par a lo largo de la historia, ganando terreno al agua e incorporándolo para la población. Fue a partir de la segunda mitad del siglo XIX cuando una A Coruña amurallada inicia su transformación y se abre al mar. Las galerías, con la Dársena de La Marina construida a comienzos del siglo posterior, se convierten en la imagen más emblemática de la urbe. En los 20.000 metros cuadrados ganados al mar en los años 60, con la construcción del malecón proyectado por Uribe, se crearon los jardines de Méndez Núñez, que todavía constituyen hoy uno de los espacios libres más importantes de la ciudad. El Puerto se reservó una franja de 30 metros de ancho que bordeaba el muro del malecón, así como dos grandes plazas, una de ellas frente a la Aduana. Todo fue también posteriormente incorporado al centro urbano: la avenida de Alférez Provisional sigue hoy aquella franja reservada, y la plaza de la Aduana fue ocupada por los edificios Colón y Correos.

En sus sucesivos ensanches, la ciudad ha ido ocupando la ribera del mar. Además, se

asume la calidad ambiental como un logro irrenunciable, aspecto que se ve potenciado por el valor emblemático que adquiere el medio litoral y la línea de costa en particular. Con estas premisas de partida, el puerto acomete dos tareas indispensables: una relación armónica con la ciudad y buscar un emplazamiento fuera de la ría donde desarrollar un nuevo puerto en contacto directo con la industria y la red de comunicaciones terrestres.

La recuperación del borde marítimo y su conexión con los usos urbanos, la inicia el Puerto en 1985, con la remodelación del sector portuario Méndez Núñez - Parrote. Esta actuación global se materializa en la construcción del muelle de Trasatlánticos, transformación de la dársena de La Marina en puerto deportivo y creación de un paseo marítimo, Orillamar.

Éste enlaza con el Parrote, recuperado previamente por la Autoridad Portuaria al mar, se extiende por el contorno de la península de La Torre y circunvala totalmente la ciudad. Se trata del paseo de mayor inversión y longitud que se haya construido en España.

Hoy en día, una de las actuaciones previstas en el Plan Especial para dar un nuevo impulso al binomio puerto-ciudad es la creación de un gran edificio multiusos en la explanada de Trasatlánticos, una infraestructura cuya construcción ya ha comenzado y que albergará en su interior el nuevo palacio de congresos, una sala municipal de exposiciones y la estación de pasajeros. Todo ello se completará con un sinfín de zonas destinadas al ocio, al disfrute cultural y comercial de los coruñeses y del turismo local, que encontrará en las instalaciones toda una completa gama de posibilidades para el tiempo libre. El proyecto, firmado por César Portela y Ricardo Bofill, se conoce ya como "Alas de gaviota", y su estructura se presenta como un refuerzo de la transición entre la ciudad y la ría, una arquitectura emblemática, monumental, abierta y transparente, útil, bella y moderna, con espacios amplios y de fuerte expresividad que definen una clara identificación de los usos.

La creación de este área ocio-cultural se conjuga a la perfección con el viejo proyecto de hacer de la zona de la Marina un área peatonal. Pero en una sociedad de espíritu cosmopolita como la coruñesa, hacer realidad esta iniciativa conlleva la construcción de una completa infraestructura subterránea de aparcamientos. También en este sentido la Autoridad Portuaria ha dado ya los primeros pasos, al preparar las bases para la pronta creación de tres parkings en suelo portuario, desde O Parrote hasta el Castillo de San Antón. Otra de las recientes actuaciones de la Autoridad Portuaria de A Coruña en éste ámbito del respeto a la ciudad y al ciudadano son las concesiones otorgadas para potenciar el deporte y el turismo náutico. El Puerto alberga ya dos sociedades náuticas, Dársena Deportiva y O Puntal, que ofrecen a los usuarios unas 600 plazas; estos puntos de atraque vienen a complementar los casi 200 diques de abrigo para embarcaciones menores.

Por último, veamos cómo el gran proyecto de futuro de la dársena herculina, el puerto exterior, nace en parte del cuidado y la sintonía con la población. Fundido y abrazado por la ciudad, el Puerto de A Coruña se ve ahora delimitado por la urbe que nació y creció para y con él. A ella se debe y por ella ha de seguir creciendo, de modo que la justificación de la necesidad de una ampliación exterior resulta obvia. Por un lado, los muelles han agotado las posibilidades de crecimiento en agua abrigada y, por otro, soportan una fuerte presión ciudadana sobre su actividad industrial debido a su situación anexa al núcleo urbano. Así, surge la necesidad de trasladar parcialmente las instalaciones portuarias hacia una ubicación que permita el previsible crecimiento de los tráficos, al igual que un mayor acercamiento, si cabe, de la ciudad y su Puerto.

A lo largo de la década de los '90 se plantearon distintas alternativas para la ubicación de la nueva dársena exterior, hasta determinar que la idónea sería la de Punta Langosteira. A partir de 1997, la Autoridad Portuaria comenzó en distintas fases a estudiar la viabilidad de la

Arriba: Puerto Exterior. Abajo: a la izquierda, Puerto Exterior; a la derecha, Puerto Interior.



actuación, consiguiéndose informes favorables tanto en el aspecto técnico como medioambiental y económico-financiero. La principal partida presupuestaria será extraída del negocio inmobiliario, a través de la enajenación de una superficie importante del puerto actual que comprenderá San Diego y muelle petrolero por una parte y Calvo Sotelo y Batería por otra. Una vez más, la plena integración de estos terrenos en la ciudad (y el alejamiento de los llamados "tráficos sucios") será una baza decisiva para profundizar en la relación, en esta fusión y convivencia de A Coruña y su puerto.



Palma de Mallorca

La Autoridad Portuaria de Baleares gestiona los cinco puertos de interés general existentes en las Islas Baleares.



Nuestra máxima prioridad es respetar y cuidar el medio ambiente



Ibiza



Alcudia



La Savina

ABIERTOS AL MUNDO



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Baleares

OFICINAS CENTRALES

Moll Vell, 3 07012 Palma de Mallorca. Islas Baleares, España Tel: 971 715 100 Fax 971 726 948 www.portsdebalears.com e-mail portsdebalears@portsdebalears.com

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

El futuro Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, proyecto de renombre internacional

El futuro Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, en las Islas Canarias, acaba de dar su primer paso para ser reconocido internacionalmente. Y es que este trabajo, obra del gabinete de arquitectos suizos Herzog & De Meuron, ha formado parte integrante de la recientemente concluida Bienal de Venecia, exposición que cada año acoge los principales proyectos arquitectónicos existentes a nivel internacional aún no ejecutados. El citado proyecto, aprobado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, es un claro reflejo de las nuevas tendencias de la construcción y orden de los espacios, preferencias éstas utilizadas por el gabinete suizo para acercar el mar a la ciudad bajo el lema "Abrazo y Cerramiento", enfatizando la importancia de crear un nuevo espacio común de encuentro. Esta necesidad ha sido fruto del continuo crecimiento del espacio urbano-portuario y sus consecuentes reformas y ampliaciones, lo que ha significado la ocupación definitiva del frente costero de la ciudad por parte de las instalaciones portuarias. A ello se unen los cambios en las modalidades del transporte marítimo y sus

demandas sobre el espacio portuario, hecho que ha convertido algunos espacios en zonas muertas, necesitadas de una profunda reconversión. En el proyecto de Herzog & De Meuron estas transformaciones se realizan a través de soluciones simples y efectivas. En este sentido, el nuevo muelle quedará convertido en una gran piscina dirigida hacia la ciudad y estará formado por los diques ya existentes en los que se construirán un grupo de edificios con cubiertas ajardinadas y patios interiores, que albergarán todo tipo de comercios.

Entre los ejes centrales del proyecto se construirá una nueva plaza que acogerá la celebración de grandes acontecimientos y que conectará el Muelle con la ciudad, además del futuro muelle deportivo que dará cabida a 600 barcos.

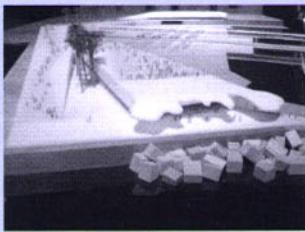
La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife espera costear los doce mil millones que supondrá la realización de este macroproyecto mediante inversión privada, contando ya con una serie de inversores interesados en ello.

POTENCIACIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCEROS

Uno de los principales retos del ente portuario en este proyecto es la construcción en el citado Muelle de Enlace de la futura Estación Terminal de Cruceros, de la Estación Marítima para Ferries y la nueva Zona Comercial,

siendo esta última un mixto entre un centro comercial y una zona dedicada a restaurantes. También importante es el que proyecto de la nueva Área de Servicios de la Marina de Los Llanos. De acuerdo con el Proyecto Básico de Remodelación del Muelle de Enlace, proyecto susceptible de ser variado, la superficie total construida afectada por los dos proyectos mencionados se elevará a más de 91 mil metros cuadrados. De ellos, la marina llegará a ocupar prácticamente 21 mil metros cuadrados, 2 mil de los cuales corresponden a marina seca. Respecto a la terminal para ferries, la construcción ocupará unos mil metros cuadrados.

Ambas ejecuciones, junto al nuevo pantalán que ha ampliado la capacidad de acogida de buques-crucero, supondrán sin ninguna duda un importante impulso a este tipo de tráfico, ratificando así el liderato de Tenerife en la zona del Atlántico. Si bien el mercado de cruceros en Canarias es sobre todo de invierno las Islas acogen ya este tipo de buques durante prácticamente todo el año. La potenciación de este tráfico, que se lleva a cabo bajo la firma Cruises in the Atlantic Islands, ha permitido consolidar el puerto capitalino tinerfeño como puerto base para cruceros por el Atlántico y la costa de África, siendo las naves propiedad principalmente de los touroperadores Thomson y Airtours.

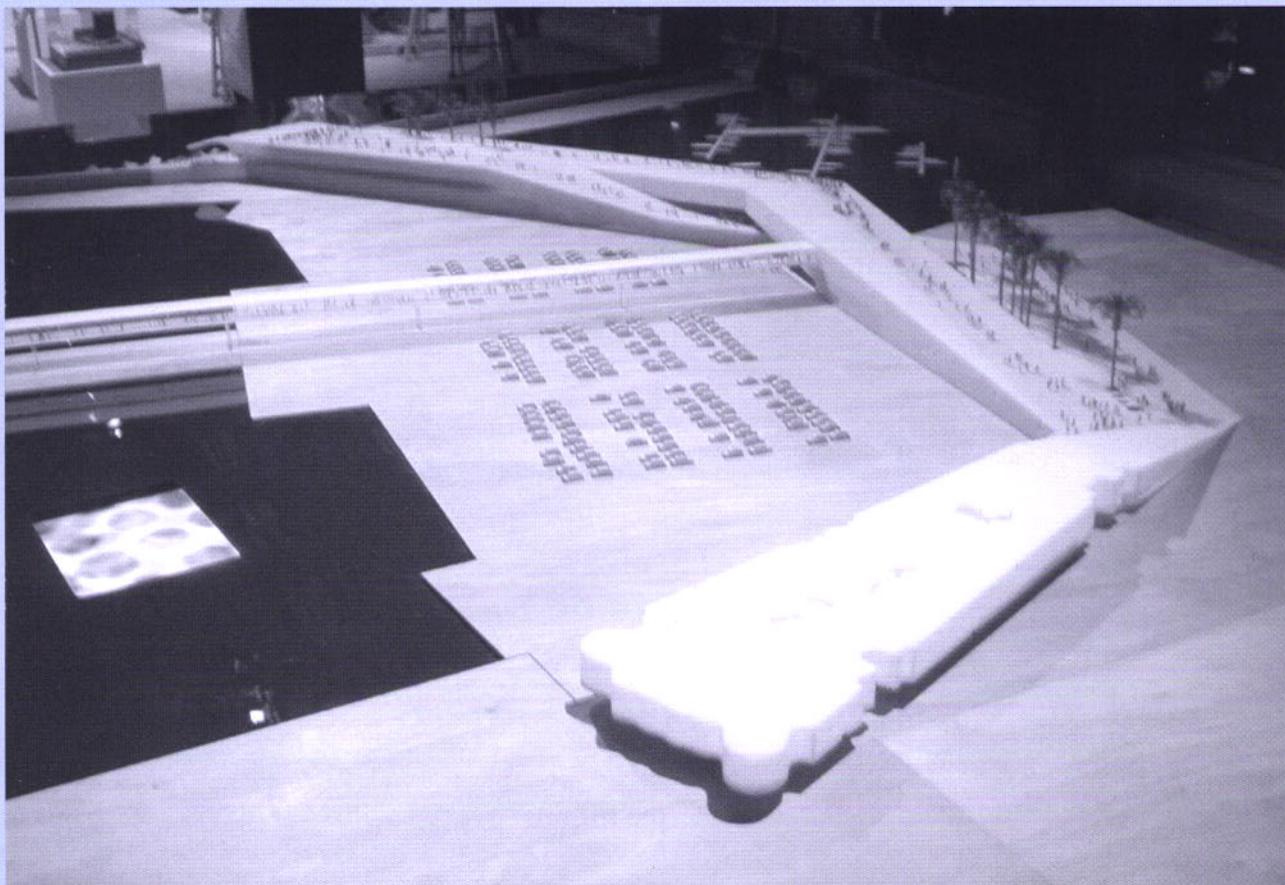


Precisamente bajo la citada firma Puertos de Tenerife acude cada año a las ferias más importantes del sector, entre las que se encuentra la Seatrade de Miami. Fruto de estas relaciones es el continuo incremento de buques, destacando especialmente los americanos, en nuestras instalaciones.

Las mejoras previstas para el Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife garantizarán, sin duda, las condiciones necesarias para afrontar un futuro aún más fructífero y competitivo.



AUTORIDAD
PORTUARIA
DE
SANTA CRUZ DE TENERIFE
GABINETE DE PLENA



Garanzia di riservatezza, informativa ex articolo 10. Legge 675/96
I suoi dati personali sono trattati in forma automatizzata al solo fine di prestare il servizio in oggetto che comprende, a sua discrezione, l'offerta di prodotti e servizi di *Portus*, con modalità strettamente necessarie a tale scopo. Il conferimento dei dati è facoltativo; in mancanza, tuttavia, non potremo dar conto del servizio. I dati non saranno divulgati.

CEDOLA
DI COMMISSIONE
LIBRARIA

Centro Internazionale
Città d'Acqua
San Marco, 4149
I-30124 Venezia



Biografias Biographies

Eugenio Arenas Morales

Arquitecta, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Se ha especializado en proyectos de infraestructura costera y portuaria. Desde 1995 trabaja en la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de Chile. Se ha desempeñado a cargo de Proyectos de Arquitectura de Infraestructura Portuaria y Costera que se construyen en el Borde Costero en Chile y en el área de Desarrollo Estratégico del Departamento de Planificación. eugenio.arenas@moppt.gov.cl

Kent Barwick

President of the Municipal Art Society of New York and the Founding Director of the Metropolitan Waterfront Alliance.

Mirco Battista

Born in 1948, urban designer, lives in Dolo, on the outskirts of Venice. He was responsible for Chioggia's new Port Master Plan and the feasibility study for the port reconversion of the Isola dei Saloni. Is administrator for Sistemi Territoriali srl, an engineering company founded in 1997.

Roberto Converti

Arquitecto, Universidad de Buenos Aires. Entre 1996 y 2000, estuvo al frente del desarrollo urbanístico de la ciudad de Buenos Aires. Durante su mandato, activó el plan estratégico para el programa "Buenos Aires y el Río". En 2001, director ejecutivo y vicepresidente de la Corporación Puerto Madero EA en representación del gobierno nacional; miembro del Comité Internacional de Críticos de Arquitectura y Profesores Universitarios.

Carter Craft

Program Director of the Metropolitan Waterfront Alliance and Editor of Waterwire.Net.

José Luis Estrada Llaquet

Lleva más de 27 años dedicado a la actividad profesional en los puertos, así como a la función docente en este mismo campo. Ha sido Director del Puerto Bahía de Algeciras durante más de seis años. Es Director de Planificación y Control de Gestión del Ente Público Puertos del Estado. Miembro de diversos Consejos de Administración de Autoridades Portuarias y otras sociedades portuarias. Presidente de CONTE-RAIL, SA. Presidente del

Comité de Transporte Combinado, Distribución y Logística de la Organización Internacional de Puertos (IAPH). Vocal de la Junta Directiva de la Asociación Técnica de Puertos y Costas (PIANC-España). Presidente de *Rete 2001*. Profesor y conferenciante de temas portuarios.

Brian Hoyle

Transport geographer, formerly University of Southampton, UK. Author/editor of many books and papers on seaport systems and port-city inter-relationships. Recent contributions include detailed papers on waterfront revitalisation in East African port cities. bsh@dial.pipex.com

Miquel Martí Llambrich

Palamós, 1962. Licenciado en historia por la Universidad Autónoma de Barcelona, Master en museología y gestión del patrimonio cultural por la Universidad de Barcelona. Es director del Museo de la Pesca y director técnico de la Cátedra de Estudios Marítimos, Universidad de Girona y Ayuntamiento de Palamós.

Rachel Rodrigues-Malta

Urbanist and Professor at the Université de Provence and a researcher at the UMR TELEMM (Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme) and at the GRAI Laboratories (Versailles Architecture School). She is the author of an analysis of the relationship between city and port for the cities of Genoa, Naples and Trieste. She is currently working on a comparative study of the great urban renewal projects in the port cities of the Northwestern Mediterranean. rachel.malta@wanadoo.fr

Amadeu José Silva Penim

Presidente da Câmara Municipal de Sesimbra, Portugal.

Giorgio Vianello

Born in Padua in 1942, civil engineer, lives in Chioggia, close to Venice. He works largely on designing infrastructures and has taken part in the construction, currently under way, of Chioggia's river-maritime port at Valdario. Vianello has planned numerous plants for fish processing, conservation and trading in the Veneto, as well as extensions and restructuring for the wholesale fish market at Chioggia. He is an active member of the Commission for Safeguarding Venice and a partner in the Studio Técnico vdv, based in Chioggia since 1970.



Fondazione Teatro La Fenice di Venezia

Stagione 2002-2003

Lirica e Balletto

Teatro Malibran

22, 24, 27, 29 novembre, 1 dicembre 2002

Thaïs

*musica di Jules Massenet
regia Pierluigi Pizzi
direttore Marcello Viotti*

nuovo allestimento

Teatro Malibran

15, 17, 20, 22, 27, 29, 31 dicembre 2002, 2, 4 gennaio 2003

La traviata

*musica di Giuseppe Verdi
regia Giancarlo Sepe
direttore Marcello Viotti*

nuovo allestimento

PalaFenice

17, 19, 21, 24, 26 gennaio 2003

Kát'a Kabanová

*musica di Leóš Janáček
regia David Pountney
direttore Lothar Koenigs*

nuovo allestimento
prima rappresentazione a Venezia

Teatro Malibran

23, 25, 27 febbraio, 1, 4 marzo 2003

L'elisir d'amore

*musica di Gaetano Donizetti
regia Bepi Morassi
direttore Roberto Rizzi Brignoli*

nuovo allestimento

Teatro Malibran

26, 28, 30 marzo, 2, 5 aprile 2003

Ariadne auf Naxos

*musica di Richard Strauss
regia Paul Curran
direttore Marcello Viotti*

nuovo allestimento
prima rappresentazione a Venezia

Teatro Malibran

10, 13, 17, 24, 29 aprile 2003

Rassegna internazionale di danza contemporanea

Guangdong Modern Dance Company
Emio Greco / PC
Foofwa D'Immobilité Thomas Lebrun
Companie Bernardo Montet
Renny Harrys - Pure Moviment Hip-Hop

PalaFenice

19, 22, 24, 27, 29 aprile 2003

Andrea Chénier

*musica di Umberto Giordano
regia da definire
direttore Bruno Bartoletti*

nuovo allestimento

Teatro Malibran

31 maggio, 1, 5, 6, 7 giugno 2003

The Mikado

*musica di Arthur Sullivan
regia Jonathan Miller
direttore Mark Shanahan*

allestimento English National Opera
prima rappresentazione a Venezia

Teatro Malibran

20, 22, 24, 27, 29 giugno 2003

Marino Faliero

*musica di Gaetano Donizetti
regia Daniele Abbado
direttore Bruno Campanella*

allestimento Teatro Regio di Parma

Teatro Malibran

1, 2, 3, 4, 5 ottobre 2003

Die Fledermaus

*nuova creazione coreografica Roland Petit
Corpo di ballo*

della Fondazione Teatro alla Scala di Milano

nuovo allestimento

prima esecuzione italiana

Orchestra e Coro del Teatro La Fenice

Per informazioni: Teatro La Fenice tel. 041 786511 - fax 041 786580

Biglietteria via internet (Booking on-line):

www.teatrolafenice.it



Port de Barcelon