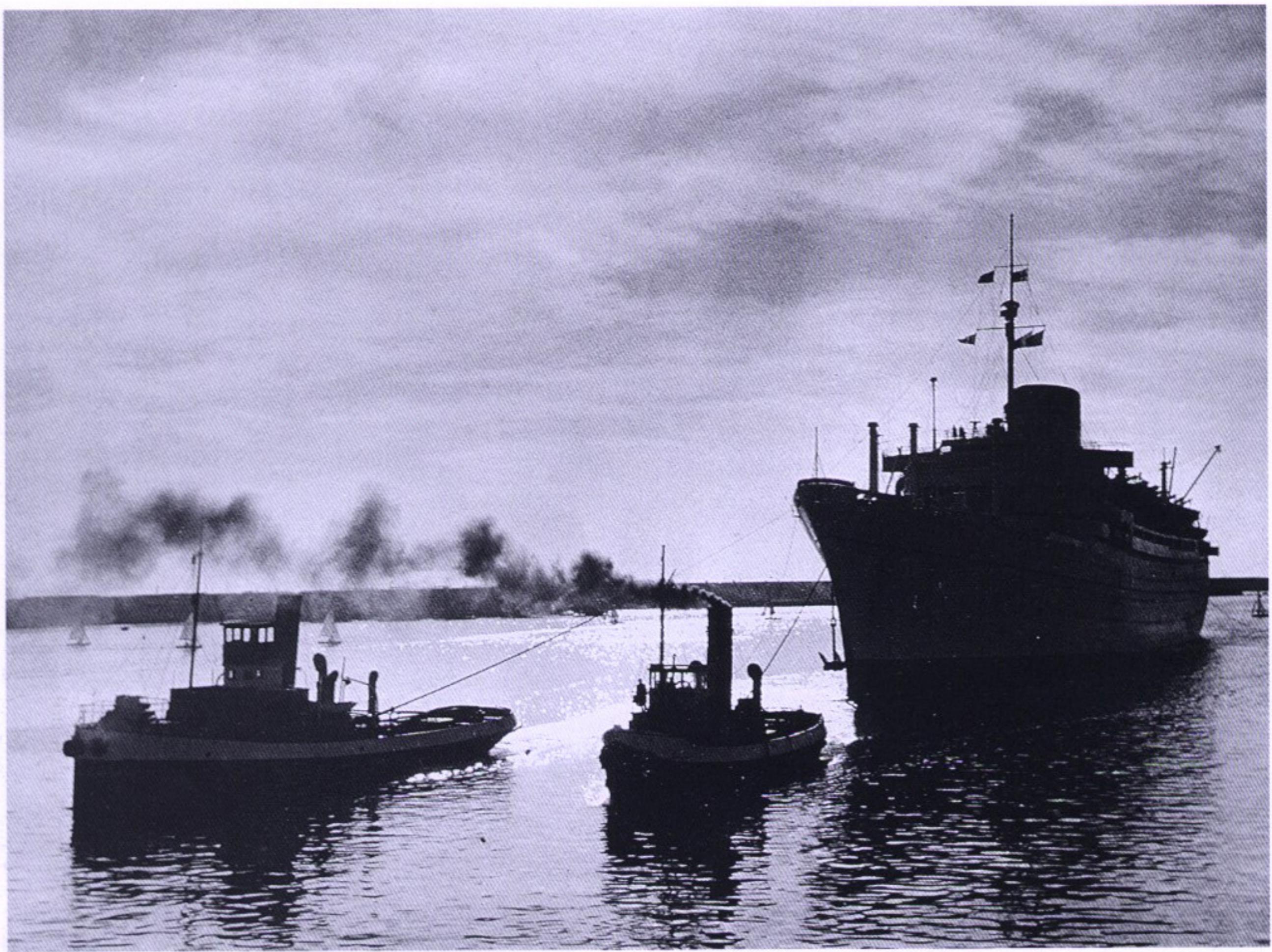


Imágenes Images





Espera en el muelle

Fotografías de Joan Alemany Rosell

A principios de la década de los años cincuenta del siglo XX todavía el tráfico de pasajeros de larga distancia se hacía por vía marítima. Particularmente importantes habían sido las rutas que unían los puertos sureuropeos con los de América Latina. Por sus viejas estaciones marítimas habían pasado centenares de miles de personas. Pero los nuevos aviones cuatrimotores y muy poco después los reactores desplazarían a los barcos, llamados significativamente transatlánticos, de estas rutas.

En el muelle de la estación marítima internacional de un

puerto mediterráneo se espera la llegada del barco de pasajeros que aparece por la boca del puerto conducido por dos remolcadores. Poca gente aguarda el barco al amanecer; Mucha más acudirá a su partida unas horas más tarde.

Viejas fotografías evocan una situación que podía suceder en cualquier puerto del Sur de Europa en los años cincuenta. No hay edificios que permitan una identificación. Las dos fotografías, más artísticas, que descriptivas o técnicas, con sus pocos personajes anónimos que esperan y un barco que llega lentamente, son evocadoras de un momento, de una situación, de un ambiente de puerto.

Waiting on the Dock

Photos by Joan Alemany Rosell

In the 20th century at the start of the '50s, long-distance passenger traffic was conducted by sea. The routes of special importance were those linking the ports of southern Europe with Latin America. Hundreds of thousands of people passed through their old maritime terminals. However on these routes the ships, known significantly as transatlantic liners, were replaced by new four-engine aeroplanes, succeeded shortly afterwards by jet aircraft.

On the wharf of an international passenger terminal in a Mediterranean port, passenger ships appear in the port mouth,

guided by two tug boats. Few people watch the arrival, but many more will be there for the departure an hour later.

Old photographs conjure up a picture that could have come from any port in southern Europe in the '50s. There are no buildings here to help identification of the port. The two, photographs more artistic than descriptive or technical, showing a handful of anonymous figures waiting and a ship drawing up slowly, evoke a time and a port ambience.

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

Lisboa en las palabras de Javier Marías

da: Javier Marías, *El siglo*, Barcelona, Seix Barral, 1983,
pp. 176-180

azarosa en su origen como inexorable en su historia. Parece como si para consolarse le bastara con saber que existen tierras que le son afines más allá del océano; y aunque no alcanza a verlas, esta noción le sirve para ratificarse, creyéndola justa, en su actitud insolidaria hacia los territorios que la confinan. Ha preferido no intervenir en el desplazamiento atáxico de los países cercanos, en sus litigios jamás zanjados, en la ebullición sin objetivo y maníática de centurias exacerbadas que apenas si la han salpicado con unas gotas de su efervescente espuma. Tampoco ha querido imitar la edificación sistemática, lucrativa y monótona del septentrión ambicioso, embargado en una afanosa carrera perdida por todos sus integrantes de este lado del mar hace ya mucho tiempo. De vez en cuando, no obstante, las revoluciones telúricas hacen que surjan en ella, diseminados, residuos de otras poblaciones incautas: maltrechos, zarandeados, expulsados de sus hogares, se instalan allí con una poderosísima sensación de provisionalidad que les es necesaria para no sucumbir y diluirse del todo en tan bonancible destierro. Estos grupos desperdigados y mustios, impacientes y aherrojados, poco agradecidos y nada curiosos de su generoso refugio, son el aviso para la ciudad sesteante de que algo grave está ocurriendo en alguna parte. Lisboa actúa como un bajío: frena, con lo que de bueno y de malo tiene ese efecto. Proporciona sosiego al que llegó agitado, pero inmoviliza al que la avistó sereno. Modera los movimientos impetuosos del alma, a la que acoge y envuelve entre sus colinas bajas y embalsama con su estuario. Hasta el clima, estable, templado y de atmósfera húmeda, para haberse configurado a imagen y semejanza de su temperamento (o quizás fue a la inversa), procurando no hacerse notar, no agobiar ni exaltar en exceso. Todo en ella responde a una respiración distinta, a una lucha distinta de la que el continente libra, y por eso difícilmente llamará la atención de éste. Las catástrofes y sacudidas que la acometen cada cierto tiempo no tienen apenas que ver con la Historia, los pleitos que mantiene son más bien con la Naturaleza, que se ocupa de ella con tan escasa frecuencia que cuando se fija en que alienta tiene que destruirla para compensar el secular olvido; o, en todo caso, su pendencia es consigo misma, con su situación de término, con su conciencia de filo que no corta nada. Por ello, desde el exterior, sus querellas y sus desgracias se sienten como ficticias, y no convueven. No convueve nunca lo que acontece al faro, a la torre, al testigo o espectador callado, capaz tan sólo de sobresaltarse y hacer señales; o bien, si se quiere, a la centinela, que una vez sorprendida ya resulta insalvable: lejos de echarle un cabo, habrá que denostarla en sus funerales por el descuido y aplicarse a defender en el acto la guarnición amenazada por su

64

A diferencia de algunas capitales del norte, tan adormecidas por los prolongados letargos del invierno invidente; o de algunas del este, que sufren los vaivenes y vicisitudes de la fortuna con la cabeza gacha para esquivar los mandobles que sobre ellas se cruzan; o de sus primas del sur, demasiado excitadas y activas para detenerse de vez en cuando a otear o a contar las pulsaciones de los sucesivos años, Lisboa mira. Mira, pero no juzga. Es como el testigo silencioso del continente, al cual, desde su occidente extremo, contempla a medida que es iluminado por el sol que avanza. Mira de reojo para que no la deslumbre el astro, y a veces, aburrida, le da la espalda. Es un lugar acolchado y tenue, sesgado, que se aparece como en un estado de potencialidad infinita, de inacabable morosidad y recato. Hace ostentación continua de sus numerosas reservas -que están siempre intactas-, pero como garantizando que no va a emplearlas, como con la promesa de que jamás se dejará embaucar para hacer uso de ellas; o, lo que es lo mismo, de que nunca caerá en el error de competir o ponerse a tono con sus vecinos, de incorporarse a los acontecimientos de un mundo que está acostumbrada a observar y que suele tocarla de refilón tan sólo. Que la soslaya. En la orilla de la península, en la orilla del continente, no da la impresión de sentirse ofendida por su condición de límite. Parece conformada con su marginación, tan

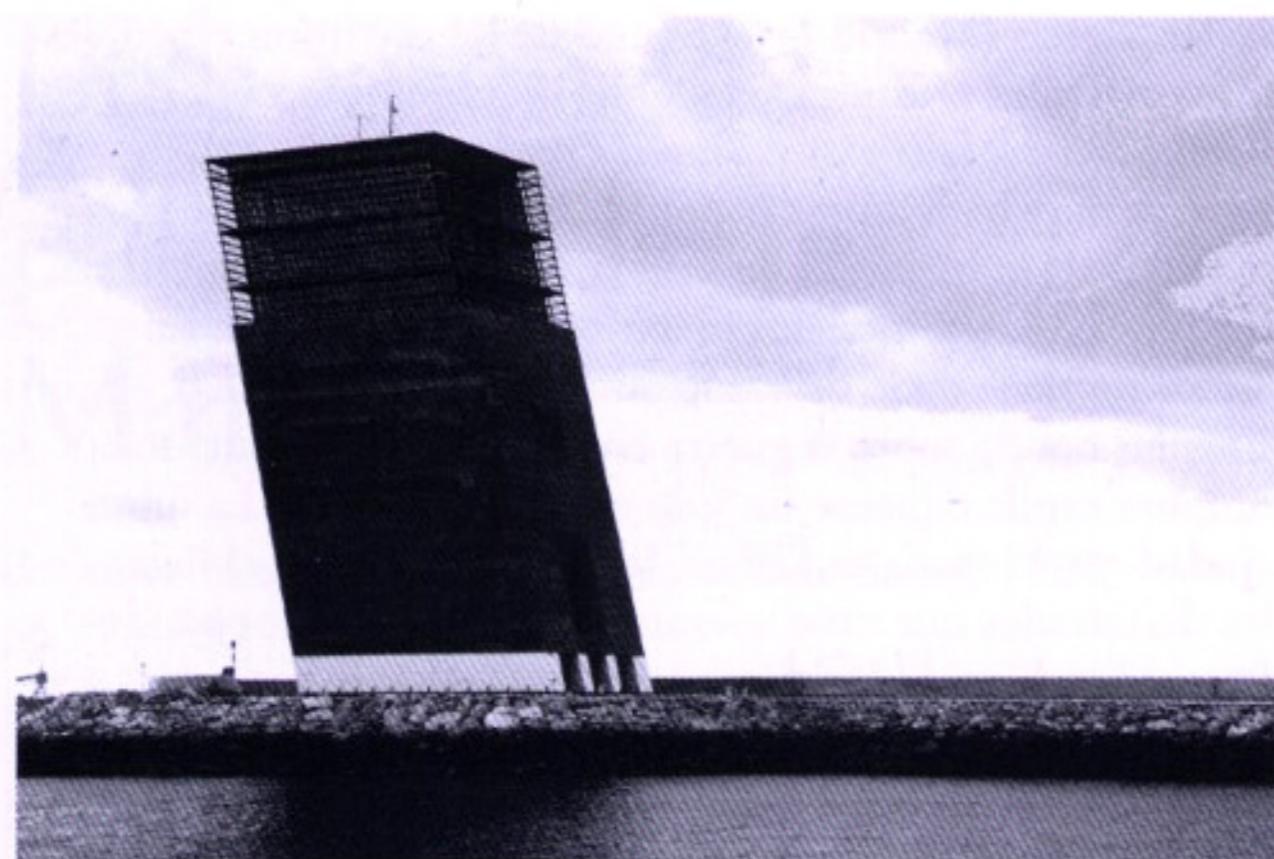
fracaso. Y así, cuando Lisboa se decide a irrumpir en el principal escenario -contadas las ocasiones-, se comprueba que carece de dotes para pisar esas tablas. Siempre en una esquina o en segundo plano, a menudo se desentiende de la tierra firme -harta de su atalaya, cansada de ser comparsa-, y entonces desciende para mirar de cerca los bastidores, las aguas interminables y despobladas que no precisan de vigilancia; o si ellas también la hastían, dirige la vista hacia las islas del norte, en una especie de adivinación ilusa de una soledad hermana. Aunque la ciudad, con su visión tan parcial y estorbada, se engaña por completo en tales apreciaciones cándidas, está convencida de que en su ensimismamiento la acompaña un poco la Gran Bretaña (mientras ésta, infiel y simuladora, transige a sus espaldas con el mundo entero). No la ha abandonado una antigua y arraigada vocación de proa que en algún tiempo compartió con aquélla: está tan a punto de desprenderse del continente que se siente a veces como el tajamar de una gigantesca y anciana nave que dependiera de ella para su avance. Sin embargo, Lisboa intuye que ese larguísimo barco cuya popa no se divisa ya no puede ni quiere seguir navegando. Está anclado definitivamente. A la ciudad, no obstante, le ha quedado impregnado, junto con su espíritu de vigía inerte, el anhelo de marcha, y a pesar de que nada la empuja, de que nadie confía en ella ni le encomienda empresas, ha asumido su gastado papel como parte importante de su herencia y carácter: así, vive su ficción a fondo, aparentando estar siempre lista para soltar amarras. Esa proa se figura a veces, para no desesperar ante el encadenamiento a que la somete el ancho y pesado cuerpo que la sostiene, haberse visto segada por un temporal del resto de la embarcación y flotar a solas, sin nada que arrastrar en su modesta y fantasmal deriva. Estas fantasías, estas contradicciones entre su realidad y sus ansias la hacen vivir casi aislada, consumiéndose y renovándose en el espejo de sus propios sueños y de su pasado; y esa es la razón por la que, insatisfecha y confusa, nunca duerme del todo ni del todo amanece. Respira a destiempo, no es nunca unísona. Dijo su mejor poeta que se despierta más tarde que las otras ciudades, pero no sería superfluo añadir que al no conocer bien costumbres ni horarios ajenos, ni fiarse tampoco mucho de lo que marca su sol perezoso y tardío, mantiene un duermevela extraño, o quizá una repartida y equitativa vigilia tan inútil como constante: las calles no están jamás en absoluto silencio, como si sus habitantes, imbuidos inconscientemente de su añeja misión bifronte de centinelas de tierra y agua, fueran turnándose en su descanso, dejando siempre algún núcleo alerta. Por eso Lisboa no está nunca parada ni se mueve tampoco en exceso. Se mece.

Javier Marías (Madrid 1951) es uno de los escritores españoles más originales y admirados. Publicó jovencísimo *Los dominios del lobo* (1971) y *Travesía del horizonte* (1973), novelas muy bien acogidas por la crítica. Traductor de obras maestras de la literatura de lengua inglesa, desde el comienzo fue buscando sus modelos literarios fuera de España. En efecto no tiene nada de autóctono *El Siglo* (1983), una singular novela sobre la guerra civil de 1936-1939, que no nombra explícitamente un solo escenario español. La única ciudad mencionada es Lisboa, la figura del límite, el lugar de los desterrados que no eligieron ninguno de los dos bandos fratricidas. Con *El hombre sentimental* (1986) y *Todas las almas* (1989) Javier Marías tuvo cada vez más éxito, hasta la explosión internacional de *Corazón tan blanco* (1992), la obra más leída y premiada. Sus últimas, prestigiosas novelas son *Mañana en la batalla piensa en mí* (1995) y *Negra espalda del tiempo* (1998). Ha sido traducido a casi treinta idiomas.

(Curado por Elide Pittarello, Università Ca' Foscari Venezia)

Javier Marías (Madrid 1951) is one of the most original and admired Spanish writers. When very young he published *The Domains of the Wolf* (1971) and *Travesía del horizonte* (Crossing the Horizon) (1973), two novels that received public acclaim. A translator of masterpieces of English literature, from the beginning he looked for his literary models outside Spain. In fact *El Siglo* (The Century) (1983) is not at all autoctonous, being a singular novel on the Spanish Civil War but does not specifically name any Spanish scenario. The only city mentioned is Lisbon, the figure of the limit, the place of the landless who chose neither of the two fratricidal camps. With *El hombre Sentimental* (The Sentimental Man) (1986) and *All Souls* (1989) Javier Marías had more and more success, up to the international explosion of *A Heart So White* (1992), his most widely read and award-winning work. His latest, prestigious novels are *Tomorrow in the Battle Think on Me* (1995) and *Black Back of Time* (1998). He has been translated into nearly thirty languages.

(By Elide Pittarello, Università Ca' Foscari Venezia)



Lisboa - navegación más segura en el estuario del Tago

Lisbon - a safer navigation of the Tagus estuary
El 16 de julio pasado ha sido inaugurado el edificio del Centro de Coordinación y Control del Tráfico Marítimo y Seguridad del Puerto de Lisboa y Algés, en el cual se encuentran instalados servicios de Coordinación y Control del Tráfico Marítimo, que incluyen un nuevo sistema VTS (Vessel Traffic Service) así como los servicios de

Seguridad del ambiente portuario que administran el Plan de Emergencia del Puerto. El puerto de Lisboa se encuentra equipado en este ámbito con los más recientes avances tecnológicos, ganando en competitividad y sostenibilidad, garantizando una mayor seguridad en el estuario donde navegan diariamente, además de las naves de cruceros, también los porta-contenedor y buques cereales, ferries, embarcaciones para la recreación y tráfico local. El edificio, proyectado por el arquitecto Gonçalo Byrne, se

localiza en la nueva zona portuaria multifuncional de Algés, en el cual se prevé una intervención en todo el frente ribereño que se traducirá en la construcción de un puerto turístico, de un área para la recreación, de espacios comerciales, así como la recuperación de todo el aspecto del entorno a través de la creación de espacios verdes.

The new Centre for Marine Traffic Security, Coordination and Control for the Port of Lisbon was inaugurated on July 16 in Algés. The Coordination and Traffic Control systems such as VTS (Vessel Traffic Service) as well as the Port Environment Security that are part of the Emergency Plan of the port are located in the new Centre. The Port of Lisbon is equipped with the latest system technology which allows competitiveness and a greater safety for cruise ships, containers, ferries and local traffic that cross the Tagus estuary on a daily basis. The building planned by the architect Gonçalo Byrne, is located in the new multifunctional port area of Algés that will undergo a waterfront rehabilitation to build a turistic port, an area for water sports and commercial spaces as well as the recovery of green areas.

The port of Savona is undergoing a remarkably dynamic phase: on the one hand the growth of traffic and the many projects underway for the development of new terminals mean a positive outlook for the commercial activities, and on the other, the initiatives for the urban and functional re-organisation of the oldest zones of the port, attractive for their historical and esthetical interest, and of the whole area between the port and the city centre are destined to transform the face of Savona over coming years.

The projects for upgrading the waterfront are key points of the Urban Regeneration Plan (PRUSST) drawn up together with the City Council and the Port Authority of Savona and recognised as one of the leading examples in Italy by the Ministry for Public Works. The PRUSST includes around 50 projects, for an overall investment value in excess of 700 billion lire, over 50% of which is covered by the private sector.

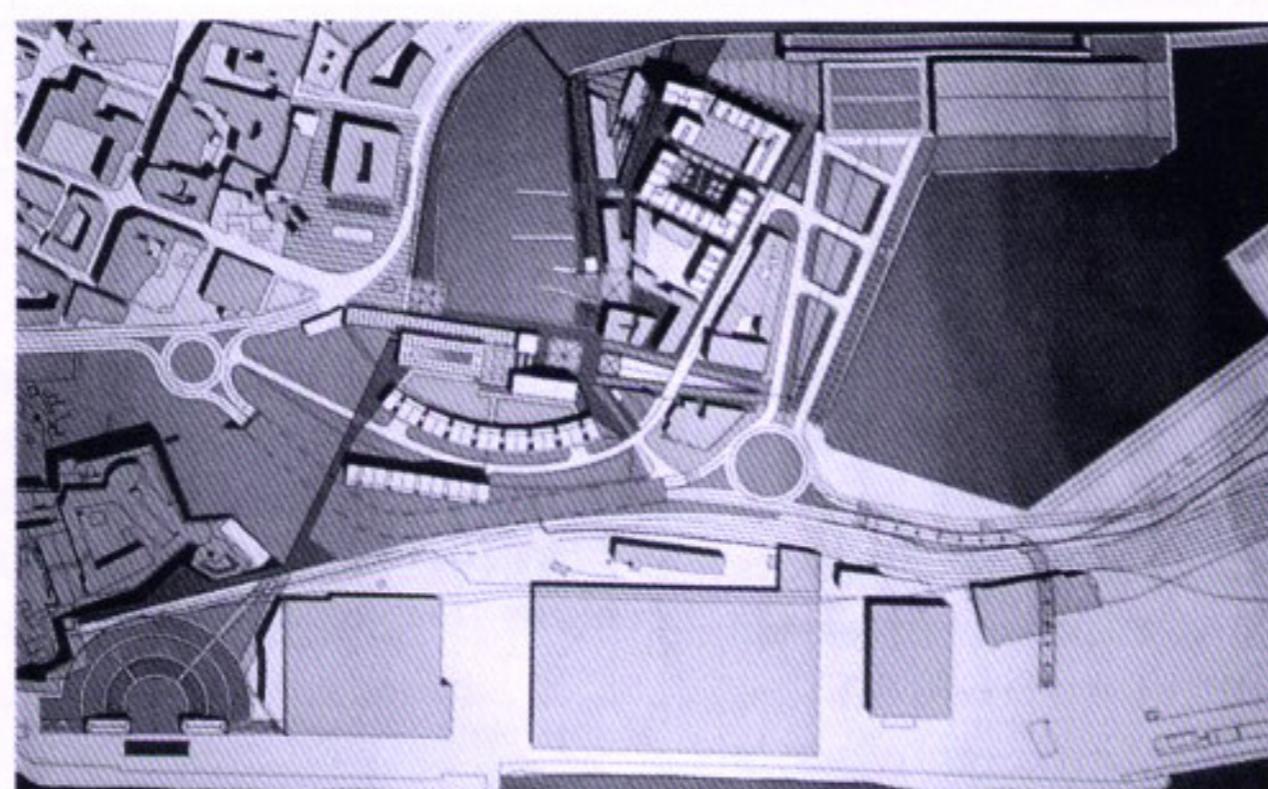
In order to give common urbanistic and architectonic ground to the different projects, the Catalan, Ricardo Bofill was called in, a prestigious figure in world architecture, whose work included the design of the new seafront in Barcelona.

Bofill drew up an overall master plan that entailed replacing the most recent parts of old Wharf district with buildings that fitted in with the medieval layout, the construction of the new cruise terminal and a hotel-residential complex, as well as cycle tracks, parks and recreation areas.

Of particular importance was the cruise project, that will revolutionise the present layout of the terminal by the end of 2002: co-funded by the Port Authority and Costa Crociere, which will manage the terminal independently, the project entails the extension of the wharf, so that two ships can moor at the same time, as well as the construction of a new 2-storey passengers terminal, designed jointly with the experts from the Authority and Costa to satisfy all operative requirements, with innovative logistics solutions.

The goal is to increase the traffic - which reached 120,000 cruise passengers in 2000, well over the 250,000 passengers/year mark, including two thirds using it as homeport.

(by Autorità Portuale di Savona)



más prestigiosas de la Arquitectura mundial. Bofill ha trazado un masterplan que prevé la sustitución de los volúmenes más recientes del antiguo barrio del Molo con edificios que respeten la trama medieval del mismo, la realización de la nueva terminal de cruceros, la construcción de un complejo de hotel-residencia, realización de recorridos peatonales, áreas verdes y espacios para la recreación. Es de particular importancia el proyecto-crucero, que revolucionará, en el año 2002, la actual configuración de la terminal: financiada por la "Autorità Portuale" y por "Costa Crociere",

que administrará autónomamente la terminal, el proyecto prevé la ampliación de la banquina, para consentir el amarre simultáneo de dos naves, y la construcción de una nueva estación marítima de dos plantas, diseñada por los técnicos de "Authority" y Costa para responder a todas las exigencias operativas, atravesando soluciones logísticas innovativas. El objetivo es el de llevar el tráfico, que en el año 2000 ha sido de 120.000 turistas de cruceros, a superar los 250.000 pasajeros al año, de los cuales dos tercios en régimen "homeport".

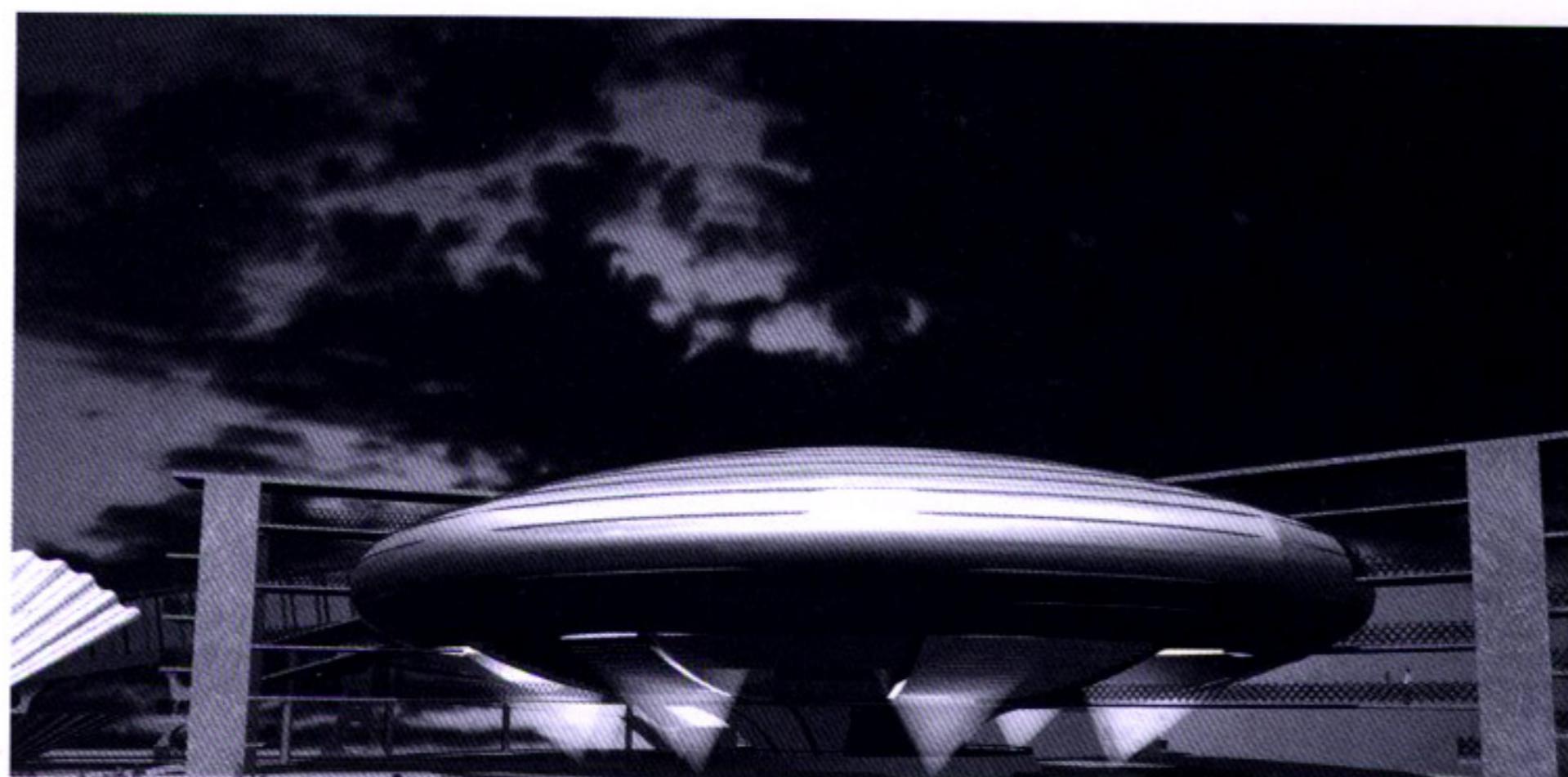
(curado por la Autorità Portuale di Savona)

Acuario de Recife: una ventana al mar Recife Aquarium: a window on the sea

Desde el final de los años ochenta se está llevando a cabo en Recife una vasta operación de reestructuración urbana, a la cual dedicaremos particular atención en el próximo número de la revista. Señalamos ahora un trabajo académico elaborado objeto de un doctorado de investigación coordinado por Moisés Andrade del Departamento de Arquitectura e urbanismo de la Universidad Federal de Pernambuco. El estudio ha sido elaborado por Márcio Limongi Lopes y se refiere al proyecto para un 'Oceanário'.

"La administración portuaria de Recife ha entregado 400 m de la parte sur de su zona portuaria a la Ciudad de Recife. Estas áreas se han empezado a integrar dentro de la vida social y cultural de Recife gracias a la actuación del gobierno. Ejemplos de ello son la Plaza Marco Zero y la terminal de pasajeros del puerto marítimo. El joven arquitecto Marcio Limonge presenta su proyecto para integrar esta área con la ciudad de Recife; sugiere convertir el Almacén 14 y su entorno en un oceanarium. Almacén 14 se concibe con un interior moderno, con sus burbujas funcionales integradas a la zona de atraque, a los arrecifes naturales y al mar. Las burbujas funcionales concentrarán varios servicios tales como restaurantes, pubs o cafés.

También se sugiere convertir la fachada occidental, un muro desgarrado por los elementos y carente de rasgos, en un plano de cristal y agua, un anuncio largo y líquido del Oceanarium de Recife. Esta cortina compuesta de transparencias y de ruidos de agua no es solamente un tratamiento termal que se ha dado al Almacén 14, sino también un objeto de arte que relaciona al transeúnte con la materia líquida del edificio, el Oceanarium de Recife. Además, al sur del Almacén 14 se propone una plaza árida que ubique al visitante frente al mar. Debajo de la plaza, un pozo de 58m de diámetro y 22 m de profundidad sirve de parking elegante e invisible. Finalmente, el Oceanarium de Recife flota encima de la plaza, ¡como un mosaico ovoidal! La más moderna tecnología, que ha otorgado un reconocimiento internacional al Oceanarium de

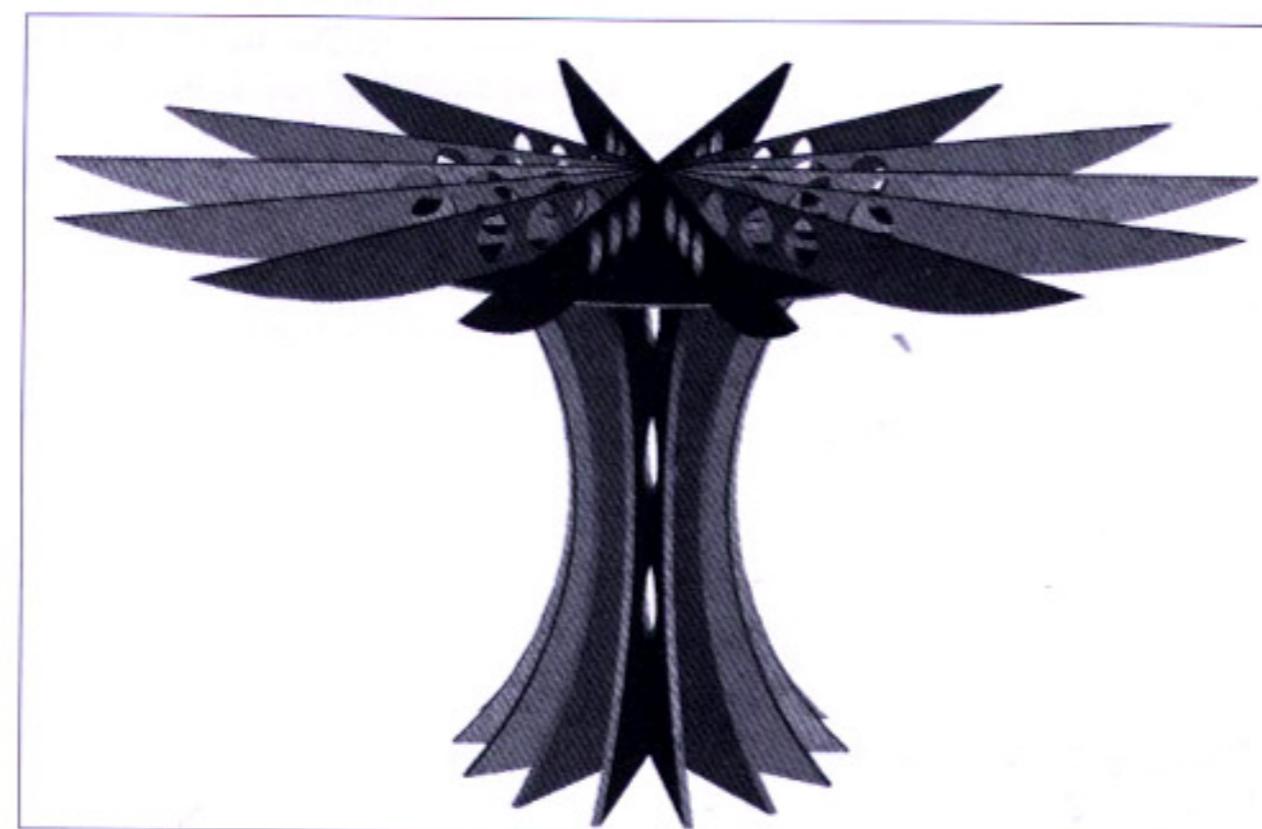


Lisboa – estudiado in situ por el arquitecto – orientó la concepción de este edificio. En un eco del orden espacial de Khan, los espacios maestros (micro, mega e hiper acuarios), y los espacios sirviente (laboratorios, piscinas de cuarentena) e instalaciones contiguas (aire acondicionado, generador eléctrico y salas de filtros) se mantienen en volúmenes brancusianos. Este proyecto es un monumento y una gran contribución a la imagen de la Ciudad de Recife".

(Moisés Andrade)

Since the end of the '80s, Recife has seen widespread urban restructuring, to which a detailed study will be devoted in the next issue of the magazine. Here we refer to an academic study drawn up for a course held at the Departamento de Arquitectura e urbanismo of the Universidade Federal de Pernambuco, coordinated by Moisés Andrade. The study was the work of Márcio Limongi Lopes and regards the project for an 'Oceanário'.

"Recife's Port Administration handed to the City of Recife 400 m of its southern docking area. Governmental action has already begun to integrate these areas for Recife's social and cultural life. Examples are the Marco Zero Square and the seaport passenger terminal. Here the young architect, Marcio Limonge, presented his idea for integrating this area into the City of Recife. He suggests the conversion of Warehouse 14 and its surrounds into an oceanarium. Warehouse 14 is envisaged with a modern interior, its functional bubbles part of the docking area, to the natural reefs and the sea. The



functional bubbles will group services such as restaurants, pubs and coffee shops. A further suggestion is the conversion of the west façade, a weather-beaten wall with no elements, into a plane of glass and water, a long and liquid announcement of Recife's Oceanarium. This curtain of transparency and watery noises is not only a thermal treatment given to Warehouse 14, but is also an art object which relates the passer-by to the liquid matter of the building, Recife Oceanarium. An arid square is suggested to the south of Warehouse 14, where the visitor is placed before the sea. Underneath the square, a well with a 58 m diameter and 22 m depth, serves as an elegant, invisible car park. Finally, Recife Oceanarium floats over the square, as an ovoid mosaic! The state-of-the-art technology, which has granted international recognition to the Lisbon Oceanarium – where the architect conducted surveys – influenced the conception of this building. Echoing the spatial order by Khan, the master spaces

(micro, mega and hyper aquariums), and the service spaces (laboratories, quarantine pools) and adjoining facilities (air conditioning, power house and filter rooms) are kept in Brancusian volumes. This project is a landmark and makes a significant contribution to the image of the City of Recife."

(Moisés Andrade)

El X Congreso de puertos latinoamericanos en Santa Marta (Colombia) The X Congress of Latin-American Ports at Santa Marta (Columbia)

Desde el 17 hasta el 19 de julio pasado, los representantes de puertos de 14 países de América Latina se encontraron en la conferencia del AAPA - American Association of Port Authorities, organizada por la autoridad portuaria de la ciudad. Las sesiones de la conferencia, que ha contado con la presencia de Andrés Pastrana, Presidente de la República Colombiana, han tratado la relación puerto-ciudad, el mercado de cruceros, las perspectivas de desarrollo de las actividades portuarias en el futuro, la informatización de los servicios, las estrategias. Al finalizar los trabajos, la delegación latinoamericana del AAPA ha redactado la Declaración de Santa Marta, de la cual extraemos algunos párrafos:

“Las ciudades – puerto son ciudades privilegiadas dado el impulso que la dinámica del comercio exterior les imprime; sin embargo no siempre existe una identidad de objetivos entre la ciudad y el puerto, generándose conflictos y desperdi ciéndose grandes oportunidades de desarrollo

industrial, comercial y turístico. Es por ello que se propone la creación de la Asociación Latinoamericana de Ciudades – Puerto, la cual se deberá conformar en Buenos Aires, Argentina, el primer semestre de 2002, con la presencia de los alcaldes y gerentes de la mayor cantidad de ciudades y puertos de la región”.

“Los puertos hoy en día no deben hacer todos las mismas cosas sino que deben jugar a sus fortalezas individuales y es así como tanto las operaciones diarias como la planeación a largo plazo deben tener en cuenta un número creciente de asuntos que van más allá de los muelles. En tiempos de cambios rápidos dentro de la industria del transporte la planeación estratégica se ha convertido en algo vital, así como lo es la flexibilidad para alterar el curso cuando sean evidentes los cambios en el pronóstico.”

“Los puertos deben ser conscientes de la repercusión de su actividad sobre el hábitat natural, razón por la cual deben involucrarse decididamente en la conservación del medio

ambiente a través de proyectos que mitiguen este impacto, balanceando el desarrollo.”

“El turismo de cruceros tiende cada vez más a una expansión tanto en número y capacidad de buques como en nuevos destinos, razón por la cual los puertos latinoamericanos deben hacerse presentes en la conquista de este nicho de mercado para lo cual deben prepararse tanto en infraestructura como en logística y cultura de atención al turista. Los puertos deben ser conscientes de sus ventajas y limitaciones a efectos de hacer una promoción acertada.”

“Dada la importancia que cada vez más van adquiriendo los puertos latinoamericanos dentro de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias AAPA, se promoverá la candidatura del Sr. Agustín Díaz de la Autoridad Portuaria de Curacao y Presidente Electo de la Delegación, para lograr que en la reunión de Primavera en el 2002 en Washington sea elegido Presidente de la Junta Directiva de esta asociación continental conformada por Canadá, Estados Unidos, el Caribe y

68

O Congresso Nacional de Municípios Portuários em Vila Velha The National Congress of Brazilian Port Cities in Vila Velha

O modelo de privatização dos portos em curso no Brasil não está agradando aos municípios, que sequer têm sido consultados pelas autoridades portuárias por ocasião de obras de reforma, ampliação e construção de terminais. Além disso, o impacto das inovações do setor operacional, todo entregue à empresa privada, está causando desemprego generalizado, com reflexos negativos nas cidades portuárias. O tema foi debatido no XII Congresso Nacional de Municípios Portuários, em Vila Velha, na região da Grande Vitória, Estado do Espírito Santo, de 21 a 23 de junho, com a participação de 14 cidades portuárias brasileiras. A crítica ao modelo em vigor lidera as conclusões dos prefeitos, que querem a inclusão do aspecto sócio-econômico dos municípios na política portuária federal, a fim de evitar que as cidades sejam meros protagonistas passivos dos seus efeitos. Recente estudo encomendado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), sobre as consequências da privatização das operações do Porto de Santos con-

cluiu que houve a redução de cinco mil postos de trabalho, ao longo da última década, no porto, bem como da massa de salários, esta no equivalente a US\$80 milhões, quando comparados os anos de 1990 e 1999. Os prefeitos que se reuniram em Vila Velha, em face dessas ocorrências, aprovaram um item específico pelo qual recomendam às prefeituras o “questionamento, em todos os fóruns, da chamada modernidade portuária, que tem implicado na exclusão liminar da mão-de-obra dos postos de trabalho, com influência negativa na economia das cidades”. Ao oferecerem sua infra-estrutura urbana ao tráfego de veículos que demandam o porto, os municípios querem ser informados, previamente, sobre o trânsito de cargas perigosas, mediante acordo específico, a fim de se prepararem contra acidentes potenciais.

Na busca de alternativas para o esvaziamento econômico que enfrentam, as prefeituras procuram apoio do Ministério dos Transportes para projetos de revitalização de áreas antigas não utilizadas pelos portos, no sentido de criarem complexos

de lazer e turismo. Um dos caminhos para reduzir as distâncias entre as cidades e o poder centralizado em Brasília, capital federal da República, é o da municipalização dos portos, item também aprovado pelos prefeitos. Várias prefeituras brasileiras estão pleiteando o poder de administrar os portos situados em seus domínios territoriais, mas o Governo Federal dá preferência aos estados.

Aprovaram a Carta de Vila Velha os prefeitos de Aracruz, Areia Branca, Cabedelo, Cáceres, Guarapari, Itajaí, Paranaguá, Porto Alegre, Santana, São Francisco do Sul, Serra, Vila Velha e Vitória. A presidência da Associação Brasileira de Municípios Portuários, que promove os congressos, nos próximos dois anos ficará a cargo da cidade de Paranaguá, Estado do Paraná. (José Rodrigues De Santos)

The model for the privatisation of the ports underway in Brazil is not to the liking of the municipalities, who have not even been consulted by the port authorities concerning the work of remodelling, enlarging

América Latina.”

En el año 2002, la XI Reunión de Puertos Latinoamericanos se llevará a cabo en la ciudad mexicana de Altamira.

From 17 to 19 July representatives of the ports of some 14 Latin American countries met at the conference of AAPA - American Association of Port Authorities organised by the city's Port Authority.

The conference sessions, attended by Andres Pastrana, President of the Colombian Republic, focused on port-city relations, the cruise market, the prospects for development of port activities in the future, the computerisation of the services, logistics.

At the conclusion of the discussions, the Latin-American delegation of AAPA adhered to the Declaración de Santa Marta, extracts of which follow:

“Port-cities are privileged cities because of the boost given to them by the dynamics of external trade; however the city's and the port's aims are not always identical and this generates conflicts and leads to wasting of great opportunities

and constructing terminals. Besides this, the impact of innovations on the operational sector, which has all been turned over to private enterprise, is causing generalised unemployment, with negative effects on the port cities. The problem was debated at the 12th National Congress of Port Municipalities in Vila Velha, in the region of Greater Vitória, in the state of Espírito Santo, on 21-23 June. Fourteen Brazilian port cities participated in the congress. Criticism of the present model headed the list of conclusions by the mayors, who want to see the socio-economic aspects of the municipalities included in the federal port policies, to avoid the cities becoming merely passive protagonists of the effects. The Dock Company of the State of São Paulo (CODESP) recently ordered a study of the consequences of the privatisation of the operations of the Port of Santos. The study concluded that there was a loss of 5000 jobs at the port over the last decade, and a drop in the total of wages as well, equivalent to US\$ 80 million,

for industrial, commercial and tourist development. This is why we propose the creation of the Latin American Association of port-cities, to be set up in Buenos Aires, Argentina, the first semester of 2002, in the presence of the mayor and leaders of cities and ports of the region”.

“Ports must be aware of the repercussions of their activity on the natural habitat, which is the reason why they must become decidedly involved in conserving the environment through projects that mitigate this impact, balancing development”.

“Cruise tourism is tending more and more towards an expansion both in the number and the capacity of the ships as well as in new destinations, which is why the Latin American ports must be present in the conquest of this market niche and must therefore prepare infrastructures and logistics as well as developing a culture of tourist service. Ports must be aware of their advantages and limitations in order to carry out correct promotion.”

“Ports today should not all do the same things, but should rather try to use their individual strengths and it is thus how both daily operations and long-term planning must consider a growing number of questions that go beyond the wharves. In times of rapid changes within the transport industry strategic planning has become something vital, as has flexibility to change course when changes in forecasts are evident.”

“Given the growing importance that Latin American ports are acquiring within the American Association of Port Authorities (AAPA), we shall support the candidature of Agustín Díaz from the Curacao Port Authority, currently President Elect of the Delegation, in order to allow him to be elected President of the Management Board of this continental association made up of Canada, the US, the Caribbean and Latin America in their spring 2002 meeting in Washington.”

The 2002 meeting of the Latin American Association of port-cities will be held in the city of Altamira, Mexico.

item which was also approved by the mayors. Several Brazilian city governments are suing for the power to administer the ports located within their territorial domain, but the Federal Government gives preference to the states. The Charter of Vila Velha was approved by the mayors of Aracruz, Areia Branca, Cabedelo, Cáceres, Guarapari, Itajaí, Paranaguá, Porto Alegre, Santana, São Francisco do Sul, Serra, Vila Velha and Vitória. For the next two years, the presidency of the Associação Brasileira de Municípios Portuários, which promotes the congresses, will be the responsibility of the city of Paranaguá, in the state of Paraná.

(José Rodrigues De Santos)

Port Net Med Port Net Med

Con la conferencia llevada a cabo en Génova el 26/27 de junio, se ha concluido el proyecto interregional de cooperación PORT NET MED – Interreg II C – para la creación de un Network de los puertos del Mediterráneo Occidental. El proyecto, coordinado a nivel internacional por la Región de la Liguria, ha contado con partners de Italia, Francia, España y Túnez en colaboración con los puertos mediterráneos de Marsella, Sète, Savona, Génova, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Gioia Tauro, Palermo, Cagliari, Valencia, Castellón, Alicante, Túnez. Más de 200 sujetos han afrontando temas que reguardan el desarrollo del transporte marítimo de mercancías y personas, el significado ocupacional de los puertos, la seguridad en el mar y en los trabajos portuarios, la integración de los servicios telemáticos. El interés despertado por la iniciativa confirma el valor y la necesidad de la cooperación en el ámbito del sector marítimo portuario y fija las premisas para una mayor integración y ampliación de la red, y su apertura a nuevos sectores de actividades.

The conference held in Genoa 26/27 June marked the conclusion of the interregional project of co-operation PORT NED MED - Interreg II C - for the creation of a Network of Ports in the Eastern Mediterranean. The project, co-ordinated on an international level by the Ligurian Regional Authority, involved the partners Italy, France, Spain and Tunisia as well as the Mediterranean ports of Marseilles, Sète, Savona, Genoa, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Gioia Tauro, Palermo, Cagliari, Valencia, Castellón, Alicante and Tunis. Over 200 participants discussed topics concerning the development of maritime transport for both goods and passengers, the significance of the ports in terms of employment, safety at sea and during port work, and the integration of telematic services. This experience is a confirmation of the importance and need for co-operation in the port maritime sector and leads to greater integration and expansion of the network, in addition to an opening to new sectors and activities.

Ponte Parodi – Génova Ponte Parodi – Genoa

Los holandeses Van Berkel & Bos han ganado el concurso para el proyecto de reutilización de "Ponte Parodi", la banquina de 23.000 m² construida en el año 1886 al centro de la parte antigua del puerto de Génova.

El área, que no sufrirá enormes cambios en su aspecto original, se convertirá en un nuevo polo turístico-cultural, valorizando tanto la relación con el centro histórico de la ciudad, como con la moderna terminal de cruceros, frecuentada cada año por más de medio millón de turistas provenientes de todo el mundo.

Corazón del proyecto una plaza tridimensional de pisos superpuestos abierta como anfiteatro hacia el mar, construida donde actualmente surgen los silos de los años sesenta.

La plaza estará constituida por un recorrido sinuoso, desde el cual se podrá acceder a variados espacios funcionales que comprenden estacionamientos, café, auditorium, centros tecnológicos y de exposición. Por medio de un puente flotante, la plaza estará vinculada

desde el mar hacia los "Magazzini del Cotone", el área del puerto antiguo ya reciclada.

La obra deberá ser completada para el 2004, año en el cual Génova será capital europea de la cultura, y tendrá un costo de 350.000 millones de liras. Como prevé el concurso, el proyecto deberá autofinanciarse y comprende por lo tanto un plan de factibilidad económica.

El concurso ha sido convocado por "Porto Antico", sociedad controlada por el "Comune di Genova", por la Cámara de Comercio y por la "Autorità Portuale" y ha contado con la participación de 128 estudios de arquitectura.

The Dutch studio Van Berkel & Bos has won the competition for the architectonic design of Ponte Parodi, the 23.000 m² quayside dating back to 1886 and which is located in the centre of the old part of the port of Genoa. The area is destined to become a new tourist-cultural pole, upgrading the relationships with both the historic centre of the city as well as the modern cruise terminal, used every year by a high number of visitors from all over

the world. The fulcrum of the project is a three-dimensional plaza with a succession of levels facing the sea in an amphitheatre, constructed on the site of silos built in the '60s. The plaza will entail a winding route, accessible from the various functional spaces that include car parks, coffee shops, an auditorium, technological and exhibition centres. A pontoon will provide a link from the sea area with the Cotton Stores, the ancient port area that has already been redeveloped. The work will need to be completed by 2004, the year in which Genoa will act as the European capital of culture. Overall costs are estimated at 350 billion Itl. As per the tender, the project will need to be self-financing and thus include a plan for economic feasibility. The competition was announced by Porto Antico, the company under the control of the Genoa City Council, the Chamber of Commerce and the Port Authority and received entries from 128 architects' studios.

Otranto y el programa europeo 'Interreg II Italia-Grecia' Otranto and the European programme 'Interreg II Italy-Greece'

Con la finalidad de potenciar las comunicaciones entre Europa y el Mediterráneo oriental, como se halla previsto por el programa europeo 'Interreg II Italia-Grecia', han sido programadas una serie de intervenciones en puertos de las dos costas adriáticas entre las cuales el de Otranto. Aquí, según el proyecto del estudio MCA Mario Cucinella Architects, se realizará un edificio que alojará la estación marítima (885 m²) y la sede de la capitanería de puerto (1480 m²). La intervención, hacia el sur de la ensenadura del puerto, prevé además el arreglo de la plaza frente al mismo y de la banquina a ella conectada.

With the aim of strengthening communications between Europe and the eastern Mediterranean, as per the European programme 'Interreg II Italy-Greece', a series of projects has been planned for the ports on both shores of the Adriatic, including Otranto.

Here, the project by studio MCA Mario Cucinella Architects, has designed a building that will host the passenger terminal (885 m²) and premises for the harbour master (1480 m²). Located south of the docks, the project also includes remodelling the square facing the building and the quayside to which it is directly linked.

Organizations



INSTITUTO PORTUARIO DE ESTUDIOS Y COOPERACIÓN
DE LA
COMUNIDAD VALENCIANA

La Fundación IPEC – Instituto Portuario de Estudios y Cooperación – Valencia

The IPEC – Instituto Portuario de Estudios y Cooperación, Valencia

La Fundación ha sido constituida en el año 1998 por iniciativa del Gobierno regional valenciano y de las Autoridades Portuarias de Alicante, Castellón y Valencia, derivada del existente Instituto Portuario de Estudios y Cooperación (IPEC), fundado en el año 1991 por la Autoridad Portuaria de Valencia. La Fundación tiene como objetivo favorecer el desarrollo tecnológico, económico y social de la realidad portuaria en su conjunto, con particular atención a la Comunidad Valenciana. Las diversas actividades promovidas, que tienen como objetivo la integración de las realidades portuarias con su contexto territorial y social y la cooperación con otras realidades nacionales e internacionales, comprenden estudios, investigación, consultas, publicaciones. Particular relevancia se da a la formación de los profesionales del sector, con la organización de masters universitarios y cursos que afrontan temas inherentes al transporte, la gestión y dirección portuaria y de empresas, el comercio exterior. Con la Autoridad Portuaria de Valencia, la Fundación IPEC ha participado al proyecto europeo ECOPORT, dedicado a los problemas de salvaguardia del ambiente de las áreas portuarias. Proximamente, la Fundación organizará en Alicante una conferencia dedicada al tema de los cruceros. Secretario general de la conferencia es Ramón Gómez-Ferrer, Director general de la Fundación IPEC. En el curso del encuentro ha sido presentado el proyecto del futuro Terminal de cruceros de la ciudad. El puerto de Valencia y de Alicante están asociado a MedCruise.

The IPEC Foundation - Instituto Portuario de Estudios y Cooperación, Valencia

The aim of the Foundation is to

encourage technological, economic and social development of ports as a whole, with special reference to the Comunidad Valenciana. Founded in 1998 by the Valencian Regional Government and the Port Authorities of Alicante, Castellón and Valencia, the Foundation came into being from the pre-existent Instituto Portuario de Estudios y Cooperación (IPEC), founded in 1991 by the Port Authority of Valencia. The activities promoted are intended to encourage the integration of the ports with their territorial and social settings and co-operation with other Italian and international bodies, and consist of studies, research, consultancy and publications. Special importance is given to training professional figures in the sector through the organisation of masters and other courses that deal with themes of port transport, management and direction and foreign trade. Together with the Valencia Port Authority, the IPEC Foundation took part in the European project ECOPORT, devoted to the problems of environmental safeguarding in port areas. In the near future, the Foundation will organise a conference in Alicante on the theme of cruises. The General Secretary of the conference is Ramon Gómez-Ferrer, General Director of the IPEC Foundation. During the meeting the project for the city's future cruise terminal will be presented. The ports of Valencia and Alicante are associated with MedCruise.

www.ipec.es



Tarragona y CEMAPT Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Terragona

Tarragona and CEMAPT Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Terragona

Promover la relación puerto-ciudad con iniciativas de carácter socio-cultural es uno de los objetivos que el plan estratégico del Puerto de Tarragona se propone para el periodo 2000/2010. En esta ciudad portuaria española, que ha sido capital del imperio romano en época augustea y declarada por la UNESCO patrimonio de la humanidad, ya se ha hecho mucho en este sentido. El área del Muelle de Costa del barrio de pescadores Serrallo, a lo largo del viejo "waterfront" portuario, ha ya adquirido un marcado acento urbano. Ubicada entre el centro histórico y el área portuaria propiamente dicha, recientemente ha sido liberada del problema del tráfico pesado gracias a un puente móvil que conecta directamente la tierra firme con el área de los grandes muelles Catalunya, Alcudia, Navarra y Aragón.

El inicio de la fase de integración de estas áreas con el tejido urbano remonta al año 1992 y ha sido culminado en el año 1996 con la remodelación definitiva del Muelle de Costa. Los almacenes, convertidos en salas para exposiciones y conferencias han contado con la afluencia de más de 165000 visitantes hasta el momento en ocasión de unas treinta exposiciones y otros tantos eventos de carácter social. Para la salvaguardia del patrimonio representado por la larga historia del puerto de Tarragona, durante la primavera del año 2000 ha sido inaugurado el Museo del Puerto. En uno de los almacenes reciclados del Muelle de Costa, se han recuperado las embarcaciones tradicio-

nales y se han reconstruido las fases de la vida y de la organización del puerto, desde el período romano hasta la actualidad. Todas las iniciativas están supervisadas por el CEMAPT -Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Terragona, fundado en el año 1995 y presidido por Lluís Badia.

Promoting the port-city relationship with initiatives of a socio-cultural nature is one of the goals of the strategic plan of the Port of Tarragona for the period 2000/2010.

However a great deal has already been done to this end in this Spanish port city, capital of the Roman empire in the Augustian era and UNESCO World Heritage site. The area of Muelle de Costa and the Serrallo fishermen's district, along the old port waterfront, has taken on a marked city look. Located between the historic city centre and the actual port area, the traffic problem was recently solved thanks to a moving bridge that provides a direct link from the mainland to the area of the large wharves Catalunya, Alcudia, Navarra and Aragón. The start of the phase of integration of these areas with the urban fabric dates back to 1992, peaking in 1996 with the definitive restructuring of Muelle de Costa. The various warehouses, converted into exhibition and conference venues have seen over 165,000 visitors with some 30 exhibitions and events of a social nature. In order to safeguard the heritage represented by the long history of the port of Tarragona, the Port Museum was inaugurated in the spring of 2000. In one of the Muelle de Costa warehouses, restored traditional watercraft have been collected and the phases of the history and organisation of the port reconstructed, from the Roman period to the present time.

All of the initiatives have been organised by CEMAPT – Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Terragona, founded in 1995 and chaired by Lluís Badia.

www.porttarragona.es



El Puerto de Tenerife y los correos marítimos americanos

De/By Juan Carlos Díaz Lorenzo

Ediciones/Publisher: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 2000

La historia del puerto de Tenerife en el último siglo a través de la reconstrucción de las actividades de las compañías de expedición que hacían escala en Santa Cruz, situada en una posición estratégica respecto de las rutas hacia América.

The history of the port of Tenerife over the past century through the reconstruction of the activities of the shipping companies who called in at Santa Cruz, located in a strategic position in relation to the routes for America.

Waterfronts in Post-Industrial Cities

De/By Richard Marshall

Spon Press, New York 2001
El volumen contiene ensayos referidos al tema de la recuperación de los "waterfronts" y su valorización dentro del contexto urbano, con referencias a los casos de Vancouver, Sydney, Bilbao, Shanghai, Amsterdam, La Habana, Boston.

Una sección está dedicada en particular a las ciudades portuarias en las cuales se analizan y comparan los casos de Génova y Las Palmas de Gran Canaria, San Francisco y Boston.

Además de Richard Marshall han contribuido: Rinio Bruttomesso, Anne Cook, Alex Krieger, Martin L. Millspaugh, Alden Raine, Barry Show, Alfonso Vergara.

The book contains essays on the theme of waterfront regeneration in general and their upgrading in the urban context with reference to the cases of Vancouver, Sydney, Bilbao, Shanghai, Amsterdam, La Habana and Boston.

A section is devoted to the port cities in which the cases of Genoa and Las Palmas de Gran Canaria, San Francisco and Boston are analysed and compared.

In addition to the essay by Richard Marshall, there are contributions by: Rinio Bruttomesso, Anne Cook, Alex Krieger, Martin L. Millspaugh, Alden Raine, Barry Show, Alfonso Vergara

Urbanistica n° 115

El número de la revista semestral del "Istituto Nazionale di Urbanistica", Italia, contiene un ensayo de Rosario Pavia y Matteo di Venosa dedicado a la planificación de las áreas portuarias y, en particular, de los puertos de las ciudades adriáticas de Trieste, Venecia, Bari, Brindisi y Taranto.

www.inu.it

The issue of the six-monthly review of the National Institute of Urban Studies contains an essay by Rosario Pavia and Matteo di Venosa on planning port areas, with special reference to the ports of the Adriatic cities of Trieste, Venice, Bari, Brindisi and Taranto.

Pierre Jouve. Venezia Cose di Porto

Marsilio Editori, Venezia, 2001 (pp 85) www.port.venice.it

El catálogo de la muestra, promovida por la "Autorità Portuale di Venezia", reúne las imágenes del fotógrafo y periodista francés que describen los esfuerzos, los hombres, las máquinas y la crónica reciente del puerto de Venecia.

The catalogue of the exhibition, promoted by the Venice Port Authority, includes images by the French photo-journalist of the fatigue, the men, the machinery and recent happenings in the port of Venice.

En un sitio todo el puerto de ayer, hoy y mañana

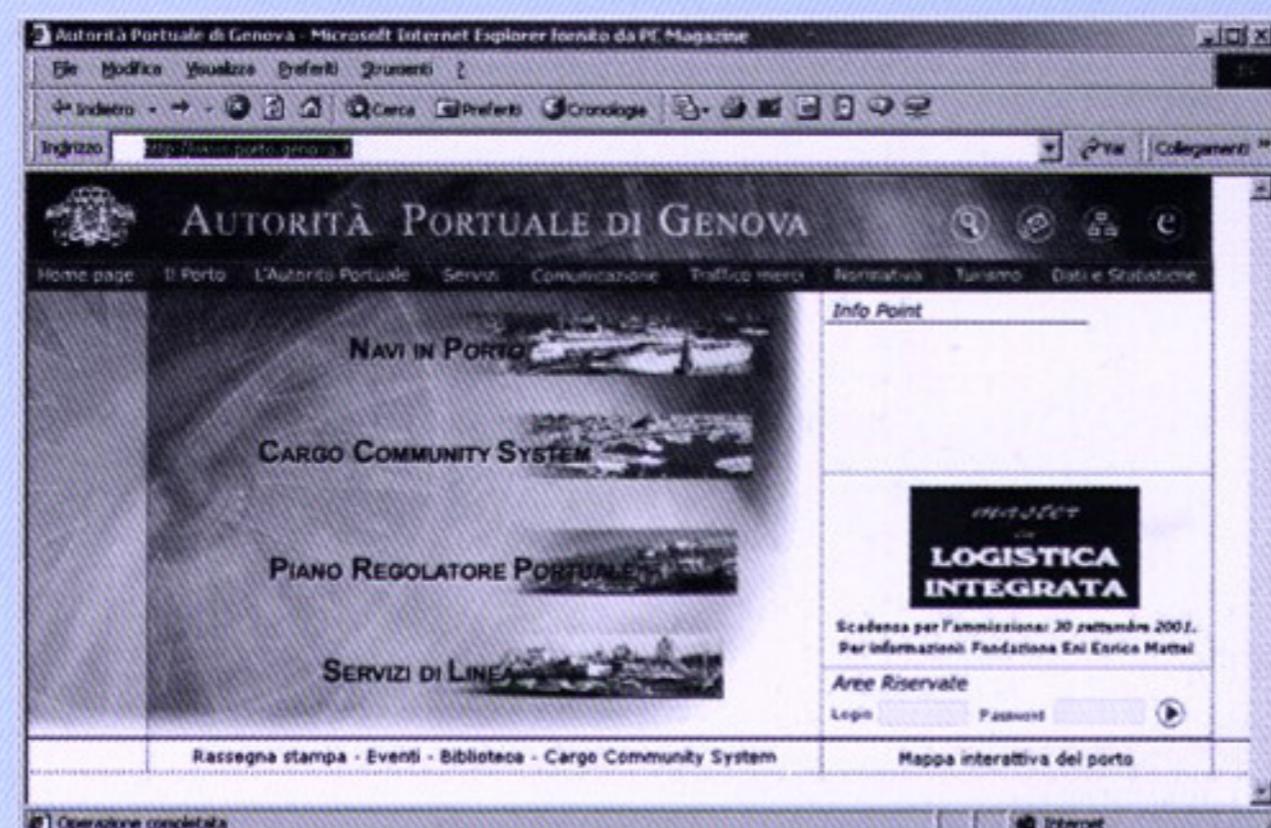
Un instrumento de simple lectura concebido para una utilización práctica: embarcaciones, líneas, servicios, licitaciones, licencias. También el Plan Regulador Portuario lámina por lámina y una gran cantidad de datos históricos para los investigadores.

El sitio de la "Autorità Portuale" de Génova, operativo desde el año 1996, ha sido transformado radicalmente, gracias al uso de nuevas tecnologías surgidas recientemente en el mundo de Internet. Ahora se presenta con todos los papeles en regla para transformarse en un instrumento de consulta indispensable para quienes en el mundo trabajan en el sector del transporte marítimo y de la logística.

El sitio web sigue siendo el mismo: www.porto.genova.it, pero su contenido resulta mucho más amplio y articulado respecto al anterior, con el valor agregado de una actualización en tiempo real de las páginas que "fotografián" la realidad siempre en movimiento del puerto más importante del mediterráneo.

Su realización ha sido responsabilidad de "Ernst & Young", en estrecha colaboración con "Sistemi e Telematica", que recientemente ha sido comprada por el coloso mundial de la comunicación y de la logística. Renovado y atractivo su nuevo aspecto gráfico, fáciles las modalidades de consulta, aunque su mayor interés está dado por el número y la calidad de los servicios ofrecidos por el portal. En algunas páginas se recogen todas las informaciones útiles para tener una visión de conjunto del puerto. Existe la posibilidad de tener una clara visión de la importancia estratégica de Génova en el ámbito de los tráficos marítimos nacionales e internacionales, gracias a la visualización de las rutas que tienen como terminal italiano y europeo el puerto de la Liguria. Las líneas de navegación y los puertos alcanzados desde Génova están presentados en manera detallada.

La "Autorità Portuale" y todos los operados privados gozan de un amplio espacio donde se describen detalladamente sus actividades y explican dónde se pueden encontrar sus datos y direcciones, los medios a través de los cuales poderlos contactar y



conocer los servicios que ofrecen. Se ha prestado particular atención al contenido práctico de las informaciones para su fácil utilización. Se encuentran los bandos para los concursos de licitación dictados por la "Autorità Portuale" y las normativas a seguir por las empresas o particulares que trabajan en el sector, incluyendo todos los módulos para la autocertificación. Se explica la praxis a seguir para obtener permisos de acceso al puerto. Estos servicios están divididos en dos grupos distintos: "Concursos y licitaciones" y "permisos y licencias".

Se puede consultar además una rica sección normativa, con la publicación de leyes, decretos, normas y ordenanzas inherentes al sector marítimo y portuario. Un sector importantísimo es el que está dedicado al Plan Regulador del Puerto, al cual se adjunta una amplia cartografía; esta sección ilustra los objetivos del instrumento y la actitud metodológica adoptada.

Se propone además un recorrido ideal a través de varios niveles de la estructura del Plan a partir del aspecto funcional e infraestructural, pasando por el local de las Áreas Territoriales y de Ambitos, hasta las indicaciones de tipo edilicio contenidas en las Unidades de Intervención.

Se adjuntan el plan operativo trienal, y todas las líneas de intervención programadas. De gran interés para los operadores, el Set Ship, que informa en tiempo real de la posición de las naves en el puerto. Seleccionando un ícono se pueden leer todas las informaciones sobre una nave en particular que interese.

Otro servicio utilísimo, por ejemplo para los camioneros que deben dirigirse a un terminal o para quienes deben embarcarse en ferries o en naves de cruceros, es la página que ilustra los recorridos, desde ingresos a autopistas, hasta los itinerarios dentro del recinto portuario.

Se encuentra además la conexión al ccs (Cargo Community System), el sistema que permite la gestión a través del web, datos, informaciones de tipo operativo, de autorización y de aduana, intercambiados entre los operadores públicos y privados que intervienen en el ciclo complejo del transporte Intermodal.

Para completar el portal se presenta la síntesis del archivo fotográfico-histórico de la "Autorità Portuale" y una fecha-base que contiene el fichero de libros conservados en la biblioteca de Palazzo San Giorgio, meta muy frecuentada por estudiosos e investigadores. Finalmente gran variedad de links de entes públicos y operadores relacionados a la actividad del puerto.

Uno de ellos es de particular interés histórico. Es el de la "Fondazione Agnelli", donde es posible consultar un archivo extraordinario: el que contiene nombre, apellido, edad, fecha de partida (desde Génova, en la mayoría de los casos), nave en la cual se embarcaron, de todos los emigrantes italianos a América entre el ochocientos y el novecientos.

The whole of the port yesterday, today and tomorrow, in a single web site

A practical tool with: ships, shipping lines, services, contracts, authorisations. But also the Port Master Plan, section by section, and wealth of historical data for researchers. The site of the Genoa Port Authority, in operation since 1996, has undergone radical transformation, thanks to the use of the new technologies that have emerged recently for Internet. The site, completely overhauled, is an indispensable instrument for people anywhere in the world, who work in the maritime transport and logistics sector.

The web site address remains unchanged:

www.porto.genova.it, but the contents are wider-reaching and more articulated compared to those of the old site, with the addition of updating in real time of the pages that "photograph" the continually changing situation in the Mediterranean's leading port.

The site was put together by the company Ernst & Young, in close co-operation with Sistemi e Telematica, recently acquired by the world colossal of communications and logistics. The graphics have been renewed and are particularly attractive, consultation is easy, but the interest comes especially from the quantity and quality of the

services on offer.

There are pages with masses of useful information for an overall vision of the port. A clear vision of the strategic importance of Genoa is possible in the context of domestic and international maritime traffic, thanks to the visualisation of the routes which use the Ligurian terminal as their Italian and European port. The shipping lines and the ports reached from Genoa are presented in detail.

Ample space is given to the Port Authority and all the private operators for descriptions of their activities along with addresses, contact information and the services they offer.

There is an especially detailed practical section with information for its use. Included are the contracts for services announced by the Port Authority and the norms to be followed for companies and individuals who work in the area, with all the necessary forms. The necessary steps for obtaining access to the port are explained. These services are divided into two distinct groups: "Competitions and contracts" and "Permits and licenses".

A long part dealing with regulations can be consulted, including published laws, decrees, norms and by-laws concerning the maritime and port sector.

A sector of great importance deals with the Port Master Plan, and includes extensive mapping; this section illustrates its goals and the methodological approach adopted.

Moreover an ideal pathway is developed through the various levels of the Plan, starting with the functional and infrastructural area, moving on to the local level of the Territorial Areas and Contexts, as well as the building

regulations.

A further addition is the three-year plan, with all the planned project lines attached.

The Set Ship has proved to be of great interest for all operators, as it provides in real time the position of the ships in the port. Information about each ship is available by clicking on an icon. Another service, useful for lorry drivers who need to reach a terminal or for anyone intending to take a ferry or cruise ship, is the page devoted to the accesses, motorway exits and international border crossings, and even internal port accesses.

Then there is the link to the ccs (Cargo Community System), the web system for managing operational type information, along with authorisations and customs material exchanged by public and private bodies who are part of the complex intermodal transport system.

The portal is completed by the synthesis of the Port Authority's photographic-historic archives and a data base containing the record of books in the library of Palazzo San Giorgio, well used by researchers and scholars.

There are numerous links to public bodies and operators connected with port activities.

One is of particular historic interest and available for consultation, namely the Agnelli Foundation, which has a remarkable archive of all the Italian emigrants to America between the 19th and 20th centuries, containing name, surname, age, date of departure (from Genoa in the majority of cases) and ship on which they embarked.

Rete 2001



Las presentaciones del proyecto The presentations of the project

Lisboa Lisbon

Dos son los momentos que han fijado en Lisboa, el primero de junio pasado, la puesta en marcha de la Red 2001, el proyecto promovido por "Città d'Acqua" entre los puertos del área Mediterránea y de Sudamérica: la primera reunión de trabajo del Consejo, llevada a cabo en la sede de la "Administração do Porto de Lisboa" y la presentación oficial al público, efectuada en la "Gare Marítima da Rocha Conde de Óbidos".

Durante el curso de los trabajos, el Consejo ha deliberado la elección del presidente interino Natercia Cabral, Presidente del Puerto de Lisboa; se han confrontado además las iniciativas para dar inmediata concesión al programa de colaboración entre los adherentes a la Red: el de los cursos de formación y la revista *Portus*.

El primer curso de formación se llevará a cabo en Lisboa a fin de año; dirigido a técnicos, administradores y a estudiantes,

tratará el tema de la relación puerto-ciudad desde el punto de vista urbanístico, económico, legislativo y administrativo. Han sido además establecidas las modalidades para lanzar el proyecto en América Latina, ya representada en el encuentro por la autoridad portuaria de Buenos Aires.

A la presentación pública ha participado el alcalde de la capital portuguesa Joao Soares, Presidente del área metropolitana de Lisboa, que se ha adherido a Red 2001.

Participantes a la primera reunión del Consejo:
Natercia Cabral y Ana Cristina Dos Reis e Cunha (Administração do Porto de Lisboa), Dalila Araújo y José Carlos Ferreira (Área Metropolitana de Lisboa), Ignacio Saiz Mugica (Puertos del Estado), Eduard Rafols (Autoritat Portuària de Barcelona), Emilio Sacchi (Stazioni Marittime Spa - Genova), Nicoletta Artuso (Autorità Portuale di Genova), Joao Figueira de Sousa (Universidade Nova de Lisboa), Joan Alemany (Co-director, *Portus*); Rinio Bruttomesso, Marta Moretti, Marina Dragotto

(Centro Città d'Acqua). Han sido invitados para asistir a los trabajos:

Ricardo Del Valle e Jorge Falcon (Autoridad Portuaria di Buenos Aires), Ana Karina Santini (MedCruise - Associazione dei Porti del Mediterraneo); Norma Mirta Vallansot (Surcruise – Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur)

Two specific moments from 1 June in Lisbon stand out: the initiation of Network 2001, the project promoted by Cities on Water between Mediterranean and South American ports; and the first work meeting of the Administration Board at the Administração do Porto de Lisboa site and its official public presentation at the Gare Marítima da Rocha Conde de Óbidos.

The Board decided to elect Natercia Cabral, President of Lisbon Port, as interim president; thus initiatives giving immediate concrete reality to the collaboration programme between members of the Network were dealt with, including formation courses and the magazine *Portus*. The first formation course will be held in Lisbon at the end of the year; aimed at technicians, administrators and students, it will deal with the theme of port-city relationships from a town-planning, economic, legislative and administrative point of view. Ways of launching the project in Latin America have also been identified, and were represented at the meeting with the Buenos Aires Port Authority.

Participants at the public presentation included the Mayor of Lisbon Joao Soares, President of the city's metropolitan area, and a member of Network 2001.

Participants to the first board meeting:
Natercia Cabral and Ana Cristina Dos Reis e Cunha (Administração do Porto de Lisboa), Dalila Araújo and José Carlos Ferreira (Área Metropolitana de Lisboa), Ignacio Saiz Mugica (Puertos del Estado), Eduard Rafols (Autoritat Portuària de Barcelona), Emilio Sacchi (Stazioni Marittime Spa - Genova), Nicoletta Artuso (Autorità Portuale di Genova), Joao Figueira de Sousa (Universidade Nova de Lisboa), Joan Alemany (Co-director, *Portus*); Rinio Bruttomesso, Marta Moretti, Marina Dragotto

(Centro Città d'Acqua). Those sent to witness the work include:

Ricardo Del Valle and Jorge Falcon (Autorità Portuale di Buenos Aires), Ana Karina Santini (MedCruise - Associazione dei Porti del Mediterraneo); Norma Mirta Vallansot (Surcruise – Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur)

Maó Maó

Red 2001 ha sido presentada en Maó, Islas Baleares, en colaboración con la Autoridad Portuaria de las Islas Baleares, presidida por Francesc Triay, que se ha adherido al programa de cooperación.

Rete 2001 was presented in Maó, in the Balearic islands, in collaboration with the Port Authority of the Balearic Islands, chaired by Francesc Triay, which has joined the initiative.