

## Vinicio Capossela

*No soy yo que me pongo a la prueba,  
sino las cosas que escribo: yo las escribo y luego las  
pongo en agua, si se hunden no tienen posibilidad*

Vinicio Capossela nace en Hannover (Alemania) el 14/12/1965, de padres de origen avellinese y vuelve luego a Italia con la familia. Crece artísticamente en los circuitos underground de Emilia Romagna, hasta ser notado y lanzado por uno de los máximos exponentes contemporáneos de la música de autor, Francesco Guccini. Es autor de textos, músicas, además de intérprete vocal y pianista. Es el músico italiano más abierto a experimentaciones y contaminaciones, y entre los cantautores que han sabido reinventar mejor el lenguaje de la canción con textos ricos de préstamos y alusiones literarias (Bukowski, Fante, Céline). Educado en la escuela de Renzo Fantini, poliédrico productor de Paolo Conte, triunfa en 1990 con el álbum *All'una e trentacinque circa*, Premio Tenco a la mejor "opera prima". Vive desde casi 20 años en Milán. Deudor de su visionaria poética a gran parte de la literatura del 1900, Caposela ha escrito también un libro, *Non si muore tutte le mattine*, publicado en marzo de 2004. La canción S.S. dei Naufragati es extraída del álbum *Ovunque proteggi*, del 2006.

*It is not me that I put to the test, it is the things I  
write: I write them and then I put them in the water, if  
they drown they don't have a chance*

Vinicio Capossela was born in Hannover (Germany) on December 14, 1965, in a family originally from the Avellino region, though he returned with his family shortly thereafter. He began his music career in the underground circuits in the Emilia-Romagna region, until he was noticed and launched by one of the most important contemporary singer-songwriters, Francesco Guccini. He is the author of texts, music, and is a vocalist and pianist. He is one of the Italian musicians most open to experimentation and contamination, and one of the singer-songwriters who has done most to reinvent the language of songs with texts that borrow and quote literary works (Bukowski, Fante, Céline). Raised in the school of Renzo Fantini, the multifaceted producer of Paolo Conte, his debut took place in 1990 with the album *All'una e trentacinque circa*, which won the Tenco Prize as the best debut work. He has lived in Milan for almost 20 years. Owing much of his visionary poetics to twentieth-century literature, Capossela also wrote a book, *Non si muore tutte le mattine*, which was released in March 2004. The song S.S. dei Naufragati belong to the 2006 album *Ovunque proteggi*.

## Words

## Palabras

E venne dall'acqua  
Venne dal sale  
La penitenza  
Dall'amaro del mare  
E il comandante avanza  
E niente si può fare  
Vuole una morte  
La vuole affrontare  
E lí l'attende  
Dove il sole cala  
Cala e non muore,  
E l'acqua non lo lava  
E il demone lo duole  
Sui banchi d'acqua stregati  
Di olio e petrolio  
E il vento non alzava,  
E il mare imputridiva  
Legati a un solo raggio  
Tutti presi in ostaggio  
Avanzavamo lenti  
Senza ammutinamenti

Il comandante è pazzo  
E avanza nel peccato  
E il demone ch'è suo  
Adesso vuole mio  
Brinda con il sangue  
All'odio ci convince,  
Che se è sua la barca che vince  
Dev'essere la mia  
E gli occhi non videro  
Non videro la luce  
Non videro la messe  
Che altri non l'avesse  
E il cielo fece nero  
E urló la nube al cielo  
E s'affamó d'abisso  
Che tutti ci prendesse

Oh madre mia  
Salvezza prendimi nell'anima  
Oh madre mia...  
Le ossa nell'acqua  
Anime bianche  
Anime salvate  
Anime venite  
Anime addolorate  
Che io abbia due soldi  
Due soldi sopra gli occhi  
Due soldi per l'onore  
Due monete in pegno  
Per pagare il legno  
La dura voga del traghettatore





Vieni occhi di fluoro  
Vieni al tuo lavoro  
Vieni spettro del tesoro  
La vela tende, il vento se la prende  
La vela cade, le erinni allontanate  
E accese sui pennoni  
I fuochi fatui  
I fuochi alati  
Della santissima  
Dei naufragati...  
Oh matri mia...  
Salvezza prendimi nell'anima  
Il tempo stremava  
L'arsura ci cuoceva  
Parlavamo a levare  
Il silenzio dal mare  
E il legno cedeva all'acqua suo pianto  
La vela cadde la sete ci asciugó

Acqua, acqua, acqua in ogni dove  
E nemmeno una goccia  
Nemmeno una goccia da bere  
E gli uomini spegnevano,  
Spegnevano il respiro  
Spegnevano la voce  
Nel nome dell'odio che tutti ci appagó,  
Il cielo rigó  
Di sbarre il suo portale  
Il volto di fuoco dentro imprigionó  
Lo spettro vedemmo  
Venire di lontano  
Venire per ghermire  
Nero di dannazione  
VitainMorte  
VitainMorte  
Quello era il suo nome

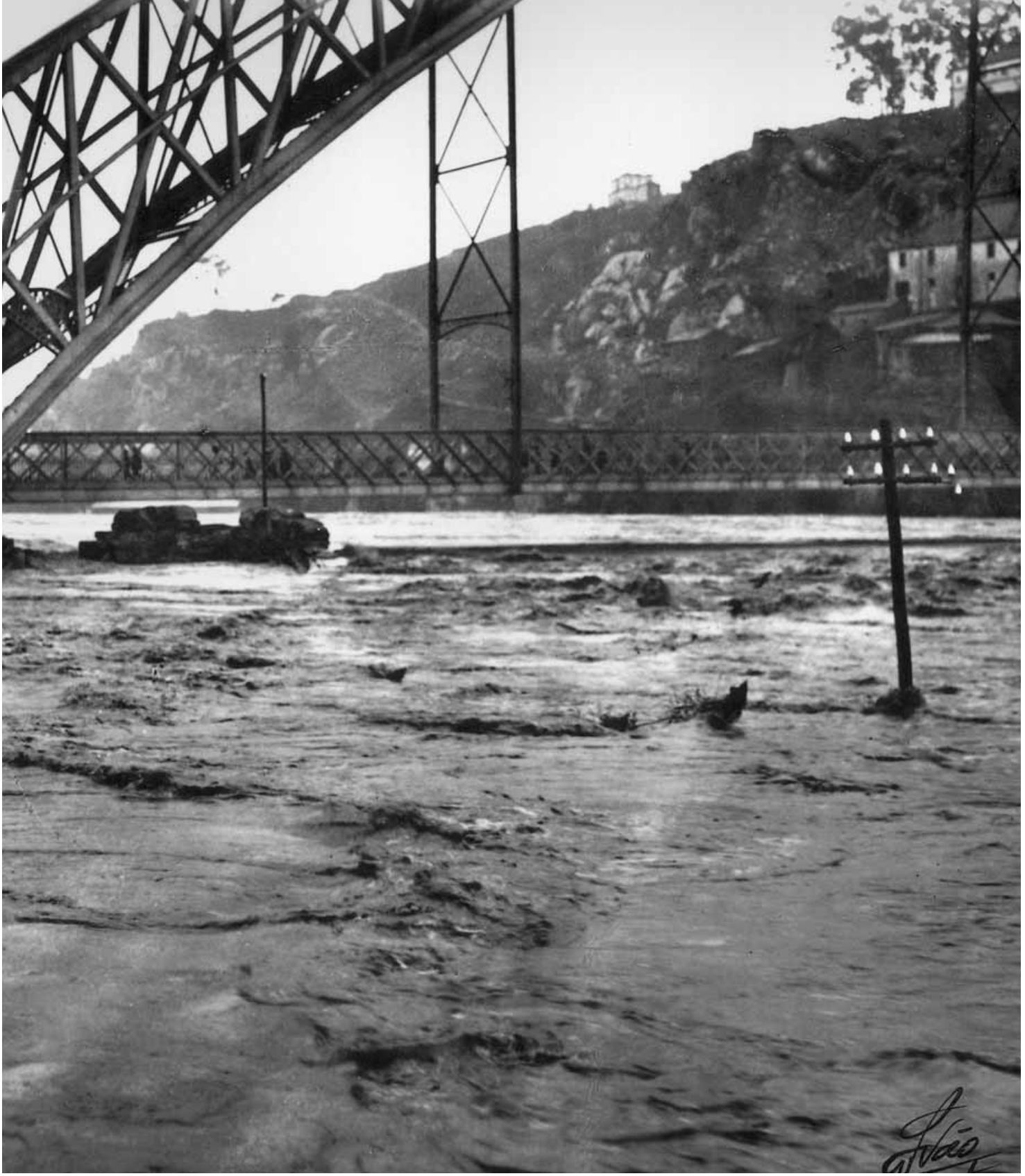
Oh matri mia...  
Salvezza prendimi nell'anima  
Oh matri mia...  
Salvezza prendimi...  
Questa è la ballata  
Di chi si è preso il mare  
Che lapide non abbia  
Nè ossa sulla sabbia  
Nè polvere ritorni  
Ma bruci sui pennoni  
Nei fuochi sacri  
I fuochi alati  
Della santissima dei naufragati  
Oh santissima dei naufragati  
Vieni a noi  
Che siamo andati  
Senza lacrime  
Senza gloria  
Vieni a noi  
Perdon pietá.

# Images Imágenes

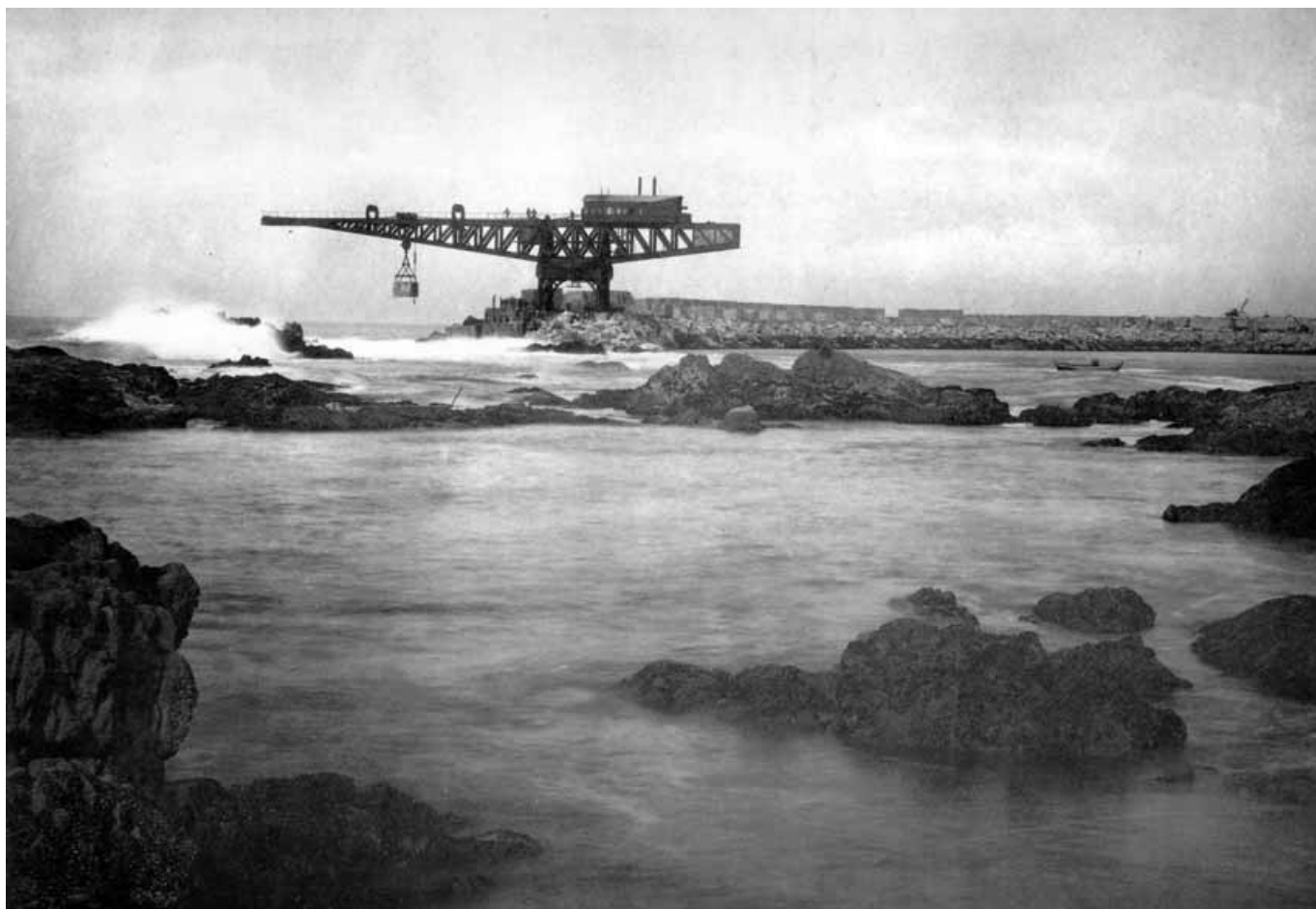


Flood of the Douro. Ribeira of Oporto and D. Luiz I Bridge, December 1909. Photograph: Alvão.

Inundaciones del Douro. Ribeira de Oporto y D. Luiz I Bridge, Diciembre 1909. Foto: Alvão.







## The history of Leixões

The history of the construction of the Port of Leixões, the biggest work of Portuguese engineering of the 19th Century, is still an almost unknown saga. Looking at its wharves and seeing the silhouette of the Titans outlined in the horizon, few might know that these grand machines were a fundamental part in the construction of the port. One that owes its names to the designation of the rocks that conferred excellent safety conditions to the place where it arose. The existence of a safe port imposed itself as an alternative to the Port of the Douro, assisted by an insatiable sand bar in terms of human lives. Two great photographers, Emílio Biel and Domingos Alvão, accompanied the construction of the Port of Leixões, distinguished in remarkable images by these artists. Also the Douro River and in particular the floods that regularly made its port impracticable, were an endless source for photographic records that emphasize the importance of building the Port of Leixões.

Taken from the book "Port of Leixões", photographs Domingo Alvaão – Emílio Biels, text by Joel Cleto, Graphic Direction by Armando Alves, Port Authority of Douro and Leixões, 1998

## La historia de Leixões

La historia de la construcción del Puerto de Leixões, la obra de ingeniería portuguesa de más envergadura del siglo XIX, pasó casi desapercibido y en la actualidad es poco conocido hoy. Al contemplar sus muelles y ver las siluetas de los Titanos en el horizonte, pocos saben que aquellas enormes máquinas constituyeron un elemento fundamental en la construcción del puerto. Uno que lleva los nombres de las rocas que proporcionaron excelentes condiciones de seguridad en el lugar donde afloró.

La existencia de un puerto seguro constituyó una alternativa al Puerto del Duero, ayudado por una barra de arena que logró salvar muchas vidas humanas. Dos grandes fotógrafos, Emílio Biel y Domingos Alvão, atestiguaron la construcción el Puerto de Leixões, y dichos artistas captaron imágenes sorprendentes y extraordinarias. Asimismo, el Río Duero y, sobre todo, las avenidas e inundaciones que frecuentemente impidieron la utilización del puerto, constituyeron una fuente sinfín de archivos fotográficos que ponen de manifiesto la importancia de la construcción del Puerto de Leixões.

Extraído del libro "Puerto de Leixões", fotos Domingo Alvão – Emílio Biel, texto de Joel Cleto, Dirección Gráfica de Armando Alves, Autoridad Portuaria de Douro y Leixões, 1998

Construction of the Port of Leixões (1884-1892). View of the North wharf from the rocks of Leixões. Photograph: Emílio Biel

Port of Leixões (1884-1892). Crane utilised for lifting and transporting the 50 ton blocks of rails, adjacent to Senhor do Padrão. Photograph: Emílio Biel.

Port of Leixões (1884-1892). 60 m steel bridge, over the Leça River, for the crossing of trains carrying stone. Photograph: Emílio Biel.

Puerto de Leixões (1884-1892). Vista del Muelle Norte desde las rocas de Leixões. Foto: Emílio Biel

Puerto de Leixões (1884-1892). Grúa utilizada para levantar y transportar los raíles de 50 toneladas, colindantes con Senhor do Padrão. Foto: Emílio Biel.

Puerto de Leixões (1884-1892). Puente de acero de 60 metros de envergadura, sobre el Río Leça, utilizado por los trenes que llevaban los bloques de piedra. Foto: Emílio Biel.

## Plans

# Proyectos

### Addition to the Cemetery of S. Michele in Isola in Venice

An international competition tendered by the City of Venice in 1998 for a new plan for the major cemetery in Venice on the island of San Michele, was based on the parallel needs to expand the existing cemetery on the east side and at the same time to find a place to dump the mud dredged from the canals. The winning project in 1999 was by David Chipperfield Architects. The project consists in the extension of the Cemetery of San Michele, located on the lagoon island between Venice and Murano, and divided into two phases. The first integrates the current burial grounds with the construction of a set of new Courtyards, a crematorium and a chapel. The new Courtyards, inaugurated last September 27, are a large square space, 42 by 45 meters, for a total area of 1890 square meters, divided into four smaller internal spaces, of which three are grassy and one is paved, each dedicated to an Evangelist, with 1020 burial niches and 147 ossuaries. They were built on a marsh area of the lagoon, and filled with the earth excavated from the former Manifattura Tabacchi in Piazzale Roma.



The second phase of development will include the creation of a new island on the east side of the existing Cemetery, separated by a canal 15 meters wide, which will host four burial complexes. The construction on the first phase, which began in November 2003, was completed in July 2007, and included the time required to fill the pool and consolidate the terrain. The project was built by the Sacaim construction company, at a cost of four and a half million euro.

### Ampliación del cementerio en la isla de San Michele en Venecia

Un concurso internacional convocado por el Municipio de Venecia en 1998 para la redifinición del principal cementerio de Venecia, en la isla de San Michele, nació de la doble necesidad de ampliar el cementerio existente sobre el lado oriental e individualizar, al mismo tiempo, un lugar para los fangos provenientes de las excavaciones de los canales. El proyecto ganador fue en 1999 el de David Chipperfield Architects, que consiste en la extensión del Cementerio de San Michele, situado en una isla de la laguna entre Venecia y Murano, articulado en dos fases. La primera, prevé la integración de los actuales terrenos de sepultura con la construcción de una serie de nueve patios, de un crematorio y una capilla. Los nueve patios, inaugurados el 27 de septiembre pasado, consisten en un gran espacio cuadrado, con lados de 42x45 metros, y una superficie total de 1.890 metros cuadrados, subdivididos en cuatro pequeñas áreas internas, de las cuales tres como jardín y una pavimentada, cada una dedicada a un Evangelista, con una disponibilidad de 1.020 nichos y 147 osarios. Los patios han sido realizados en un área de relleno con los terrenos provenientes de las excavaciones de la ex Manufactura de Tabaco de Piazzale Roma. El segundo lote de ampliación prevé la formación de una nueva isla sobre el lado este del Cementerio, pero separada por un canal de 15 metros de ancho, que albergará cuatro edificios de sepultura. Los trabajos de la primera fase, iniciados en noviembre de 2003, han sido concluidos en julio de 2007, comprendidos los tiempos necesarios para el relleno de la ensenada y para la consolidación de los terrenos. La intervención fue realizada por la empresa Sacaim, con un costo de cuatro millones y medio de euro.

### Un museo-barca en Bregança, Portugal

Fruto de un concurso ganado en 2003, el Museo Ciencia Viva, inaugurado el verano pasado en la pequeña ciudad medieval de Bregança en Portugal, se ubica sobre el lecho de un río, al que abre tres amplias fachadas transparentes. El proyecto lleva a firma italiana, la joven arquitecta Giulia de Appollonia que vivió 13 años en Portugal. Realizado en parte gracias a la co-financiación del proyecto Polis, el Museo, que debía inicialmente ser una especie de urban center, ha triplicado sus dimensiones hasta alcanzar aproximadamente 580 m<sup>2</sup> de área cubierta y 1.760 m<sup>2</sup> de espacios abiertos, mutando además su programa funcional. El museo se encuentra en un área caracterizada por una posición altimétrica muy baja respecto al centro histórico y por una fuerte proximidad física con el agua. "Cuando el río está crecido, el museo parece una barca con el agua que golpea sobre la contención de la plataforma" -explica la arquitecta. El museo se convierte en un nodo de un sistema de nuevos recorridos públicos que se concluyen sobre la cobertura-rampa del edificio.



## A Boat-Museum in Bragança in Portugal

The result of a competition won in 2003, the *Ciencia Viva* Museum, inaugurated last summer in the Medieval town of Bragança, Portugal, lies on the banks of a river overlooked by three large glazed façades. The project was designed by young Italian architect Giulia de Apollonia who lived in Portugal for 13 years. Built in part thanks to co-funding by the Polis project, the Museum, which was to be a sort of urban center initially, later tripled in size reaching 580 square meters of indoor area and 1760 square meters of outdoor spaces, and changing its functional program. The museum stands in an area characterized by its very low altimetric situation below the historic center, and by its close physical proximity to the water. "When the river swells, the museum looks like a boat with the water breaking on the containment museums of the platform" - explains architect de Apollonia. The museum will also become the center for a system of new public circulation routes that terminate on the ramp-roof of the building.

## Un nuevo puente sobre el Canal Grande

Luego de 11 años de espera, la estructura, ágil y elegante, del Cuarto Puente sobre el Canal Grande en Venecia -conocido por todos como puente de Calatrava porque es obra del arquitecto valenciano- monta, desde hace dos meses, el agua serpenteante entre Piazzale Roma y la estación ferroviaria. 94 metros de largo, 10 metros de altura en la parte más alta de la arcada y un ancho entre 6 y 9 metros: una obra imponente y controvertida que ha animado la confrontación en la ciudad en estos años, con costos triplicados (entre los 12 y 14 millones de euro) y contenciosos abiertos, pero también el primer signo de contemporaneidad en Venecia. Posicionado en dos fases -primero las dos piezas laterales y luego el arco central- con problemáticas muy complejas y delicadas en un ambiente de tal valor y con dimensiones restringidas, la estructura del puente deberá esperar hasta fin de año para ser finalmente utilizado: faltan montar los escalones laterales, diversos entre sí y realizados con un vidrio traslucido especial de la Saint Gobain, los escalones centrales en traquita, las alzadas laterales y el sugestivo sistema de iluminación nocturna, además de la ovovía para el uso de los discapacitados.



© Comune di Venezia

## A new Bridge over the Grand Canal

After an eleven-year delay, the agile and elegant structure of the Fourth Bridge over the Grand Canal in Venice - known to everyone as the Calatrava bridge, after the architect who designed it - finally soared two months ago over the winding waterway between Piazzale Roma and the train station. 94 meters long, 10 meters high at the tip of the arch and between 6 and 9 meters wide: an impressive and controversial work which animated the debate in the city in recent years, with tripling costs (between 12 and 14 million euro) and open litigation, it is also the first contemporary work in Venice. Laid in place in two phases - first the two stone bases on each side and then the central arch - plagued by complex and delicate issues in a space this tight and valuable, the structure of the bridge will have to wait until the end of the year before it finally becomes operative: yet to be installed are the steps on the sides, each one different and made out of a special translucent glass by Saint Gobain, the central steps made out of trachyte, the lateral railings and the suggestive night lighting system, as well as the cable car for the physically disabled.

## La Spezia proyecta su frente al mar

El grupo guiado por el valenciano José María Tomás Llavador ha sido el ganador del concurso internacional de ideas, promovido por el Municipio y la Autoridad Portuaria de La Spezia, y la Región Liguria, para el proyecto del nuevo waterfront de La Spezia. La propuesta de Llavador, arquitecto urbanista de fama internacional, es un proyecto refinado tanto por el diseño de la línea de la costa que por las conexiones con la ciudad, que cambiará el rostro de la ciudad. El concurso, al que han participado algunos de los más importantes nombres del panorama arquitectónico contemporáneo, se planteaba como objetivo la valorización y la recuperación para el uso urbano de Calata Paita y del todo el frente al mar de la ciudad, desde vía San Cipriano hasta el Portezuelo Mirabello. Además, debía ser redefinida en términos cualitativos el área de via Italia con el fin de facilitar al máximo la relación peatonal entre la ciudad y su mar. Para recalificar, valorizar y recuperar para el uso turístico y náutico la Calata Paita del puerto mercantil de La Spezia y del waterfront de la ciudad, Llavador, junto con Amedeo Schiattarella y Aldo Mazzanobile, ha apostado sobre la horizontalidad y sus vacíos que penetran el espacio urbano con nuevos ámbitos para la socialidad. A Calata Paita encontrarán espacio, junto a las funciones de transporte marítimo, náutica y estación de cruceros, estructuras hoteleras con espacios congresuales, espacios comerciales y direccionales, estructuras culturales y para la diversión, espacios verdes y, de manera marginal, residencia. El grupo estará encargado del proyecto de las obras públicas del área objeto del concurso.

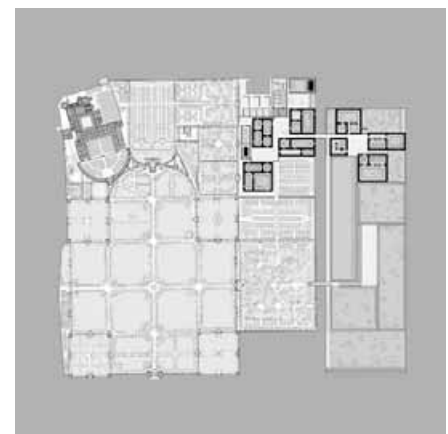
## La Spezia Designs its Waterfront

The group led by José María Tomás Llavador from Valencia won the international competition for ideas, tendered by the City and the Port Authority of La Spezia and the Regione Liguria, for the design of the new waterfront of La Spezia.

The solution proposed by Llavador, an internationally renowned architect and city planner, is a project which presents a refined design for both the coastline and the connections with the city, which will change the face of La Spezia. The objective of the competition, whose participants included some of the most important figures in contemporary architecture, was to enhance and restore to urban use the Calata Paita and the entire seafront of the city, from Via San Cipriano to the Porticciolo Mirabello. In addition, the area along Viale Italia was to be redefined in qualitative terms, to encourage the pedestrian connection between the city and its sea.

To regenerate, cultivate and reclaim the area for functions related to tourism and boating at the Calata Paita in the merchant port of La Spezia and the city's waterfront, Llavador, in collaboration with Amedeo Schiattarella and Aldo Mazzanobile, focused on the horizontality and on the voids that permeate the urban space, new grounds for socialization. Calata Paita will complement the spaces occupied by the functions of maritime transport, with areas designated for yachting and a cruise ship terminal, hospitality spaces with conference facilities, retail and office spaces, cultural and entertainment spaces, green spaces, and arginally, residential areas.

The group will also receive the commission to design the public works in the area concerned by the competition.





# Books

## Libreria



### Ciudades portuarias y waterfront urbanos. Búsqueda bibliográfica

Curadora

Oriana Giovinazzi

Ediciones Città d'Acqua, Venezia,

septiembre 2007

260 pág. (euro 15)

ISBN 978-88-903123-0-4

La publicación bibliográfica recoge datos recientes extraídos de artículos, documentos, volúmenes monográficos y sitios web disponibles en Italia y el resto del mundo sobre el tema de las ciudades portuarias y sus waterfront urbanos. Se trata de un instrumento ágil y actualizado direccionado a los que estudian y trabajan en este ámbito disciplinario. Cada indicación bibliográfica se acompaña de un breve comentario curado por Oriana Giovinazzi.

“Los resultados de las investigaciones y de los estudios que el Centro Città d'Acqua lleva a cabo desde algunos años sobre los fenómenos y sus problemáticas que interesan las ciudades portuarias y los waterfront urbanos, han puesto en evidencia la importancia de difundir instrumentos y métodos para el conocimiento de las temáticas relativas a las ciudades de agua. En los últimos años ha surgido la exigencia de indagar sobre el estado de la producción bibliográfica y de la aplicación de “buenas prácticas”. Con este objetivo se ha implementado la investigación bibliográfica, componiendo un índice lo más exhaustivo posible, a través de la individualización en manera estructurada y razonada las publicaciones de interés y las intervenciones de relieve en este ámbito. La documentación científica se divide en dos secciones, la primera propone “Recorridos de lectura” y publicaciones que hacen referencia a estudios específicos, mientras la segunda recoge diversos materiales “De revistas” con referencia, en particular, a experiencias concretas.

En la búsqueda de textos y artículos sobre las numerosas y complejas temáticas relacionadas a las “Ciudades portuarias y los waterfront urbanos”, han sido individualizados, dentro de dos secciones principales, tres ámbitos temáticos específicos: la “Relación ciudad-puerto”, las “Políticas sobre los waterfront” y los “Proyectos de waterfront”; algunas palabras claves referidas a las diversas temáticas, guían al lector en la búsqueda.

Contemplando un segmento temporal muy amplio, se ha concentrado la atención sobre las publicaciones editadas a partir de la mitad de los años '80, dado que en el período tomado en consideración se puede hacer referencia a argumentos y materiales de un cierto relieve y, aún hoy, actuales. Fue posible delinear de este modo un cuadro articulado de las publicaciones existentes”.

[www.citiesonwater.com](http://www.citiesonwater.com)

The Centre Cities on Water have produced a bibliographical publication which gathers recent information about articles, documents, monographs and websites available in Italy and abroad on the theme of port cities and urban waterfronts. This is an agile and updated tool that intends to be useful for anyone studying or working in the field of this discipline. Every book and magazine has been reviewed with a short comment by Oriana Giovinazzi. A special section is devoted to the web sites of cities on water around the world.

“The results of the research and studies which the Centre Cities on Water has been conducting for many years on the phenomena and issues involving port cities and urban waterfronts, have highlighted the importance of diffusing tools and methods for understanding the themes involved in cities on water. In recent years, it has become necessary to investigate the state of the art in terms of bibliographic production and the application of “best practices”.

This is the objective that underlies this bibliographical research, composing the most exhaustive index possible, through the application of a structured and reasoned method to identify publications of interest and significant reports in this field.

The scientific documentation is classified in two sections: the first offers “Reading itineraries” and publications that refer to specific studies, while the second gathers a variety of materials “From the Magazines” with specific reference to concrete experiences.

The intent to locate texts and articles on the numerous and complex issues involving “Port cities and urban waterfronts” has led to the identification of three specific thematic areas within each of the two principal sections: the “City-port relationship”, “Waterfront Policies” and “Waterfront Projects”; several key words refer to the different themes to guide the reader in his research.

While considering a rather extensive period of time, it was deemed appropriate to concentrate attention on the publications starting in the mid-Eighties, given that the period under consideration offers references to issues and materials of primary importance and are still relevant today. It has thus been possible to delineate an articulated survey of existing publications”.

[www.citiesonwater.com](http://www.citiesonwater.com)

Emilio Beltrán Sánchez, Rafael Lobeto Lobo, Ana Belén Campuzano Laguillo (editores),

### La nueva legislación portuaria y marítima

Navalia Aula, Cuadernos n. 1, Autoridad Portuaria de Santander, 2007

El volumen recopila los resultados del Curso de Verano del 2005, organizado en Santander por la Autoridad Portuaria de Santander, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, la Universidad de Cantabria y el Instituto Europeo de Estudios Marítimos sobre el tema relativo a la legislación portuaria en España y la modernización del derecho marítimo, incluidas las transformaciones más recientes, sujetas a las dinámicas de los progresos tecnológicos, sociales y económicos.

The book gathers the proceedings at the 2005 Curso de Verano del 2005, promoted in Santander by the local Port Authority, the International University Menéndez Pelayo, the Universidad de Cantabria and by the Instituto Europeo de Estudios Marítimos. Issues under discussion were port legislation in Spain and the actualization of the maritime law, including the most recent transformations due to technological, social and economic changes.

### Genova 1997-2007. Programmi, obiettivi, risultati

Comune di Genova, 2006, pp. 175

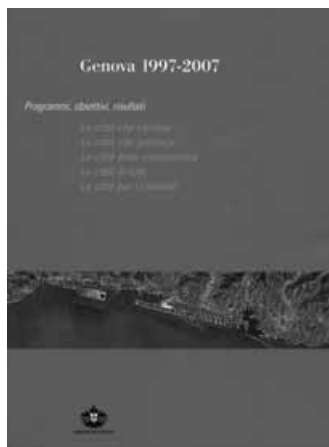
### Noi che abbiamo visto Genova

Comune di Genova, 2006, pp. 80

Durante el último decenio del siglo pasado, Génova debió afrontar la crisis del modelo socio-económico que había caracterizado su historia precedente (crisis demográfica, crisis de la gran industria con participación estatal, dificultad de desarrollo del puerto y de las infraestructuras a él conectadas, abandono del patrimonio artístico y cultural de la ciudad) y fue necesario repensar profundamente el delinear una nueva ciudad. En el decenio entre la mitad de los años Noventa y mitad del 2000 se registran grandes cambios, hoy a la vista de todos. Articulado en capítulos -La ciudad que cambia, la ciudad que produce, la ciudad del conocimiento, la ciudad de todos, la ciudad para los ciudadanos- el libro recorre las etapas principales, desde los primeros pasos hacia la Conferencia Estratégica de 1999 hasta la del fin del mandato y el Plan Regulador social de mayo de 2006. El segundo volumen recorre la capacidad recuperada de Génova de mirar dentro de sí misma y de comunicarse con los otros. Un viaje a través de la cartografía de la ciudad y el continuo mutar de sus colores y humores.

Los dos volúmenes han sido promovidos por el Alcalde y la Junta Municipal y realizados por la Secretaría de Comunicaciones y Promoción de la ciudad.

Through the last decade of the twentieth century, Genoa was forced to deal with the crisis of the social and economic model that had characterized its past history (demographic crisis, crisis of state-run heavy industry, difficulty in the development of the port and the infrastructures connected with it, neglect of the artistic and cultural heritage of the city) and it became vital to profoundly reconsider how to delineate a new idea of city. The decade between the mid-1990s to the mid-2000s was a period of great changes, which are visible to everyone today. Articulated in chapters – the city that changes, the city that produces, the city of



knowledge, the city for everyone, the city for citizens – the book recounts the principal phases, from the initial steps towards the 1999 Strategic Conference to the final end-of-term conference and the social Master plan in May 2006.

The second book describes how Genoa was able to find the strength to look within itself and to communicate itself to others. A journey through the city's cartography and the continuous changes in its colors and moods.

The two books were promoted by the Mayor and the City Council and were produced by the city's Assessorato alla Comunicazione e Promozione.

### Fieldwork. Landscape Architecture Europe

Edited by the Landscape

Architecture Europe Foundation (LAE),

Birkhäuser, Basel-Boston-Berlin, 2006,

pp. 255

*Fieldwork* es el primer número de una nueva publicación trienal dirigida a los interesados en arquitectura del paisaje en Europa y el mundo. Es un trabajo colectivo, realizado por un grupo de profesionales del sector que, a través de un amplio trabajo de discusión, confronta diversas formas de encarar y diferentes filosofías de lectura del territorio. El primer número presenta 43 extraordinarias intervenciones de arquitectura del paisaje, desde Dublín a Atenas, realizadas con respeto por las peculiaridades específicas y los modos de pensar, y al mismo tiempo, la forma de la invención.

Los proyectos son acompañados por siete ensayos sobre algunos de los temas más candentes de la arquitectura del paisaje europeo de hoy. Los proyectos y los ensayos han sido seleccionados por un jurado independiente de profesionales del campo de diversos países europeos y realizado por un team de expertos.

*Fieldwork* is the first issue of a new publication on landscape architecture. coming out every 3 years. It presents 43 groundbreaking landscape architecture projects from Dublin to Athens, whose authors have done sensitive fieldwork, with respect for customs and mentalities, and pleasure in the play of their own powers of invention. The projects are supplemented by seven essays on the most burning issues of European landscape architecture of today. The projects and the essays have been selected by an independent jury of practicing landscape architecture from various European countries and edited by a team of experienced European experts in the field.



## Quale Venezia.

### Trasformazioni urbane 1995-2005

Leonardo Benevolo, Roberto D'Agostino, Mariolina Toniolo (a cura di), Marsilio Editore, Venezia, 2007, pp. 173

En el decenio que comprende el cambio de milenio, Venecia, ciudad de agua y tierra, ha intentado repensar y adecuar su forma física mediante un nuevo plan regulador y un conjunto de intervenciones puntuales. Inspirada en las líneas programáticas que habían llevado a la elección del alcalde Massimo Cacciari, la experiencia de Venecia fue un ejemplo de método, como prueba que es posible conjugar plan y proyecto, diseño y gestión, cuando el ente local es guiado en modo autónomo. Mientras cambian los desafíos que la ciudad debe afrontar, este libro intenta documentar el sentido y los resultados de este trabajo. Los tres autores han participado con roles diversos: Roberto D'Agostino como Director de Planeamiento, Leonardo Benevolo como Asesor del alcalde, Mariolina Toniolo como coordinadora de los departamentos en la redacción del Plan Regulador.

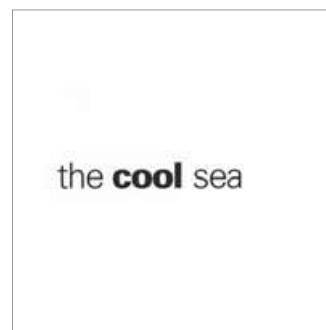
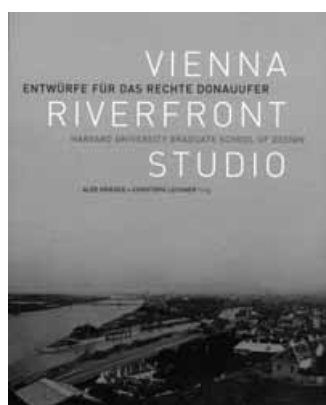
*In the decade surrounding the year 2000, Venice, the city of water and earth, tried to rethink and adjust its physical shape by means of a new master plan and a series of specific interventions. Inspired by the program guidelines that led to the election of Massimo Cacciari as Mayor, the experience of Venice was also an example of method, proof that it is possible to conjugate plan and planning, design and management, when local government is guided in an authoritative manner. While the challenges that the city must address are changing, this book seeks to document the meaning and the results of this work. The three authors participated in the experience in different roles: Roberto d'Agostino as Councillor for City Planning, Leonardo Benevolo as consultant to the Mayor, Mariolina Toniolo as the coordinator of the offices for the development of the Master plan.*

## Vienna Riverfront Studio

A cura di Alex Krieger + Christoph Lechner, Harvard College, USA, 2007, pp.103

El libro presenta el riverfront a lo largo del Danubio, en Viena, elaborado por un grupo de estudiantes americanos de la Graduate School of Design, Harvard University. Las propuestas valorizan la integración entre ríos, costas y el interior, reconociendo siempre al río el rol de importante eje de transporte gracias a los ferries veloces que los atraviesan. Mientras la costa izquierda del Danubio se ha ya desarrollado, en particular gracias a la estación de gas Freudenu y a la Donauinsel, el lado derecho necesita valorizar su posición de punto de intercambio entre diversas modalidades de transporte.

*The volume presents the results of a planning workshop for the development of a new concept for the waterfront in Vienna along the Danube river, elaborated by a group of American students of the Graduate School of Design of Harvard University. All the proposals stressed the integration between river, banks and the hinterland, giving in particular to the river the important role of axis of transportation thanks to the fast ferries running along the river. While the left bank of the Danube is already developed, in particular through the Freudenu gas station and the Donauinsel, the right river bank need to take advantage of its position of intermodal point of different modes of transportation.*



## The Cool Sea.

Waterfront Communities Project Toolkit  
Edited by the Waterfront Communities

Project Management Office, 2007, pp. 182

Se trata del informe de conclusión del proyecto trienal Waterfront Communities Project, presentado en Edimburgo, en ocasión del encuentro final, en marzo pasado. El proyecto ha reunido 9 ciudades – Goteborg, Oslo, Aalborg, Odense, Gateshead-New-castle, Kingston upon Hull, Schiedam, Hamburg, y Edimburgo –, un total de 6 naciones, que se encuentran sobre el mar del Norte, involucradas en procesos de regeneración urbana estratégica y de desarrollo de las áreas urbanas y portuarias centrales.

El resultado es una especie de “manual de uso” para el desarrollo del waterfront que ha sido el resultado de un trabajo comparado.

[www.waterfrontcommunitiesproject.org](http://www.waterfrontcommunitiesproject.org)

*It is the final report of the Waterfront Communities Project, presented in Edimburgh in March 2007, during the project closing meeting. The project has linked together nine North Sea cities engaged in strategic regeneration and the sustainable development of harbour and inner city areas.*

*The result is a sort of “toolkit”, which captures the learning from 3 years work among 9 cities engaged in the regeneration of their waterfront: Goteborg, Sweden, Oslo, Norway, Aalborg and Odense in Denmark, Gateshead-New-castle and Kingston upon Hull in UK, Schiedam in the Netherlands, Hamburg in Germany, and Edimburgh, Scotland, Lead Partner of the project. Through the identification of “key elements” - strategy, locals, planning, design, economic and social potentialities – an integrated approach has been achieved, fundamental in waterfront regeneration.*

[www.waterfrontcommunitiesproject.org](http://www.waterfrontcommunitiesproject.org)

Apellidos, nombre Surname, name \_\_\_\_\_

Organización Organisation \_\_\_\_\_

Dirección Address \_\_\_\_\_

Código postal Postcode \_\_\_\_\_

Ciudad City \_\_\_\_\_

País Country \_\_\_\_\_

Teléfono Phone \_\_\_\_\_

Fax Fax \_\_\_\_\_

e-mail e-mail \_\_\_\_\_

NIF n. fiscal code n. \_\_\_\_\_

VAT n. VAT n. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_ Sírvase enviarme \_\_\_\_ subscripción/es anuales (2 publicaciones al año)

\_\_\_\_ Please send me n. \_\_\_\_ annual (2 issues per year) subscription/s

Para Italia y Europa (gastos de envío incluidos) For Italy and Europe (postage included)

40 euro

Extranjero (gastos de envío incluidos) Outside Europe (postage included)

45 euro

Numeros atrasados \_\_\_\_ cada unidad (gastos de envío incluidos) Back issues \_\_\_\_ per copy (postage included)

18 euro

**Pago Payment**

\_\_\_\_ Sírvase enviario contra reembolso (sólo para Italia) Please forward C.O.D. (only for Italy)

\_\_\_\_ Autorizo que cargue en mi tarjeta I authorise you to charge my

\_\_\_\_ Visa \_\_\_\_ Eurocard \_\_\_\_ CartaSI \_\_\_\_ Mastercard \_\_\_\_ American Express

n. n. \_\_\_\_\_

Fecha de caducidad Expiry date \_\_\_\_\_

\_\_\_\_ Por pago mediante cheque internacional o transferencia, enviar una email al Centro Città d'Acqua: [citiesonwater@iuav.it](mailto:citiesonwater@iuav.it)\_\_\_\_ To pay through international cheque or bank draft, send an email to Cities on Water: [citiesonwater@iuav.it](mailto:citiesonwater@iuav.it)

\_\_\_\_ Factura sólo para empresas y organismos públicos Invoice for Companies and Public Bodies only

Fecha Date \_\_\_\_\_

Firma Signature \_\_\_\_\_

**Enviar por fax al Centro Internacional Città d'Acqua****Fax it to the International Centre Cities on Water Fax +39,041.5286103**

portus



### Vazios urbanos urban voids Trienal de Arquitectura de Lisboa Lisbon Architecture Triennale 2007, Caleidoscopio

En la ciudad contemporánea, uno de los mayores recursos para su verificación reside en los lugares degradados, "obsoletos", o marginales., que encontramos diseminados desde el tejido urbano consolidado a las periferias. Forman una verdadera red de posibilidades, que, cuando son evaluadas en conjunto, pueden producir un profundo impulso reformador de la ciudad. Vacios urbano, brownfields, terrain vague o espacios banales, son designaciones comunes para estos lugares que deberían estar presentes de forma consciente y concertada, en los planes estratégicos de las ciudades.

Este es el tema central de la primera Trienal de Arquitectura de Lisboa realizada desde el 31 de mayo al 31 de julio. El catálogo recopila los materiales relativos a las exposiciones, subdivididos en diversas partes de la ciudad, sobre la arquitecta portuguesa e internacional y las conferencias y seminarios temáticos.

In the contemporary city, one of the major resources for development lies in abandoned, obsolete or marginal sites, disseminated throughout the consolidated urban fabric and the suburbs.

They represent a network of opportunities that, when considered all together, may provoke a profound stimulus for transformation in the city.

Urban voids, brownfields, terrains vagues or common spaces, are just some of the most popular expressions used to define these places, places that have every right to appear in the strategic plans of cities.

This was the central theme for the first Lisbon Architecture Triennale from May 31 through July 31.

The rich catalog gathers the material relative to the exhibitions, divided among the various parts of the city, on Portuguese and international architecture and from the thematic lectures and seminars.