

Words Palabras

Barcos que cruzan el Bósforo...

«... Desde mi niñez siempre he vivido en algún altozano desde el que se veía y se controlaba el Bósforo, aunque fuera de lejos y entre edificios, cúpulas y colinas. Posiblemente por el significado moral que comporta el poder ver el Bósforo aunque sea de lejos, en las casas de Estambul la ventana que da al mar ocupa el lugar del *mihrab* de las mezquitas (o del altar de las iglesias, o del tevan de las sinagogas) y los sillones, sofás, sillas y mesas de comedor se disponen de manera que miren siempre en esa dirección.

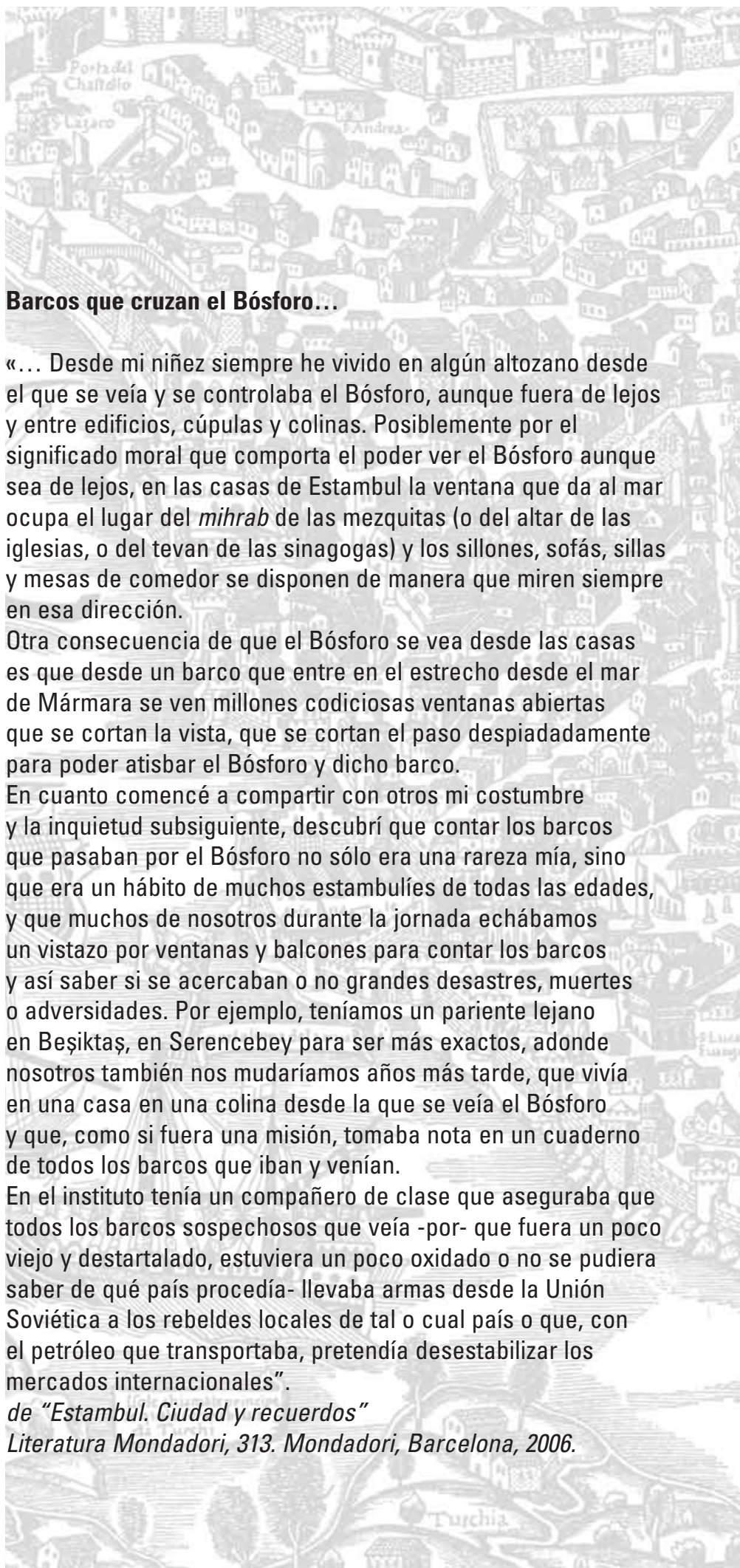
Otra consecuencia de que el Bósforo se vea desde las casas es que desde un barco que entre en el estrecho desde el mar de Mármara se ven millones codiciosas ventanas abiertas que se cortan la vista, que se cortan el paso despiadadamente para poder atisbar el Bósforo y dicho barco.

En cuanto comencé a compartir con otros mi costumbre y la inquietud subsiguiente, descubrí que contar los barcos que pasaban por el Bósforo no sólo era una rareza mía, sino que era un hábito de muchos estambulíes de todas las edades, y que muchos de nosotros durante la jornada echábamos un vistazo por ventanas y balcones para contar los barcos y así saber si se acercaban o no grandes desastres, muertes o adversidades. Por ejemplo, teníamos un pariente lejano en Beşiktaş, en Serencebey para ser más exactos, adonde nosotros también nos mudaríamos años más tarde, que vivía en una casa en una colina desde la que se veía el Bósforo y que, como si fuera una misión, tomaba nota en un cuaderno de todos los barcos que iban y venían.

En el instituto tenía un compañero de clase que aseguraba que todos los barcos sospechosos que veía -por- que fuera un poco viejo y destartado, estuviera un poco oxidado o no se pudiera saber de qué país procedía- llevaba armas desde la Unión Soviética a los rebeldes locales de tal o cual país o que, con el petróleo que transportaba, pretendía desestabilizar los mercados internacionales”.

de “Estambul. Ciudad y recuerdos”

Literatura Mondadori, 313. Mondadori, Barcelona, 2006.





On the Ships that Passed through the Bosphorus...

“... All my life, starting in childhood, I’ve always lived on hills overlooking the Bosphorus – if only from a distance, and between apartments, the domes of mosques, and hills. To be able to see the Bosphorus, even from afar – for Istanbul this is a matter of spiritual import which may explain why windows looking out onto the sea are like the *mihrabs* in mosques, the altars in Christian churches, and the tevans in synagogues, and why all the chairs, sofas and dining tables in our Bosphorus-facing sitting rooms are arranged to face the view. Another result of our passion for Bosphorus views: if you are on a ship sailing in from the Marmara, you are met with Istanbul’s millions of greedy windows blocking each other’s views, mercilessly crowding each other out to get a better look at your ship and the waters through which it is moving. Counting ships passing through the Bosphorus might be a strange habit, but since I began discussing it with others, I’ve discovered that it’s common among Istanbulites of all ages: in the course of a natural day, a large number of us make regular trips to our windows and balconies to take account, and we do so to get some sense of the disasters, deaths and catastrophes that might or might not be heading down the straits to turn our lives upside down.

In Beşiktaş, where we would move when I was adolescent, there lived, in a house in Serencebey on a hill overlooking the Bosphorus, a distant relation who took notes about every passing ship so diligently you might have thought it was his job. And there was a lycée classmate of mine who was sure that every suspicious-looking ship – anything that was old, rusty, in poor repair, or of unknown origin – was either smuggling Soviet arms to insurgents in such and such a country or carrying petrol to some other country to wreak havoc on the world markets”.

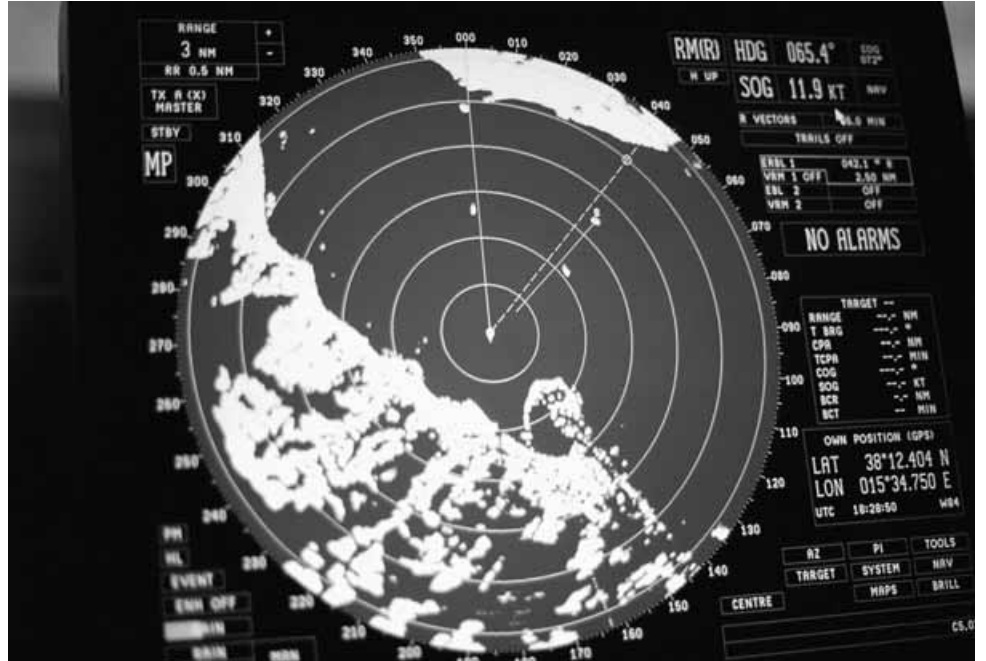
*from “Istanbul. Memories of a City”
Faber and Faber Limited, London, UK, 2005.*

Images



Imágenes

Sciamano luci
all'improvviso
da lontano
in cammino sull'acqua
nocchieri di ufo,
sfiorano il mare.



Gianfranca Cacciatore: viaje sin fin

El inequívoco sentido del viaje atraviesa, como una espada, el espacio trazado por las últimas imágenes de la búsqueda creativa de Gianfranca Cacciatore. El sentido del moverse de un alma inquieta, que trasmigra continuamente fuera de la dimensión que la sostiene, se encuentra vivamente expresado por la secuencia fotográfica, donde los espacios significan el inicio y el fin de cada experiencia humana. En estas netas texturas, la intensidad de la experiencia personal fluctúa y vaga con la fuerza de la emoción, con la voracidad del conocimiento y el humilde dato cierto de la propia inseguridad.

"Swiftly, swiftly flew the ship,
Yet she sailed softly too:
Sweetly, sweetly blew the breeze-
On me alone it blew..."

silba el poeta* al viento y a la noche, y las palabras saltan entre imágenes e imágenes, agitando inexorablemente las certezas que hemos diseminado en el camino. La languidez nos penetra en el andar, sólo con la consolación de ser fuertes para desafiar a toda costa, aquella ceguera que nos impide ir más allá de la línea de nuestros destinos.

Hojeando la secuencia de sus imágenes y, cambiando continuamente el recorrido, como en un palíndromo lingüístico, Gianfranca Cacciatore nos habla y nos cuenta de sí misma y de nosotros, sumergiéndonos en un juego de enigmas del cual es fatigoso prever el decantar. Pero ardua resta la liberación del perenne sentido de inquietud que nos acompaña, aquel autómatas que percibimos como real y que el artista quisiera encerrar en la jaula de un solo fotograma. Un exorcismo, aquella imagen en pausa de una pantalla radar que ingenuamente, después de un perenne vagar, nos protege en la certeza de reconocernos.

Giuseppe Vanzella

*Coleridge T. Samuel, *The ballad of the old sailor*.
(Corría la nave, corría./Sin temblores, sin tregua./Y dulce, dulce soplabla la brisa -/Soplaba sólo sobre mí ...")

Gianfranca Cacciatore: The Endless Journey

The unequivocal sense of traveling, like a sword, pierces the space traced by the most recent images in Gianfranca Cacciatore's creative research. The sense of a restless soul moving, migrating constantly beyond the dimension that underlies it, is vividly captured by the photographic sequence, where the spaces signify the beginning and the end of every human experience. In these distinct fields, the intensity of the personal experience fluctuates and drifts with the force of emotion, with the voracity of knowledge and the humble certain fact of its own insecurity.

"Swiftly, swiftly flew the ship,
Yet she sailed softly too:
Sweetly, sweetly blew the breeze -
On me alone it blew."

Whispered the poet* to the wind and the night,
and the words bounce off between image and image,
inexorably shaking the certainties we have scattered along the way. We are pervaded by languor as we go, with the sole comfort of being strong enough to challenge, at any cost, the blindness that prevents us from crossing the chalk line of our destinies.

Leafing through the sequence of her images and reversing the process in continuation, like in a linguistic palindrome, Gianfranca Cacciatore speaks to us and tells us about herself and about us, immersing us into a game of enigmas whose outcome it is difficult to foresee.

But what remains arduous is the release from the relentless sense of restlessness that pervades us, the golem that we perceive to be real and that the artist wishes to confine into the cage of single photogram. An exorcism, that image stop on a radar screen that naively, after ceaseless wandering, protects us from the certainty of recognizing ourselves.

Giuseppe Vanzella

*Coleridge T. Samuel, *The ballad of the old sailor*.

Plans

Proyectos

Koper. A Competition for the Port

The design of a vast and specialized area such as a large-scale port runs the risk of turning it into a separate body, an element of separation rather than of connection. The winning project seeks integration instead.

Integration with the existing city: instead of a dividing wall, an elevated walkway 5,50 meters overhead connects the historic and newly designed buildings into a new plan, connecting Koper to Ancorano with a pedestrian and bicycle trail. It thus creates a system of squares and public spaces on various levels, opening up for use spaces that are currently hard to access, and inviting views of the port areas. In particular, at the entrance, an elevated space accessible from the outside provides facilities for shipping agents, port operators, tourist agencies, etc.

Integration into the landscape: an objective of the competition was to meet European standards to reduce pollution and energy consumption. The project proposes to create a green port, by covering the roofs of the warehouses with grass such as xeroflor and using the roofs of the large new parking garages to cultivate grape vines.

The relocation of a water course allows the central axis to be equipped with wind turbines and the roofs of the public buildings to carry solar panels, with a vast green area that surrounds and penetrates the new district.

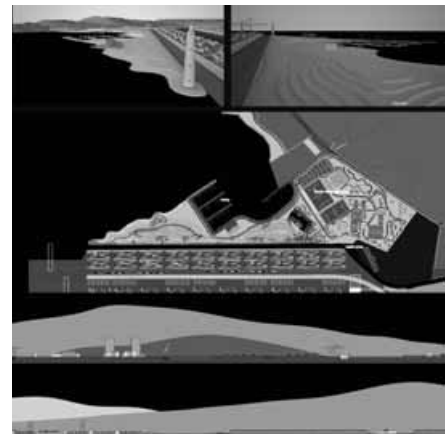
Functional integration: the port also includes qualified residential functions and services for visitors and tourists. An artificial protective hill is created towards Ancorano with sports and leisure facilities and a marina for local use, while the tourist port is located below the historic city center. A large energy park, which may be visited by administrators and schools, exhibits the latest prototypes of renewable energy sources. The marsh at Skocianske Zatok is protected from the traffic and enhanced with controlled access for birdwatchers and researchers.

Capodistria. Concurso para el puerto

El proyecto de una vasta área especializada como un gran puerto corre el riesgo de convertirse en un cuerpo separado, un elemento de división, no de unión. Contrariamente el proyecto premiado busca la integración. Integración con la ciudad existente: en lugar de un muro divisorio, una pasarela sobrelevada a 5,50 metros de altura envuelve los edificios históricos y de proyecto en un nuevo diseño, conectando Capodistria y Ancorano con una pista peatonal y ciclable. Se crea así un sistema de plazas y de espacios públicos en varios niveles, abriendo al uso espacios actualmente de difícil acceso, e invitando a la vista de las áreas portuarias. En particular, en correspondencia con el ingreso, un espacio sobrelevado accesible desde el externo se ha implementado para expediciones, operadores portuarios, agencias turísticas, etc.

Integración con el paisaje: un objetivo del concurso era entrar en los standards europeos de reducción de la polución y de los consumos energéticos. La propuesta es un puerto verde, recubriendo los techos de los galpones con mantos erbosos tipo xeroflor y usando las coberturas de los nuevos grandes estacionamientos para hacer crecer viñedos. El traslado de un curso de agua permite implementar el eje central con pilones eólicos a turbina y los techos de los edificios públicos con paneles solares, mientras una amplia área verde circunda y penetra el nuevo conjunto.

Integración funcional: el puerto alberga en sus bordes también funciones residenciales cualificadas y servicios para visitantes y turistas. Hacia Ancorano se crea una colina artificial de protección, con actividades deportivas y lúdicas y una marina de uso local, mientras el puerto turístico se ubica por debajo del centro histórico. Un gran parque de la energía, visitable por administradores y por las escuelas, expone y usa los últimos prototipos sobre las energías renovables. El estanque de Skocianske Zatok es protegido del tránsito y valorizado con una accesibilidad controlada por bird watchers e investigadores.



Autores/Authors:

Marco Venturi Lučka Ažman Momirski, Samo Oblak
Tjaša Pečnik, Marko Stanovnik, Jure Šuštar,

Consulente/Consultant: Mario Marri

The Historic Port of Malmö becomes a University Center

With the objective of regenerating its international port, one of the most significant historical and architectural legacies of Sweden, by changing its use, the city of Malmö has decided to assign the area to the University.

In 1997, the first international competition was tendered to define the masterplan for the regeneration and re-functionalization project for the port. Roger Diener won over the other participants thanks to a solution that highlighted the quality of the existing buildings and the prestigious location, and at the same time allowed the new buildings to be configured freely. After winning the competition, Diener & Diener Architekten were commissioned to develop a detailed city plan for the transformation of the port area, with a master plan that defined the guidelines for siting the university buildings, a true urban campus, and the other buildings including the library and a university center that is the focus of the present article. It is located in a place that derives its name from the Swedish word for "tempest" (orkanen). The project is designed to guarantee maximum flexibility by means of possible new expansions for the buildings.



Though the new structures must be recognized as buildings designated for education, they must not renounce the historical identity of the industrial port and the shipyard area. This is why the building is not stylistically pure, but displays layers and a mix of different properties and qualities.

El puerto histórico de Malmoe se convierte en polo universitario

Con el objetivo de recualificar el puerto internacional, uno de los patrimonios histórico-arquitectónicos más relevantes de Suecia, a través del cambio de destinación de uso, la ciudad de Malmoe ha planificado destinar el área a la Universidad. En 1997 fue lanzado el primer concurso internacional con el objetivo de definir el plan urbanístico de la intervención de recuperación y de refuncionalización del puerto. Roger Diener se impuso sobre los otros participantes invitados por la solución que valoriza las cualidades de los edificios existentes y de la prestigiosa localización y, al mismo tiempo, permite una configuración libre de los nuevos edificios. A continuación del concurso, fue otorgado a Diener & Diener Architekten el desarrollo en detalle del planeamiento urbanístico para la transformación del área portuaria, a través de un master plan que define las líneas guía para colocar la ciudad universitaria, un verdadero y propio campus urbano, y varios edificios entre los que se cuentan la biblioteca y el polo universitario, objeto del presente informe. Este último está situado en el lugar que toma el nombre de la palabra sueca "tempestad" (Orkanen). El proyecto está pensado para garantizar la máxima flexibilidad a través de nuevas posibles expansiones de los edificios. Si bien las nuevas estructuras deben ser reconocidas como edificios destinados a la enseñanza, ellas no renuncian a la identidad histórica del puerto industrial y del área de los astilleros navales. Esta es la razón por la cual el edificio no es estilísticamente puro, muestra superposiciones y una mezcla de propiedades y cualidades diversas.

Un premio ex aequo para el rediseño de la dársena de Valencia

El concurso internacional lanzado por el Consorcio Valencia 2007 para proyectar la conexión de la ciudad con el frente marítimo, tiene dos vencedores: Meinhard von Gerkan y Jean Nouvel con José María Tomás Llavador. Entre los 59 grupos presentados, se adjudicaron el primer premio dos arquitectos, ambos buenos conocedores del espacio urbano. A cada uno un primer premio de 125mil euro.

La propuesta de GMP International Architects para "Valencia del Mar-Marina Real Juan Carlos" comprende también una solución para Avenida de Francia, que iniciando desde el centro de la ciudad termina con un nuevo arco sobre la costanera. La propuesta resuelve la relación entre la desembocadura del río y el puerto a través de un amplio espacio público, cuya escala está proporcionada al espacio incluido en la Ciudad de las Artes y las Ciencias. La solución comprende toda el área de intervención y la propuesta urbana para el sector 8 (Grao Urban Development Plan) se considera apropiada y articulada para el ambiente urbano. Esta última se nota por su claridad y el orden que facilita su realización y la adaptación a las necesidades constructivas de los diversos espacios.

La intervención en el puerto conserva y exalta la naturaleza marítima del área y resuelve correctamente las conexiones al norte con las explanadas del frente marino y con la playa de Malvarrosa.

La solución propuesta por Ateliers Jean Nouvel con Tomás Llavador Arquitectos plantea en cambio una eficiente estructura articulada a través de la utilización de diversas soluciones morfológicas, de acuerdo con las condiciones del área. Esta estructura provee excelentes conexiones con el área urbana, ya sea hacia el norte como hacia la playa de Malvarrosa, y hacia la desembocadura del río que incluye el delta que entra en el puerto. La permeabilidad entre los espacios es

An ex Aequo Prize to Redesign the Docks in Valencia

The international competition tendered by the Consorcio Valencia 2007 to design the connection between the city and the seafront, resulted in two winners: Meinhard von Gerkan and Jean Nouvel and José María Tomás Llavador. Of the 59 teams in competition, the first prize was won by the two archi-stars, both with an excellent understanding of urban space. Each of them won a first prize of 125 thousand euro.

The project presented by GMP International Architects for the "Valencia del Mar-Marina Real Juan Carlos" includes a solid solution for the Avenida de Francia, which begins in the city centre and is completed with a new, seafront arch. It proposes a good solution for the mouth of the river and its relationship with the harbour by means of a wide public space, whose scale is in proportion to that of the rest of the spaces included in the Ciudad de las Artes y las Ciencias (City of Arts and Sciences). A comprehensive solution is provided for the entire intervention area.

The urban proposal for sector 8 (Grao Urban Development Plan) is considered appropriate and articulated with the urban environment. It stands out for its clarity. The orderliness of its proposals facilitates its execution and adaptation to the construction needs of the different spaces.



Plans

Proyectos

The treatment of the harbour maintains and upholds the maritime nature of the area. It correctly resolves the northern connection with the seafront esplanade and the Malvarrosa beach.

With regard to this proposal, the Jury considered the solutions put forward in the first phase. It was also the estimation of the Jury that the towers that appear in sector 11 are indicative of a possible future landmark for the city. Other elements, such as the occupation of the thoroughfare which crosses the port, sector 11, and the proposal to designate sector 12 for residential use, must also be interpreted as potential ideas for the future. The Jury's opinion of the treatment of the area of Nazaret that gives on to the river and the future park was positive.

The Ateliers Jean Nouvel, with Tomás Llavador Arquitectos, presents a different solution.

The organisational structure is efficiently articulated through the employment of different morphological solutions, in accordance with the conditions of the area. It provides excellent connections with urban areas, both to the north and the Malvarrosa beach, and to the mouth of the river bed, which is to include a green delta that penetrates the harbour.

The permeability of the spaces is very good.

muy buena y en su conjunto representa una referencia clara en la ciudad creando un nuevo punto central en el cual el paisaje juega un rol clave. Las áreas dedicadas al tiempo libre sobre la costanera de Malvarrosa han sido utilizadas como elementos de transición en relación al puerto interno. Una atención particular merecen los depósitos de almacenamiento en los canales de agua. Fue juzgada positivamente la recuperación de la playa de Nazaret a lo largo de la costa derecha del ex lecho del río.

www.valencia2007.com

As a whole, it represents a clear reference in the city as it creates a new central point in which the landscape plays a key role.

The leisure areas located along the Malvarrosa seafront promenade are employed as transitional elements in relation to the inner harbour.

Specific consideration is given to the harbour storage sheds by means of water channels. Special consideration is given to the excellent presentation of the objectives, although not all are detailed with formal precision. Positive consideration is given to the recovery of Nazaret beach along the right bank of the former river bed.

www.valencia2007.com

Diller Scofidio sobre el waterfront de Boston

El 10 de diciembre de 2006 fue inaugurado el nuevo Institute of Contemporary Art - ICA - de Boston: una estructura futurista sobre el waterfront, realizada por el estudio newyorkese Diller Scofidio + Renfro. Más de 1500 m² de espacio expositivo que, triplicando el área disponible respecto a la precedente sede de Boylston Street, permitirán a la institución programar muestras y eventos de dimensiones hasta hoy imposibles. Externamente el museo se presenta como una composición de paneles verticales en vidrio transparente o translúcido y superficies opacas sin solución de continuidad. Internamente, galerías modulables sin columnas y dotadas de paredes vidriadas proveen la flexibilidad necesaria a los espacios expositivos. La "Long Gallery" es probablemente el más espectacular de los espacios expositivos: se trata de un largo corredor suspendido, cuyo lado norte está constituido por una vidriera con vista sobre la Bahía de Boston.

El museo puede alojar cuatro exposiciones contemporáneamente; la estructura aloja un teatro-mediateca de 325 butacas que permite ampliar la oferta del museo a todas las artes del espectáculo garantizando el soporte multimedial necesario a toda exigencia creativa. El escenario, de 15 metros de ancho, está dotado de un fondo escénico de vidrios que da sobre la bahía. Según las exigencias, éste puede ser parcial o totalmente oscurecido. La estructura dispone de una oficina de prensa state-of-the-art, equipada con estaciones informáticas para acceder a las obras de arte digitales, a los soportes virtuales y a internet.

www.icaboston.org

Diller Scofidio on the Waterfront in Boston

On December 10 2006, the new Institute of Contemporary Art-ICA was inaugurated in Boston: a futuristic structure facing the waterfront, designed by the New York firm Diller Scofidio + Renfro. More than 1500 sqm of exhibition space that triples the area available in the preceding venue on Boylston Street, allowing the institution to schedule exhibitions and events of a heretofore impossible dimension. On the outside the museum looks like a composition of vertical panels made of transparent or translucent glass or continuous opaque surfaces. Inside, the modular column-free galleries with glazed walls provide the required flexibility for the exhibition spaces. The "Long Gallery" is probably the most spectacular exhibition space: a long suspended hallway, whose north side is constituted by a glass wall overlooking Boston Bay. The museum can host 4 exhibitions at the same time; the structure also holds a 325-seat theatre-media library that allows the museum to extend its programs to all the performing arts, guaranteeing the multimedia support required for any creative need. The stage, 15 m wide, has a scenographic glass backdrop overlooking the bay. It can be partially or totally obscured. The structure finally has a state-of-the-art press office, equipped with computer stations for access to digital artworks, virtual supports and Internet. www.icaboston.org



Nothing Studio. The Touch Chalet in Porto Sant'Elpidio

Temporary micro-architecture on the sea. By day, in the sunlight, the glass reflects the water, the sky, the trees: the architectural organism dissipates and blends with the atmosphere of the place. By night it is a large luminous object, a presence that dominates the Adriatic waterfront. The architectural structure of the Touch Chalet in Porto Sant'Elpidio (Ascoli Piceno), Italy, includes a warm, refined, exciting space on one side, and on the other a versatile multi-purpose room. The original quality of the architectural form, a form that is "appropriate" for the place, to this place characterized by a beach modeled by the sea, is reminiscent of a ribbon being wound up, an alien body which has landed on an earthly dimension and wishes to assimilate new experiences and cultures. A pluri-target architecture, with relaxing spaces open to the sea on one side and a Saracen olive tree on the other. The surrounding atmosphere is strongly characterized by the continuity between the built space and the nature around it: ample visual spaces, a glazed view of the horizon, a roof made of a natural wood shell that matches the natural material of the floor.

Nothing Studio. Chalet Touch en Puerto Sant'Elpidio

Microarquitectura temporánea sobre el mar. De día, a la luz del sol, los vidrios reflejan el agua, el cielo, los árboles: el organismo arquitectónico se diluye y se confunde con la atmósfera del lugar. De noche es un gran objeto luminoso, una presencia que se impone decididamente en el waterfront adriático. La estructura arquitectónica que ha previsto por un lado un espacio acogedor, refinado, atractivo, y por otro lado un local versátil, adaptable a exigencias diversas. La originalidad de la forma arquitectónica de el Chalet Touch en Puerto Sant'Elpidio (Ascoli Piceno), Italy, una forma "adaptada" al lugar, a aquel lugar caracterizado por la playa trabajada por el mar, evoca una cinta que se desarrolla, un cuerpo extraño posado sobre una dimensión terrestre deseosa de acoger nuevas experiencias y nuevas culturas. Una arquitectura del carácter pluritarget, con atmósferas relajadoras en contacto con el mar por un lado y con un olivo sarraceno por el otro. La atmósfera que se respira está fuertemente connotada por la presencia de soluciones de continuidad entre ambiente construido y naturaleza circunstante: amplios espacios visivos, una vidriada sobre el horizonte, una cobertura constituida por una piel de madera natural en armonía con los materiales naturales del pavimento. El edificio muta disposición y semblanza con el cambio de las estaciones: en verano se abre para acoger la playa convirtiéndose en una prolongación del establecimiento balneario y en invierno asume características más íntimas y sofisticadas; el carácter cíclico del edificio, su mutar imagen y función al mutar las estaciones, incluye una cualidad singular, ligada a las categorías del provisorio y del efímero que denotan tradicionalmente la arquitectura balnearia. www.nothing.it

The building changes its configuration and appearance with the seasons: in the summer it opens up to include the beach, becoming an extension of the beach facilities, and in the winter it becomes more intimate and sophisticated; the cyclical nature of the building, its changing image and functions depending on the season, evoke its singular quality, based on the temporary and ephemeral concept that traditionally underlies resort architecture. www.nothing.it



Books Libreria



Ciudades Cuadradas, Paraísos Circulares. Los Planos Urbanísticos de Río de Janeiro en el siglo XIX

Verena Andreatta, Mauad,
Rio de Janeiro, 2006, pp. 232

Como entender a formação, ao longo dos anos, da moderna metrópole do Rio de Janeiro? Cidades Quadradas, Paraísos Circulares é o primeiro livro que, com profundidade e detalhes reveladores até então inéditos, enfoca os aspectos urbanísticos que colaboraram decisivamente para a construção desta metrópole, com ênfase nas influências que o pensamento urbanístico ocidental teve sobre as políticas urbanas da cidade, e em verificar como essas políticas e suas realizações também transformaram esse pensamento, influenciando em sua evolução. Ou seja, como salienta a autora, a arquiteta e urbanista Verena Andreatta, que foi Presidente do Instituto Municipal de Urbanismo IPLANRIO/Pereira Passos no período 1993-2000, “uma viagem de ida e volta”, demonstrando que o pensamento urbanístico ocidental não é patrimônio de uns poucos, e sim que se configurou de forma dialética entre ambos os lados do Atlântico.

É assim que, neste livro, analisam-se os dez Planos Urbanos formulados para o Município do Rio de Janeiro desde a Independência do Brasil e para cada um deles, nesta “viagem de ida e volta”, aponta-se a correspondência com o pensamento ocidental da época e também como o urbanismo do Rio, por sua vez, influenciou na construção da Urbanística ocidental. A visão adotada permitiu à autora superar a tentação de ficar somente no mimetismo a respeito dos modelos do exterior, como tantas outras vezes tem sido mostrado na produção científica nacional.

Entre os dez Planos, Verena Andreatta centra sua principal atenção nos três que constituem as origens do Urbanismo do Rio de Janeiro: o Relatório de Obras de Beaurepaire-Rohan, de 1843; os Relatórios da Comissão de Melhoramentos de 1875-1876; e o Plano de Reforma da Cidade do Prefeito Pereira Passos, de 1903-1906.

Neles mostra, respectivamente, as correspondências com as correntes higienistas e de saúde pública; com o instrumento dos alinhamentos como base de conformação do direito da propriedade urbana; e a utilização dos modernos serviços urbanos para a extensão da cidade e a modernização do centro de origem colonial.

Para o livro, que tem rica e rara iconografia, a autora também elaborou mapas interpretativos de cada um desses três Planos, que normalmente eram somente listados de obras, sobre a base cartográfica atual. Também reproduz, pela primeira vez, as plantas dos alinhamentos da Cidade produzidas para os Relatórios da Comissão de Melhoramentos de 1875-76, cujos originais inéditos se encontram depositados no Arquivo Nacional. E ainda aporta diferentes documentos gráficos e escritos de suporte dessa análise.

A constante comparação com a urbanística nas cidades de referência da Europa e dos Estados Unidos permitiram à autora mostrar a atualidade das propostas de cada época, como prova de que, salvas as diferenças culturais e econômicas, tem que ser refutado o suposto atraso cultural da cidade do século XIX. As revelações de Verena Andreatta neste livro certamente atrairão não só profissionais da área como todos aqueles que se interessam pela História do Rio de Janeiro e do pensamento ocidental.

How can one comprehend the changes that have affected the modern metropolis of Rio de Janeiro throughout the years? “Square Cities, Circular Paradises”, is the first book to focus on the urban planning aspects that have played a decisive role in the construction of this metropolis, stressing the influence that western urban planning philosophy has had on the urban policies of the city, and on verifying how those policies and the way they were carried out also transformed this way of thinking, having a major effect on the way it evolved. In the words of the authoress, architect and urban planner Verena Andreatta - who was Chairwoman of the Urban Planning Institute IPLANRIO / Pereira Passos from 1993 to 2000 -, this is a “A Return Journey”, demonstrating that western urban planning philosophy is not the patrimony of a privileged few, and the work shows how it grew on both sides of the Atlantic Ocean.

And so this book analyses the ten Urban Plans prepared for the Borough of Rio de Janeiro since Brazil became an independent republic, and for each one of them, in this “return journey”, she describes how the western thinking of the period and also how the urbanism of Rio, in turn, played a part in the construction of western urban planning. The perspective adopted has enabled the authoress to overcome the temptation of focusing exclusively upon models copied from abroad, of which there is so much past evidence in national scientific production.

Of the ten Plans, Verena Andreatta concentrates mainly on the three that constitute the origins of the Urban Planning for Rio de Janeiro: the Works Reports issued by Beaurepaire-Rohan, dating back to 1843; the Improvements Commission Reports from 1875-1876; and the City Reform Plan by the Mayor Pereira Passos, 1903-1906. In her analyses, she shows, respectively, how these Plans corresponded to the trends towards attaching importance to hygiene and public health; as an instrument for alignments in order to form the basis for giving the properties a straight formation; and the use of modern urban services to help the city to spread and the modernisation of the old colonial centre.

For the book, which also contains abundant yet rare iconography, the authoress has also used current mapping, to prepare maps for each one of these three Plans, because originally these Plans only existed in the form of a list of works. She has also reproduced, for the very first time, the City Plans drawn up for the Improvements Commission (1875 – 1876), the original and unpublished versions of which were kept in the National Archives. Furthermore, she even provides different graphic and written documents to support her analysis.

The constant comparison with the urban planning in the cities of reference in Europe and the United States enables the authoress to show the modernity of the proposals for each period, which serves as proof that, with the exception of the cultural and economic differences, the supposed cultural backwardness of the city in the 19th Century was a mere fallacy. The revelations of Verena Andreatta in this book will be of great interest not only to professionals but also to anybody who would like to find out more about the history of Rio de Janeiro and its relationship with Western thought.

A Ribeira de Lisboa. Na Epoca da Expansão Portuguesa (seculos XV a XVIII)

By Carlos Caetano, Pandora, 2004,
La Ribera de Lisboa (plataforma portuaria para las ciudades marítimas portuguesas), tiene un valor simbólico que supera con creces el valor intrínseco de su arquitectura funcional y representa un modelo para el desarrollo de la relación con el mar. No obstante, es dentro del contexto de la expansión portugués de ultramar donde se puede encontrar esta tipología urbano-marítimo, como signo inconfundible de la presencia portuguesa en las costas de África y la India. Junto con su arquitectura, Lisboa exportó una “denominación de origen” para el Imperio Marítimo Portugués.

Desde una perspectiva histórica, redescubrir y restituir la Ribera de Lisboa supone, sobre todo, contribuir a la conservación y la comprensión del patrimonio cultural portuguesa en toda su extensión.

The Ribeira de Lisboa (port platform for Portuguese maritime cities), has a symbolic value that is much greater than the intrinsic value of the functional architectural complex and represents a model for development in relation with the sea. But it is in the context of the Portuguese expansion over the sea that this type of urban-maritime typology may be found, as an indelible sign of the Portuguese presence along the African and Indian coasts. Along with its architecture, Lisbon exported a mark of consolidation for the Portuguese Maritime Empire.

To rediscover and restore the Ribeira de Lisboa from a historical point of view means above all to contribute to the preservation and understanding of the Portuguese cultural heritage in all its vastness.

Cidade Portuária, o porto e as suas constantes mutações '02

By F. João Guimarães, Parquexpo,
Coleção Expoentes, 2006

Este libro desarrolla el tema de la ciudad portuaria europea y norteamericana a lo largo de su historia, poniendo en su contexto sus transformaciones, sobre todo después de los siglos XIX y XX. Se analizan los casos de Londres y Nueva York como ejemplos de la regeneración de los frentes marítimos durante los últimos veinte años. El libro termina analizando todos los frentes marítimos que se han sometido a transformaciones, tanto en Europa como en América, que han representado una oportunidad interesante desde el punto de vista de la planificación. El autor define estas ciudades – Génova, Marsella, Barcelona, Lisboa, Londres, Liverpool, Róterdam y Antwerp, junto con Nueva York, Baltimore, Boston y San Francisco – como ciudades “cicatrizándose”, por la peculiaridad de estas operaciones cuyos fines consisten en reunir las dos partes divorciadas – la ciudad y su puerto. Este libro forma parte de una serie que recopila las investigaciones llevadas a cabo por los colaboradores de Parque Expo, dentro de sus propias especialidades.

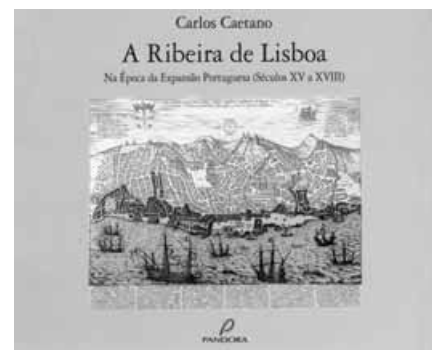
This book develops the theme of the European and North American port city throughout history, contextualizing its transformations, in particular after the nineteenth and twentieth centuries. The case of London and New York are analyzed as examples of port waterfront regeneration over the past twenty years. Finally it examines all the waterfronts that have recently undergone transformations in Europe and America, and which have represented a veritable opportunity from a city planning point of view. These cities – Genoa, Marseilles, Barcelona, Lisbon, London, Liverpool, Rotterdam, Antwerp, along with New York, Baltimore, Boston and San Francisco – are defined by the author as “cities healing their scars” because of the peculiarity of these operations that reunite two separate parts – the city and its port. This book is part of a series that collects the research studies conducted by the collaborators of Parque Expo within their own areas of specialization.

Cattedrali dell'archeologia industriale costiera

Edited by Francesco Calzolaio, Province
of Venice, Venice, 2006

La Costa Mediterránea se encuentra lleno de ejemplos de lugares que representan las interacciones entre el territorio, el hombre y las tecnologías de la producción y construcción. Dichos paisajes, a menudo abandonados y alejados de la percepción cotidiana, se presentan aquí como un periplo fascinante al borde del límite entre la tierra y el mar. Para cada región de Italia, se ha seleccionado un caso emblemático, que se encuentra a mitad de camino entre la conversión y la explosión; catedrales laicas que se dedican a sus labores y a su cultura. Entre ellos se encuentran los arsenales italianos más importantes (Venecia, Taranto y La Spezia), dos casos de complejos industriales costeros (la Città della Scienza, en Nápoles y la Manifattura dei Marinati, en Comacchio), además de otros casos cercanos a la fábrica urbana histórica (el antiguo puerto de Trieste) o más suburbanos, que ya forman una parte íntegra del desarrollo urbano (Follonica, Scauri, Portorecanati, Vibo Valentia), y muchos más.

The Mediterranean coast is disseminated with places that represent the extraordinary interaction of territory, man and production and construction technologies. These landscapes, often abandoned and far removed from everyday perception, are presented here in a fascinating journey along the edge between land and sea. For each Italian region an emblematic case, suspended between conversion and implosion, has been selected: secular cathedrals dedicated to labor and culture. These include the major Italian arsenals (Venice, Taranto and La Spezia), two cases of restored coastal industrial heritage complexes (the Città della Scienza in Naples and the Manifattura dei Marinati in Comacchio), other cases adjacent to the historic urban fabric (the old port in Trieste) or more suburban, but now swallowed up by urban development (Follonica, Scauri, Portorecanati, Vibo Valentia), and many others.



Bordes de Mar en Galicia:

1723 kilómetros de litoral

By the Colegio Oficial de Arquitectos (COAG) and Consellería de Política Territorial, 2006

Esta obra es fruto de las investigaciones efectuadas a cabo por el 1º Congreso Internacional de Urbanismo de Santiago. La idea era crear una imagen de la Costa gallega analizando su situación actual. Siete arquitectos trabajaron en este estudio, cada uno analizando una sección de la costa y su relación con el mar. El fin del ejercicio era provocar debates y una reflexión sobre la manera de utilizar la costa. El texto se termina con varias contribuciones de 99 palabras, escritas por arquitectos, urbanistas, ambientalistas, etc.

The book is the result of a research done before the first International Congress of Urban Planning in Santiago. The idea was to make a picture of the Galician coast analyzing its actual situation. Seven architects worked on this survey each one selecting a section of the coast and studying the approach to the sea. The aim was to provoke a discussion and a reflection on the use of the coast. The text is completed with several contributions of 99 words each by architects, urban planners, environmentalists, etc.

Zaragoza.

Dos Milenios de Agua

By Carlos Blázquez, Actualis Taller de Estudios, S.L., November 2005

Una interpretación de la historia de la ciudad española de Zaragoza desde la óptica de la utilización de sus aguas, representa el vínculo más explicativo entre su pasado, presente y futuro. El agua es la "fuerza motriz" de las ciudades. En reconocimiento de su valor, las Naciones Unidas ha declarado que la década actual (2005-2015) sea la Década del Agua, y a Zaragoza como la sede de la Secretaría Internacional del Agua. La ciudad va a ser la sede del Expo' 2008 denominada "Agua y desarrollo sostenible". Este libro contribuye al tema del agua con la historia de Zaragoza y su relación con el agua durante más de 2000 años, dando cuenta de las obras hidráulicas de la ciudad durante este periodo. Interpreting the history of the Spanish city of Zaragoza from the perspective of the use of its water, represents the most explicative link between past, present and future. Water is the 'engine' of cities so far. Recognising its value, the UN have designated the current decade (2005-2015) as the Decade of Water and have also destined Zaragoza as the International Secretariat of Water. Since the city will host the 2008 Expo entitled "Agua y desarrollo sostenible", this book contributes to the water issues reconstructing over 2000 years of hydraulic works in the city of Zaragoza.

Paesaggio riflesso.

Marina di Ravenna - Porto Corsini

Edited by Caterina Fuchi and Bruno Minardi, Danilo Montanari Editore, Ravenna 2006

Este libro es una herramienta útil para llevar a cabo la planificación en las zonas próximas al mar, recopilando datos sobre dos intervenciones de gran envergadura que se han efectuado en Marina di Ravenna y Porto Corsini, dos centros turísticos que se encuentran en los dos lados de un canal en la Municipio de Ravenna. This book is an useful tool for planning close to the sea, collecting materials related to two big interventions realised in Marina di Ravenna and Porto Corsini, holiday resorts facing the two sides of a canal in the Municipality of Ravenna.

Il porto di Messina. Dagli argonauti ai crocieristi, quattromila anni di storia

Franz Riccobono, Autorità Portuale di Messina, Skriba srl, 2006

Un libro sobre el puerto, sobre su historia, sobre su capacidad de influenciar en modo determinante el desarrollo del tejido urbano, económico, social y cultural de la ciudad – y parte de la provincia – fue elaborado por la Autoridad Portuaria de Messina para testimoniar una relación simbiótica con la ciudad, desde los primeros asentamientos prehistóricos. Es un relato sobre el desarrollo de una infraestructura que no es solamente una articulación productiva sino que ha sido por siglos el corazón pulsante de la ciudad. Mitología, arqueología, historia antigua y reciente han sido documentadas por un rico aparato iconográfico, de fotos, estampas y mapas.

A book about the port, about its history, about the way it determined the development of the urban, economic, social and cultural fabric of the city – and part of the province –, it was elaborated by the Port Authority of Messina to provide an account of the symbiotic relationship with the city, starting with the first prehistoric settlements. It's the story of the evolution of an infrastructure that is not only a productive core but has for centuries been the beating heart of the city. Mythology, archaeology, ancient and modern history have been documented by a rich iconographic apparatus and an array of photographs, prints and maps.



New Amsterdam.

St. Petroburgo and Architectural Images of the Netherlands

Netherlands-Russian Archivi Centre,
Saint Petersburg, 2003

El volumen analiza un aspecto poco conocido del capítulo ya muy estudiado de la historia rusa bajo Pedro el Grande con ocasión del 300 aniversario de la fundación de la ciudad de San Petersburgo. Qué cosa vio efectivamente Pedro el Grande durante su viaje a Occidente, entre 1697 y 1698 y luego en 1717, particularmente en los Países Bajos? Qué cosa inspiró a tal punto el zar para fundar su nueva capital como una especie de "Nueva Amsterdam"? Este es el tema de estudio del historiador de arquitectura Sergey Gorbatenko, que ha reconstruido meticulosamente el itinerario de viaje del zar, reportando a la luz el aspecto de la Holanda de aquel tiempo. El resultado es una narración detallada de diversas tipologías de edificios holandeses, parques y palacios cuyos rastros han sido luego encontrados en San Petersburgo.

This book analyzes a little-known aspect of the widely explored chapter of Russian history in the times of Peter the Great, particularly on the occasion of the 300th anniversary of the foundation of the city of Saint Petersburg. What did Peter the Great actually see during his journey through the West, between 1697 and 1698 and again in 1717, in particular in the Netherlands? What so inspired the Tsar as to make him want to found his new capital as a sort of "New Amsterdam"? This is the research subject chosen by architectural historian Sergey Gorbatenko, who has meticulously reconstructed the Tsar's travel itinerary, bringing to light what Holland looked like at the time. The result is a detailed account of various typologies of Dutch buildings, parks and palaces, traces of which were later found in Saint Petersburg.

Mapping Boston

Edited by Alex Krieger and David Cobb
con Amy Turner, The MIT Press,
Cambridge, Massachusetts, London, 2001

Leer los mapas es como embarcarse en un viaje de la imaginación. El volumen traza el crecimiento de la ciudad de Boston desde los primeros asentamientos europeos hasta la actualidad.

Los mapas narran la historia y la geografía del lugar, su historia política, la economía, la ecología y la sociología y comunican a un amplio espectro de personas, permitiendo en modo inmediato reconstruir la evolución del sitio en el curso del tiempo. Junto a los mapas y plantas, el volumen es rico de pinturas y fotos históricas.

Reading a map is like setting off on a trip through the imagination. This book traces the growth of the city of Boston from the first European settlements to the present day.

The maps recount the history and geography of a place, its political history, the economy, the ecology and the sociology and communicate to a wide range of people, allowing the evolution of the site through time to be reconstructed in a very accessible way. Along with the maps and plans, the book features a large number of paintings and historical photographs.



Neutra 14

Itinerario/Itinerary

Ciudad - Puerto

Revista/Architecture Review

NTRES S.C., Sevilla

neutra3@gmail.com

Noviembre 2006

La revista Neutra del Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla dedica su número 14 íntegramente al tema de la relación ciudad-puerto. En el marco de un interés creciente de diversos estamentos y organismos españoles a la temática urbanística derivada de las nuevas reconversiones portuarias y su incidencia en la ciudad este número de la revista NEUTRA es una contribución valiosa a la difusión de esta temática. Tal como expone su Editorial la revista aborda la relación ciudad-puerto de forma crítica pero abierta, diversa y optimista.

La descripción y análisis del tratamiento del puerto en el nuevo Plan General de Urbanismo abre la colección de artículos que desde diversas visiones y disciplinas analizan aspectos de carácter general y teórico, por una parte y experiencias concretas de numerosas ciudades, por otra. El conjunto de artículos es una interesante aportación a un debate profundo y riguroso que la situación actual, con algunas experiencias interesantes y numerosos proyectos, reclama de las instituciones y los profesionales vinculados al desarrollo portuario y urbano.

por Joan Alemany

Issue Num. 14 of the journal NEUTRA, published by the Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla (Seville College of Architects) is devoted entirely to city-port relations. In view of the increasing interest shown by different Spanish bodies and authorities in matters concerning the question of urban planning arising from new port-redevelopment schemes and their effects upon the city, this issue of our journal NEUTRA has made a valuable contribution to airing and giving publicity to this subject. As is explained in its Editorial, the journal deals with city-port relations in with a critical eye, while at the same time doing so in an open, diverse and optimistic way.

The description and analysis of the way ports are treated in the new Plan General de Urbanismo (General Urban Development Plan) is the first of a collection of articles that, on the one hand, analyse both general and theoretical aspects from a variety of perspectives and disciplines, and on the other hand, analyse the specific experiences in numerous cities. The articles as a whole constitute an interesting contribution to a deep and rigorous debate that the current situation, with certain experiences and numerous projects, requires of the institutions and professionals associated with port and urban development.

by Joan Alemany



The Association

New members

Starting in 2007, the following have applied for membership in the RETE association: as Ordinary Member, the Port Authority of Olbia and Golfo Aranci; as Collaborating Member, the Ayuntamiento de Malaga; and, as Full Members, Paola Pierotti, Rome, Aldo Mazzanobile, Rome, Junquera Arquitectos S.L., Madrid, Alessandro Gebbia, Vico Equense (NA), ESPO-European Sea Ports Organisation, Brussels, and the Port of Alghero – Consorzio per i Servizi Interni Portuali.

la asociación

Nuevos socios

A partir de 2007, han pedido de adherirse a la asociación RETE, en calidad de Socio Ordinario la Autoridad Portuaria de Olbia y Golfo Aranci, en calidad de Socio Colaborador el Ayuntamiento de Málaga y, como Socios Adherentes Paola Pierotti, Roma, Aldo Mazzanobile, Roma, Junquera Arquitectos S.L., Madrid, Alessandro Gebbia, Vico Equense (Na), ESPO-European Sea Ports Organisation, Bruxelles, y el Puerto de Alghero - Consorcio para los Servicios Internos Portuarios.



Appointments

Seminar at Arrecife

The theme of the seminar “El Ordenación del Puerto de Arrecife en el borde marítimo de la ciudad” which was held in Arrecife, Lanzarote, Canary islands, at the Gran Hotel Parque Islas Canarias on February 16th, was the regeneration of the urban waterfront, here designed by architect Jerónimo Junqueras, who recently finished the project to reconnect the port and the city on one of the most beautiful waterfronts of the Canary islands. The project treats the seafront of the capital of the island of Lanzarote as a public space: an urban dock from which all the port activities will be moved away, leaving only cruise traffic operations. A sequence of public spaces and facilities, a minimal fabric closely related to that of the city. The regeneration of the waterfront in Arrecife will take place by extending the surface of the water and restoring the urban surroundings that define it. Thus two new spaces have been proposed: the first is a green space formed by a network of parks and gardens that give form to the historic edge of the waterfront, and will also incorporate an artificial beach. The second space is built above the Naos wharf, against the existing defensive walls, which are given greater volume to host shops and commercial activities. Architect

encuentros

Seminario de Arrecife

El tema del seminario “El Ordenamiento del Puerto de Arrecife en el borde marítimo de la ciudad” que se llevó a cabo en Arrecife, Lanzarote, Islas Canarias, en el Gran Hotel Parque Islas Canarias, el 16 de febrero pasado, es la recuperación urbana sobre el frente de agua, en este caso expuesto por el arquitecto Jerónimo Junqueras, que ha terminado recientemente el proyecto para la reconexión entre puerto y ciudad de uno de los waterfront más bellos de las Islas Canarias. El proyecto trata el frente marítimo de la capital de la isla de Lanzarote como un espacio público: un molo urbano donde se prevé el traslado de todas las actividades portuarias, dejando exclusivamente aquellas ligadas al tráfico de cruceros. Una secuencia de espacios públicos e infraestructuras, un tejido en estrecha relación con el de la ciudad. La recuperación del frente de agua de Arrecife se realiza mediante la ampliación de la superficie del espejo acuático y la reestructuración del entorno urbano que la delinea. Son así propuestos dos nuevos espacios: el primero es un espacio verde formado por una trama de parques y jardines que dan forma al trazado histórico del frente de agua, incorporando además una playa artificial. El segundo espacio se construye sobre el molo de Naos, apoyado al existente muro de defensa, el que toma mayor cuerpo para poder albergar negocios y actividades comerciales.

El arquitecto Junquera ha realizado una presentación con el título “El Master Plan y el proyecto Básico de la Primera Fase”, seguida por una mesa redonda sobre el tema “la ordenación general en la actuación Puerto Ciudad”, moderada por Rinio Bruttomesso, Coordinador de RETE y Director del Centro Internazionale Città d’Acqua. Han participado María Isabel Déniz, Intendente de Arrecife, Emilio Mayoral Fernández, Presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Junquero made a presentation entitled "El Master Plan y el proyecto Básico de la Primera Fase", followed by a round table discussion on the theme "La ordenación general en la actuación Puerto Ciudad" moderated by Rinio Bruttomesso, Coordinator of RETE and Director of the International Center for Cities on Water. Participants also included Maria Isabel Déniz, Mayor of Arrecife, and Emilio Mayoral Fernández, President of the Port Authority of Las Palmas.

Visit to the city and port of Viana do Castelo

The visit by RETE to the city and port of Viana do Castelo, Portugal, proposed by Ing. Matos and Mr. Pandiella, representatives of the Comunidad Portuaria, by Dr. Defensor Moura, president of the Câmara Municipal, and by Ing. Mimoso, administrator of the Port, was held last January 25 and 26, with the purpose of establishing a new relationship with RETE. On January 25 presentations were held along with short interviews at the Port with its Administrator and with representatives of the Comunidad Portuaria, followed by meetings at the Câmara Municipal of the city with its President. The following day there were visits to the southern area of the port, and to the city (from the northern zone of the port).

Visita a la Ciudad y Puerto de Viana do Castelo

La visita de RETE a la ciudad y al puerto de Viana do Castelo, Portugal, propuesta por la Ing. Matos y por el Sr. Pandiella, representantes de la Comunidad Portuaria, por el Dr. Defensor Moura, Presidente de la Câmara Municipal, y por el Ing. Mimoso, Administrador del Puerto, ha tenido lugar el 25 y 26 de enero, con el propósito de instaurar una nueva relación con Rete. El 25 de enero se han realizado las presentaciones y breves entrevistas en el Puerto con el Administrador del Puerto y con representantes de la Comunidad Portuaria, y a cuyo termine se realizaron los encuentros en la Cámara Municipal de la Ciudad con su Presidente. El día siguiente, se realizaron la visita al Puerto (zona Sur) y la visita a la Ciudad (zona Norte del Puerto).



1º Training Course in Lisbon

From May 21 to 30, Lisbon will host a Training Course, at the Rocha Conde D'Óbitos, promoted by the Área Metropolitana de Lisboa in collaboration with RETE on the theme "Potencialidades turísticas das frentes ribeirinhas". The objective of the course is to promote cultural and leisure activities, focused on tourism along riverfronts, identifying international and national case studies, whose interest lies in their promotion of tourism. The course is addressed to specialized technical municipal personnel, or city managers in the fields of tourism, culture and sports. The themes addressed during the course will be: infrastructures and support facilities (Charles Lindley); the river as a public space (Bruno Soares); the river as a tourist product (Vitor Costa and Eufrazio Filipe); recreational activities and nautical sports (João F. Sousa); small tourist ports for boating: the case of Tarifa (Joan Alemany); the promotion of recreational and cultural activities (Graça Filipe). The students will also work on practical activities based on these issues.

1º Curso de formación en Lisboa

Desde el 21 al 30 de mayo, Lisboa albergará, en la Rocha Conde D'Óbitos, el Curso de Formación promovido por el Área Metropolitana de Lisboa en colaboración con RETE sobre el tema "Potencialidades turísticas de los frentes ribereños". El objetivo del curso es el de promover actividades culturales y recreativas, finalizadas al turismo, a lo largo de las costas del río, identificando casos de nivel internacional y nacional, interesantes desde el punto de vista de la promoción turística. El curso se dirige a técnicos comunales especializados, y a funcionarios de las áreas del turismo, cultura y deporte. Los temas afrontados en el curso serán: infraestructuras y equipamientos de apoyo (Charles Lindley); el río como espacio público (Bruno Soares); el río como producto turístico (Vitor Costa y Eufrazio Filipe); actividades recreativas y deportes náuticos (João F. Sousa); puertos turísticos para la náutica: el caso de Tarifa (Joan Alemany); promoción de las actividades lúdicas y culturales (Graça Filipe). A continuación los asistentes al curso realizarán la actividad práctica sobre estos temas.

Curso de formación de Santander

Desde el 13 al 15 de junio próximos, se llevará a cabo en Santander, España, el Curso de Formación dedicado al tema "El patrimonio marítimo-portuario. Valor para la ciudad: los faros", promovido por la Autoridad Portuaria de Santander, Puertos del Estado, UIMP-Universidad Mendez Pelayo, UC- Universidad de Cantabria y RETE.
www.uimp.es
www.puertasantander.com

Training Course in Santander

From June 13 to 15, the Training Course dedicated to the theme "El patrimonio marítimo portuario. Valor para la ciudad; los faros" will be held in Santander, Spain, promoted by the Autoridad Portuaria de Santander, Puertos del Estado, UIMP-Universidad Mendez Pelayo, UC-Universidad de Cantabria y RETE.
www.uimp.es
www.puertasantander.com

The Second Latin American Conference of City-Ports at Punta del Este (Uruguay)

The Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas, TRANSFUTUR and RETE have convened the Latin American City-Port Conference dedicated to the theme of sustainable development in the urban, port and logistics fields, entitled "Modelos de gestión y financiación de proyectos de infraestructura", held in Punta del Este (Uruguay), April 30-May 1, 2007.

Latin American countries have registered a strong annual growth rate of 4% over the past four years, a rather rare event in this geographical area. As a consequence, foreign trade, transportation, ports and logistics are also growing, without however having solved their problems of congestion and lack of

2do Congreso Latinoamericano de Ciudades-Puerto Punta del Este (Uruguay)

La Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas y TRANSFUTUR y RETE, convocan a el Congreso Latinoamericano de Ciudades-Puertos y el desarrollo sostenible del sector urbano-portuario-logístico "Modelos de gestión y financiación de proyectos de infraestructura", Punta del Este (Uruguay), 30 abril - 1 mayo de 2007.

Los países latinoamericanos están viviendo un fuerte crecimiento, 4% anual general durante más de 4 años consecutivos, cosa que no ha sido muy frecuente en la región. Ante esta situación, el comercio exterior, el transporte, los puertos y la logística están experimentando un gran desarrollo, pero existen ya problemas de congestión y déficits de infraestructuras que pueden obstaculizar el crecimiento esperado. La necesaria sostenibilidad de los proyectos, y en especial la problemática de las Ciudades- Puertos, requieren de nuevos desafíos tecnológicos en pos del desarrollo económico y en equilibrio con el medio ambiente.

En esta edición del Congreso Ciudades-Puerto, destacados profesionales del sector público y privado expondrán y discutirán los mejores modelos de gestión de proyectos y se presentarán las líneas de financiamiento de organismos internacionales, que están siendo desarrolladas para ser aplicadas a proyectos de transporte, puertos, logística y medio ambiente.

Por RETE, participarán Rinio Bruttomesso, Coordinador, con una intervención sobre "Estrategias de desarrollo urbano-portuario. El desarrollo del Sur de Italia. Última Bienal de Venecia" y João Figueira de Sousa, Universidade Nova de Lisboa y Socio Honorario y Miembro de la Junta de Gobierno de RETE, con una intervención sobre "El desarrollo de las autopistas del Mar y de los sistemas logísticos en la Europa".
www.aippyc.org - presidencia@aippyc.org

infrastructure, which can become an obstacle to their growth expectations. The necessary sustainability of the projects, particularly those that refer to the city-port, requires technological challenges in economic development and a new environmental balance. In this edition of the conference, public and private professionals will discuss models of management for the projects and will illustrate funding sources by international organisms currently in the process of definition, which might be applied to projects for transportation, ports, logistics and the environment. For RETE, participants will include Rinio Bruttomesso, Coordinator, with a lecture on "Estrategia de desarrollo urbano-portuario. El desarrollo del Sur de Italia. Ultima Bienal de Venecia" and Joao Figueira de Sousa, Universidade Nova de Lisboa y Socio Honorario y Membro de la Junta de Gobierno de RETE, with a lecture on "El desarrollo de la autopistas del Mar y de los sistemas logísticos en la Europa". www.aipèyc.org; presidencia@aipèyc.org

First meeting of the Council of RETE 2007 and seminar

Next June 22 and 23, the first of two annual meetings of RETE will be held at Leixões, Portugal, and will schedule a meeting of the Council and the organization of a seminar dedicated to the theme of environmental sustainability.

Primera reunión del Consejo de RETE 2007 y seminario

Desde el 22 al 23 de junio próximos, se llevará a cabo en Leixões, Portugal, una de las dos reuniones anuales de RETE, articulada en reunión del Consejo y en la organización de un seminario dedicado al tema de la sostenibilidad ambiental.

Santander: V Curso Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad El patrimonio marítimo portuario: valor para la ciudad. Los Faros

Para los núcleos costeros, su permanente interacción con el mar ha sido una importante fuente de bienestar material además de un potente estímulo para la curiosidad científica y la creatividad de sus habitantes, que ha impregnado prácticamente la totalidad de sus actividades, propiciando la constitución de un extenso testimonio cultural específico y un particular "modus vivendi", con visiones y valores propios, que ha modelado la identidad de estas comunidades. Las ciudades portuarias son, por tanto, generadoras, depositarias y difusoras de un amplio conjunto de bienes materiales e inmateriales, que abarca aspectos tan variados como el lenguaje, la arquitectura y el urbanismo, el paisaje, la tecnología, las tradiciones, la artesanía, la indumentaria, los usos sociales, los rituales, los actos religiosos y festivos, las manifestaciones deportivas, etc., que conforman su patrimonio marítimo; siendo los puertos los centros vitales de su capacidad de producción de este tipo de testimonios culturales. En definitiva, un extenso y heterogéneo legado cultural que representa una parte fundamental de la memoria colectiva e identidad de estas poblaciones, que es recreado constantemente por sus habitantes, y que demanda un importante esfuerzo para su salvaguarda, transmisión, enriquecimiento y puesta en valor.

Santander: 5th International Port-City Relations Course Port Maritime Heritage: value for the city. Lighthouses

Continuous interaction with the sea has not only been a major source of material wealth for coastal settlements, but it has also served as a powerful stimulus that has aroused the scientific curiosity of their inhabitants and enhanced their creativity, affecting nearly all their activities and providing them with an extensive and specific cultural legacy and a particular *modus vivendi*, with its own perspectives and values, which has moulded the identities of these communities.

Port cities are thus generators, trustees and propagators of a broad set of material and non-material assets that include such varied aspects as language, architecture and urban planning, landscape, technology, traditions, craftsmanship, attire, social uses, rituals, religious acts and festivals, sporting events and activities, etc., all of which serve to constitute their maritime heritage; ports are the nerve centres of the capacity of these coastal settlements to produce such cultural testimonies. All in all, an extensive and heterogeneous cultural legacy that represents an essential part of the collective memory and identity of these towns and villages, and one

El V Curso Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad (Faro de la Cerda, Santander, 13/15 de junio), dirigido a responsables de la gestión municipal y portuaria, a profesionales y especialistas del urbanismo y los puertos, a personas interesadas en el estudio, la conservación y gestión del patrimonio cultural, tiene como finalidad analizar y reflexionar sobre el patrimonio marítimo portuario desde la óptica de las relaciones puerto-ciudad, al constituirse éste en cauce privilegiado para el reencuentro de los ciudadanos de los puertos. Para ello, los contenidos del Curso se centrarán en dos aspectos. En primer lugar, desde una perspectiva conceptual y genérica, se abordará el dimensionamiento, caracterización y valoración del conjunto de bienes que componen el patrimonio marítimo portuario, exponiéndose tanto las políticas destinadas a su conservación y salvaguarda, como las iniciativas dedicadas a promover su acrecentamiento y sensibilizar a la sociedad con sus valores.

En segundo lugar, se estudiará el caso concreto de los faros, una de las construcciones más admiradas y populares del patrimonio marítimo-portuario. Los avances tecnológicos experimentados a lo largo de los últimos años en los sistemas de navegación y señalización marítima, están permitiendo que una parte significativa de estas infraestructuras sean reutilizadas y reconvertidas para nuevas funciones y usos complementarios, en muchos casos con la participación de entidades locales y regionales. Además de presentarse ejemplos nacionales e internacionales de reutilización de faros con fines lúdicos, culturales, docentes, etc., el Curso profundizará sobre la capacidad de estos milenarios signos de civilización para estimular la creación artística y generar un extenso y rico patrimonio cultural de dimensión universal.

Las clases teóricas se complementan con la visita a tres faros de Cantabria que han sido recientemente objeto de reconversiones orientadas hacia usos de carácter cultural y formativo: los faros de la Cerda y Cabo Mayor en Santander y Castillo-Faro de Santa Ana en Castro Urdiales.

which is constantly recreated by their inhabitants. Therefore, every effort must be made to safeguard, hand down, enrich and value this heritage.

The 5th International Port-City Relations Course (Faro de la Cerda, Santander, 13th -15th June), aimed at those responsible for municipal and port management, professionals and specialists in urban planning and ports, people interested in studying, preserving and managing cultural heritage, is endeavouring to analyse and reflect upon the port maritime heritage from the perspective of port-city relations, as this could be the best way to achieve a reunion between citizens from different ports.

Therefore, the contents of the Course will basically revolve around two aspects. Firstly, and from a conceptual and general viewpoint, the Course will be dealing with the designing, characterisation and appraisal of the assets that, as a whole, make up the port maritime heritage, explaining not only the policies aimed at conserving and safeguarding them, but also the initiatives given over to promoting their growth and to making society aware of their value.

Secondly, the Course will be studying and analysing the specific case of lighthouses, one of the most admired and popular constructions in maritime-port heritage. The technological breakthroughs in navigation and maritime signalling that have been made in recent years have led to a situation where a considerable surface area of all of these structures can be refurbished and converted into zones with new functions and supplementary uses, in many cases with the assistance and participation of local and regional authorities and other bodies. Apart from presenting examples of lighthouses from Spain and abroad that have been partially or totally converted uses so that they can be used for leisure, cultural, teaching and educational purposes, etc., the Course will also be going more deeply into the ability of these millennial signs of civilisation to enhance artistic creation and to generate an extensive and rich cultural heritage that is universal in nature.

The theoretical lectures will be supplemented with visits to three lighthouses in Cantabria that have recently been refurbished and are now used for cultural activities and training purposes: the lighthouses of Cerda and Cabo Mayor in Santander and Castillo-Faro de Santa Ana in Castro Urdiales.

portus

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 ____ suscripción/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 enviarlo contra reembolso (sólo para Italia) Please forward C.O.D. (only for Italy)

____ Autorizo que cargue en mi tarjeta | 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@uav.it

____ To pay through international cheque or bank draft, send an email to Cities on Water: citiesonwater@uav.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

Biographies

Biografías

Verena Andreatta

Arquitecta y Urbanista, graduada por las Facultades Bennett (Rio de Janeiro, 1981). Master en "Housing, Planning and Building" por el Institute for Housing Studies (Rotterdam, 1984). Directora de Proyectos Urbanos y Presidente del Instituto Municipal de Urbanismo de la Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (1993-2000), periodo en que participó de la gestión de los emblemáticos programas de rehabilitación urbana – "Rio-Cidade" y "Favela-Bairro". Actualmente trabaja como Consultora en temas de Asentamientos Informales para la Asociación Mundial de Grandes metópolis Ciudades (Metropolis). Es diplomada en estudios avanzados (DEA) en el Doctorado en Urbanismo en la UPC-ETSAB (Barcelona).

Yasser G. Aref

obtuvo su PhD en Conservación Urbana en la Universidad de Alejandría, Egipto. En la actualidad es Catedrático en la Facultad de Arquitectura, Universidad de Menofeya, Egipto, y ejerce como Arquitecto. Trabaja de consejero y asesor en el Centro de Investigación de Alejandría y el Mediterráneo, en la Biblioteca Alejandrina.

Antonio Luiz Barboza Correia

Nació en Río de Janeiro, Brasil, hace 42 años. 1982-1986 estudió en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Santa Ursula de Río de Janeiro. 2001-2007 Instituto Pereira Passos de la Prefectura de la Ciudad de Río de Janeiro, Director de Urbanismo, Responsable de la elaboración e implementación del Proyecto de Recualificación Urbana. Experiencia Profesional 1994-2000 Subprefectura del Centro, Prefectura de la Ciudad de Río de Janeiro, Asesoría al Coordinador General de la Regiones Administrativas del Area de Paneamiento 1 1993-1994 Fundación Parques y Jardines, Prefectura de la Ciudad de Río de Janeiro, Director Ejecutivo 1989-1992 Sobreintendencia del Medio Ambiente /S.M.U., Prefectura de la Ciudad de Río de Janeiro, Responsable por el Area de Control Ambiental

Gianfranca Cacciatore

nació en 1965 en Bassano del Grappa. Actualmente vive en Palermo.

Su interés por la fotografía inicia desde la escuela con la guía del prof. Franz Agnello. En 1989 encuentra Shobba, Letizia Battaglia, Franco Zecchin, reporteros y fotógrafos del Laboratorio de IF de Palermo. Entrevista y encuentra en Milán Ferdinando Scianna. En 1996 participa en Palermo en el laboratorio de Abbas Kiarostami. En 1997 conoce al amigo escritor y artista Gaetano Testa, del grupo 63 de Palermo. Es un *virus de la mirada* el conocimiento de Mario Schifano cuyo encuentro en 1997 será documentado en el film *Schifano Tutto*, realizado por mario Ronchi para la Bienal de 2001. Publica en 1999 para *Creola Scrittori* en Palermo, la antología curada por Franco La Cecla y Máximo Ghioldi. En 1999 encuentra Francesco Jodice, fundamental punto de partida para el camino sucesivo de una tesis sobre la fotografía, junto a Stefano Boeri. En Palermo con Roberto Collovà, profesor de *Teoría y Técnica de Proyecto* en la facultad de Arquitectura de Palermo desarrolla la tesis de carrera: *Palermo, una plaza, las obras, un trazado, el litoral*. Colabora en aquellos años con artículos en "La Repubblica" redacción local. Desde 1999 en las actividades artísticas de Cipri & Maresco y en 2001 el montaje de la muestra de Roberto Masotti sobre *Miles Davis*. En 2002 participa en Milán en el archivo de las postales del arquitecto milanés Piero Portaluppi. Para el municipio de Comaredo ha realizado un video didáctico sobre las fuentes del hinterland milanés. Frecuenta en el IUAV de Venezia los laboratorios del fotógrafo Guido Guidi, punto de referencia para su investigación fotográfica.

Sebastián Camps García

Experto en Administración de Empresas y Master en Marketing y Administración de Empresas. Desde septiembre de 1999, es Gerente de la Sociedad Promotora del Plan Especial del Puerto de Málaga, y desde abril de 2005, Director Gerente de Málagaport A.I.E., Agrupación para la Promoción del Puerto de Málaga.

Louise Goodman

Louise nació en Liverpool y actualmente vive en el Mersey Waterfront, en Waterloo, en el norte de la ciudad. Ella y su marido tienen una hija de corta edad que ocupa gran parte de su tiempo, pero la familia encuentra tiempo para viajar dentro del RU y al extranjero. A Louise le gustan el excursionismo, visitar lugares de interés histórico y la buena comida.

Giuseppe Tore Frulio

Arquitecto, investigador docente, desde 1978 se dedica a las temáticas de recuperación de los centros históricos y de los proyectos de recalificación urbana para las ciudades de mar. Colabora con las cátedras de urbanismo de la Facultad de Florencia, Génova, Venecia, San Luis Obispo (California, USA). Cura para la edición 'Atlas des Villes Européennes' en la Universidad de Boloña, la investigación para el Atlas de la Ciudad de Alghero. Coordina, junto con Alberto Tenenti, el Seminario Internacional I.N.U. (Instituto Nacional de Urbanismo): „El Mediterráneo: ciudad, territorio y mar%o (1986). Arquitecto del Municipio de Alghero, colabora con los departamentos de Urbanismo de las ciudades de Barcelona y Ancona sobre los temas de los centros históricos y el proyecto del waterfront. Sobre el tema redacta el Plan Particularizado del Centro Histórico de Alghero, el Proyecto de Recalificación de los Frentes sobre el Mar de dicha ciudad, el Proyecto de Waterfront territorial de la Provincia de Sassari, previendo una red de interconexión con el sistema costero. Desarrolla una intensa actividad en seminarios, artículos e intervenciones disciplinarias. Hijo de un armador de cabotaje mediterráneo, navega a vela latina. Con el velero 'Giovanna d'Arco' participó en la llegada desde el mar de la llama de los juegos olímpicos de Barcelona '92.

Franco Grimaldi

(mail@idrotec-ingegneria.it)

Nació en Cesena en 1942, se graduó en ingeniería en Génova en 1967. Fue dirigente y partner de Polytecnica Harris s.p.a. desde 1970 hasta 1988, cuando fundó en Milán la sociedad de ingeniería Idrotec s.r.l. Se ha dedicado siempre al planemiento portuario, proyecto de obras marítimas y de ingeniería costera, en Italia y en el extranjero.

Jerónimo Junquera

Graduado en la ETSAM en 1969, ha desarrollado su actividad profesional en diferentes campos de la arquitectura y el diseño urbano. Fundador del estudio JUNQUERA arquitectos en 1973. Asociado con Estanislao Pérez Pita desde 1973 hasta 1998. Asociado con Liliana Obal desde 2002 hasta 2006. La actividad profesional desarrollada en los 33 años de vida del estudio JUNQUERA arquitectos, se complementa con actividades paralelas como son, la docencia, la difusión de la arquitectura, etc. Su obra ha sido distinguida con numerosos premios, ha estado presente en prácticamente todas las ediciones de la Bienal de Arquitectura Española y en Exposiciones de Arquitectura a nivel nacional e internacional.

Olivier Lemaire

Nació en 1960. Licenciado en Geografía y en Derecho Diploma post-universitario de Urbanismo en la Facultad de Derecho, Universidad de ROUEN. Diploma post-universitario de Ordenación del Territorio Facultad de Geografía, Universidad de ROUEN. Desde Diciembre de 1988, Director General de la Asociación Internacional Villes et Ports, Le Havre, con los estos encargos: Organización y puesta en marcha del programa de actividades, coordinación del equipo permanente, animación de la red de ciudades portuarias. Organización de seminarios y de conferencias internacionales sobre el tema "ciudad y puerto", coordinación de estudios y participación en peritajes en el marco de proyectos de reordenación puerto-ciudad.

Carola Marín

Arquitecta graduada de la Universidad de Valparaíso-Chile, Master en Urbanismo de la Universidad de Barcelona. Desarrolló su tesis en el Desarrollo Urbano y la Reconversión de Frentes de Agua. Ha desempeñado funciones en la Dirección de Obras Portuarias de Chile, a cargo del diseño, planificación y gestión de infraestructura pública costera, además de diversos estudios para el diseño urbano del litoral. También ha sido contratada por empresas privadas de ingeniería y asesoría para dirigir proyectos urbanos en frentes de agua marítimos y fluviales, coordinando equipos multidisciplinares de especialidades y actores públicos. En la Universidad de Valparaíso ha realizado labores docentes para los cursos de diseño urbano y edificación. En la actualidad se desempeña como consultora independiente en asuntos de urbanismo costero y desarrollo urbano. marcarola@gmail.com

João Pedro Matos Fernandes

Administrador do Porto de Leixões
Coordenador (anos de 1999 e 2000) do plano operacional da intervenção Polis em Viana do Castelo.

Giampiero Musmeci

Graduado en arquitectura en la "Università degli studi" de Palermo, con especialización histórico-crítica y planeamiento; en 1982 obtuvo el Master en economía en la ISIDA de Palermo; en 2001 obtuvo el Master de especialización en restauración de monumentos y mobiliario urbano; en 2004 se graduó en Bienes Arqueológicos en la Universidad de Bologna. Con ocasión de los Acts 8 & 9 della Louis Vuitton Cup, ha sido encargado del proyecto y dirección de obra para la recalificación de los frentes sobre las vías que dan al puerto y para la recalificación de la Estación marítima. Ha proyectado y dirigido, por encargo del Municipio de Trapani, los trabajos para la restauración del Bastión del Imposible que forma parte de la muralla de la ciudad del 1700 y de la viabilidad circunstante.

Marco Olivieri

(marco.olivieri@viola-associati.com)

Nació en 1975 en Como y se graduó en arquitectura en el Politécnico de Milán en 2003 con la tesis : "Proyectar la accesibilidad: escenarios, arquitectura, tecnologías para el turismo accesible" . Profesional habilitado e inscripto en el Consejo de Arquitectos de Como, ha colaborado con estudios profesionales de Milán y de Como y desempeñado diversos encargos de proyecto arquitectónico y de dirección de obras, madurando un particular conocimiento de los instrumentos de comunicación del proyecto, como simulaciones virtuales y renderings. Como cultor de la materia ha enseñado "principios de proyecto ejecutivo" en el curso integrado del Politécnico de Milán. Desde 2006 es partner y responsable en el estudio "Viola Ingegneri & Architetti Associati" .

Rocco Ricevuto

Experiencia profesional en el sector de la ingeniería marítima, se ha dedicado a los aspectos relativos al proyecto y planeamiento de estructuras portuarias, los problemas inherentes a la economía y planeamiento de transportes intermodales en las terminales marítimas. En 2005 ha participado en el proyecto de los trabajos para la realización de las obras portuarias para el desarrollo del Trapani Louis Vuitton Acts 8 & 9 - 32a America's Cup.

Alberto Rigoni

(mail@idrotec-ingegneria.it)

Nació en 1969 en Milán, donde se graduó en ingeniería civil en 1995, especializándose en el sector marítimo a través de una particular serie de estudios y la actividad de investigación. Desde 2001 colabora con Idrotec s.r.l., sociedad de ingeniería con la cual consolida su propia experiencia en el sector del planeamiento portuario, de la defensa de las costas y del proyecto de obras marítimas.

Pino Scaglione

nació en Acri (Cosenza) en 1955, vive y trabaja entre Roma y Barcelona. Arquitecto, profesor de urbanismo. Autor de publicaciones sobre los temas de la ciudad y del proyecto contemporáneo, director de la revista, curador de eventos editoriales y culturales en Italia y el extranjero, desarrolla actividades de proyecto y consultoría para privados y entes públicos. Es director de LIST Laboratorio Internacional Cultural-Editorial que trabaja en asociación con Actar (Roma-Barcelona).

Zheng Shiling

Profesor en la Universidad de Tongji
Director del Comité de Espacio Urbano y Medio Ambiente, Comisión de Planeamiento Urbano de Shanghai
Director del Comité Experto en Preservación de Areas Históricas y Patrimonio Arquitectónico
Miembro de la Academia de Ciencias de China
Miembro de la Academia de Arquitectura de Francia
Miembro Honorario del Instituto Americano de Arquitectura.

Vincenzo Venza

Architetto, nació en Castelfranco Veneto (TV). En 1971 se graduó en arquitectura en el Instituto Universitario de Arquitectura de Venezia. Ha colaborado como proyectista y gráfico en varios estudios de arquitectura e ingeniería. Desde 2005 vive y trabaja en Trapani.

Paolo Viola

(paolo.viola@viola-associati.com)

Ingeniero, urbanista y proyectista de puertos, nació en Nápoles en 1936 y se graduó en Milán donde ha ejercido la libre profesión desde 1960 hasta 2001; desde 2002 reside y tiene su estudio profesional – "Viola Ingegneri & Architetti Associati" – en Cernobbio, sobre el lago de Como. Desde 1976 se ha dedicado a los puertos, realizando la marina de Punta Faro en Lignano (entre Venecia y Trieste) luego ha proyectado puertos en Puglia (Otranto, Vieste, Peschici), en Liguria (Loano y Noli-Spotorno), Toscana (Versilia y Monte Argentario), y ha redactado los Planes Reguladores Portuarios de Termini Imerese y de Catania (Sicilia); actualmente se ha dedicado en los proyectos de dos puertos turísticos en la Maddalena, en Sardegna, en la recalificación de los waterfront de Cesenatico (Emilia-Romagna) y de Arona (Lago Maggiore) y en los Planes Reguladores Portuarios de Termoli (Molise), Messina (Sicilia) y de Rio Marina (isola d'Elba). Da clases de planeamiento y proyecto costero y portuario en la Universidad de Nápoles y de Florencia; recientemente ha ganado dos premios en concursos internacionales para el waterfront de Rapallo (Génova) y de Vado Ligure (Savona), y el segundo premio en el de Casal Velino (Salerno).



Porto de Lisboa celebra 100 anos de autonomia com lançamento de prémio inovação

A 11 de Março de 1907, depois das grandes obras de melhoramento do porto de Lisboa, que tiveram início duas décadas antes, o Rei D. Carlos I assinou uma Carta de Lei, que entrou em vigor a 8 de Maio do mesmo ano, mediante a qual autorizou a entrega da gestão dos serviços do Porto de Lisboa a um Conselho de Administração, sob autoridade directa do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Nasce, assim, a Administração do Porto de Lisboa, que, neste ano, celebra 100 anos enquanto administração autónoma.

Neste âmbito e enquadrado no documento "Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário", apresentado pelo Governo Português, onde se preconiza a aposta no progresso de competências e de inovação no sector marítimo-portuário, a APL, com o intuito de contribuir para o desenvolvimento do *know-how* nacional, bem como estimular a capacidade de inovação no sector marítimo-portuário, irá atribuir um Prémio "Inovação APL" a trabalhos com temas relacionados com a Logística e a Gestão Marítimo-Portuária, potenciando o desenvolvimento da importância do porto de Lisboa no contexto nacional, europeu e até mesmo mundial. Os trabalhos serão avaliados em 2 áreas distintas: investigação, para teses de pós-graduações, mestrados e/ou doutoramentos e iniciação à investigação, para alunos da Escola Náutica Infante D. Henrique, visto ter apenas cursos de licenciatura. Os primeiros classificados receberão um prémio no valor de 6.000? e 1.500? respectivamente.

Este Prémio "Inovação APL" vem ao encontro dos objectivos definidos no novo Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de

Lisboa, no qual se procura construir um conjunto de estratégias e objectivos que permitam consolidar a vantagem competitiva do porto, tendo presente a sua multifuncionalidade e a sua integração sustentável nos espaços circundantes, afirmando a cidade de Lisboa como metrópole europeia, marítima e atlântica. Como o futuro do porto de Lisboa passa pela aposta no crescimento, neste novo Plano Estratégico – já concluído – foram identificadas as principais áreas a desenvolver no sector portuário, sendo elas:

Movimentação de carga contentorizada: como o *hinterland* do porto se estende para além do território nacional e prevendo-se um aumento significativo da movimentação de contentores no porto de Lisboa até 2025, estão em desenvolvimento projectos para a expansão do terminal de contentores de Alcântara e de um novo terminal de contentores em Lisboa.

Movimentação de granéis agro-alimentares: Lisboa, a par com Tarragona, surge como o principal porto da Península Ibérica, por força das infraestruturas existentes, nomeadamente na Trafaria. Assim, a APL pretende apostar na melhoria das acessibilidades (rodo e ferroviárias) a estes terminais.

Para além destas medidas, a APL, aposta na **revitalização do tráfego fluvial** no estuário do Tejo como forma de transportar carga contentorizada até às plataformas logísticas localizadas fora da área urbana, mas acessíveis por via fluvial, dando continuidade à política de desenvolvimento sustentado, tornando este meio de transporte uma alternativa ao rodoviário urbano, com evidentes melhorias ambientais e sociais.

Cruzeiros e Turismo: as mais de 260 escalas ocorridas em 2006 colocam o porto de Lisboa nos lugares cimeiros da fachada atlântica. Assim, prevendo-se um forte crescimento no curto/médio prazo, já foi apresentado o projecto do novo Terminal de Cruzeiros em Santa Apolónia, que se tornará num novo pólo de lazer e de comércio.

Náutica de recreio: os mais de 1.000 postos de amarração existentes nas 4 docas de recreio, bem como todos os serviços de apoio disponibilizados, tornam o porto de Lisboa um efectivo porto de abrigo. Na reorientação da gestão da náutica de recreio o objectivo é tirar partido das potencialidades do estuário utilizando 2 linhas de desenvolvimento: o sistema-rio, no qual se pretende interagir mais estreitamente com as autarquias, no apoio a clubes locais, em particular aos que se dedicam às embarcações típicas do Tejo e também promover novos projectos quer sejam para meros pontos de apoio à navegação quer sejam para outros de maior envergadura e o sistema-Atlântico, vocacionado para o mercado internacional, em diferentes vertentes, de que é exemplo o núcleo de Pedrouços (antiga doca de pesca) que se pretende reabilitar para acolher iates transoceânicos.

Tratando-se do primeiro porto a nível nacional em número de navios e na movimentação de granéis sólidos alimentares e também carga contentorizada, o porto de Lisboa contribui, anualmente, de forma directa, indirecta e induzida em cerca de 5% do PIB da região de Lisboa e Vale do Tejo, 2% do PIB nacional e em cerca de 40 000 postos de trabalho assumindo, assim, uma grande importância na base socio-económica da região e mesmo de Portugal.

Nó Local de Lisboa



A Área Metropolitana de Lisboa, como um dos membros mais activos da **RETE**, respondeu positivamente ao desafio de criação de um centro operativo local – **Nó Local de Lisboa**, que irá ter a seu encargo o desenvolvimento, a promoção e a divulgação local de actividades de carácter formativo, de investigação, e de estudos que contribuam a resolução da problemática da cidade portuária e a sua relação com o porto. Esta nova lógica de organização, pretende replicar e potenciar as sinergias decorrentes de uma sociedade em rede, de forma a intensificar o ritmo e o alcance da troca de experiências e conhecimento.

O **Nó de Lisboa** é um centro operativo da **RETE**, que tem a seu encargo o desenvolvimento, a promoção e a divulgação local de actividades de carácter formativo, de investigação, e de estudos que contribuam para reforço os objectivos da Associação. Esta nova lógica de organização, pretende replicar e potenciar as sinergias decorrentes de uma sociedade em rede, de forma a intensificar o ritmo e o alcance da troca de experiências e conhecimento.

A Área Metropolitana de Lisboa está a operacionalizar o **site de Internet do Nó local de Lisboa**, instrumento que ambicionamos que se torne, em breve, referencial da temática Porto/Cidade. Para além, do espaço dedicado à promoção da região, iremos contar com um espaço de divulgação das experiências, dos projectos e intenções para as frentes de água dos municípios da AML; um espaço de indicação, consulta e downloads de publicações temáticas e por fim um espaço de divulgação das actividades desenvolvidas, como reuniões, congressos e outras actividades que se enquadrem na temática da rede.

Entre as actividades desenvolvidas mais recentemente pelo Nó de Lisboa, destacamos também, o curso de formação profissional - "Potencialidades Turísticas das Frentes Ribeirinhas" que se realizou de 21 a 30 de Maio e que teve como público alvo os Técnicos Superiores das Autarquias da Área Metropolitana de Lisboa, com funções na área do turismo, da cultura e desporto. O curso de formação terminou com um seminário, aberto ao público, dedicado aos "Grandes Projectos e Eventos", onde podemos contar com oradores da Administração do Porto de Lisboa, da Federação Portuguesa de Vela e do Clube Naval de Cascais.

Segundo os estatutos da **RETE**, os membros do Nó Local têm de ser membros da Associação. Porém, como ambicionamos que o **Nó Local de Lisboa**, em breve, se torne num referencial de divulgação e ponto de encontro de todos aqueles que se interessam pela temática da requalificação das frentes de água e relação porto-cidade, criou-se para esse efeito o estatuto de Membros Colaboradores do Nó Local de Lisboa.

São actualmente
Membros do Nó Local de Lisboa:

Área Metropolitana de Lisboa
Rua Carlos Mayer nº2 R/C
1700-102 Lisboa, Portugal
amlgeral@aml.pt
Tel: +351 21 842 85 70

Administração do Porto de Lisboa
Rua da Junqueira, 94
1349-026 Lisboa, Portugal
geral@portodelisboa.pt
Tel: +351 21 361 10 00

Instituto de Dinâmica do Espaço
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Av. Berna nº 26º A
1069-061 Lisboa
ide@fcsh.unl.pt
Tel: +351 21 794 20 44

Port of Leixões



“DOCK & ROLL!”



W&R - 507



PORTO
LEIXÕES

Competitiveness, efficiency, logistics... 24 hours a day, 365 days a year... The increase in navigation capacity, -12m (ZHL), allowing the access of panamax type ships, the widening of services provided, navigational safety and the fleetness in its loading/off-loading operations are a Port of Leixões distinctive feature. Leixões will be the logistics standard for the Atlantic coast of the Iberian Peninsula.

