



74 O Porto de Funchal, Madeira, no passado Vintage Views of the Port of Funchal, Madeira

Imagens históricas do Porto do Funchal, integrantes do arquivo fotográfico e documental da Administração dos Portos da Madeira, SA (APRAM).

Historical views of the Port of Funchal, from the archives of the Administração dos Portos da Madeira, SA (APRAM).

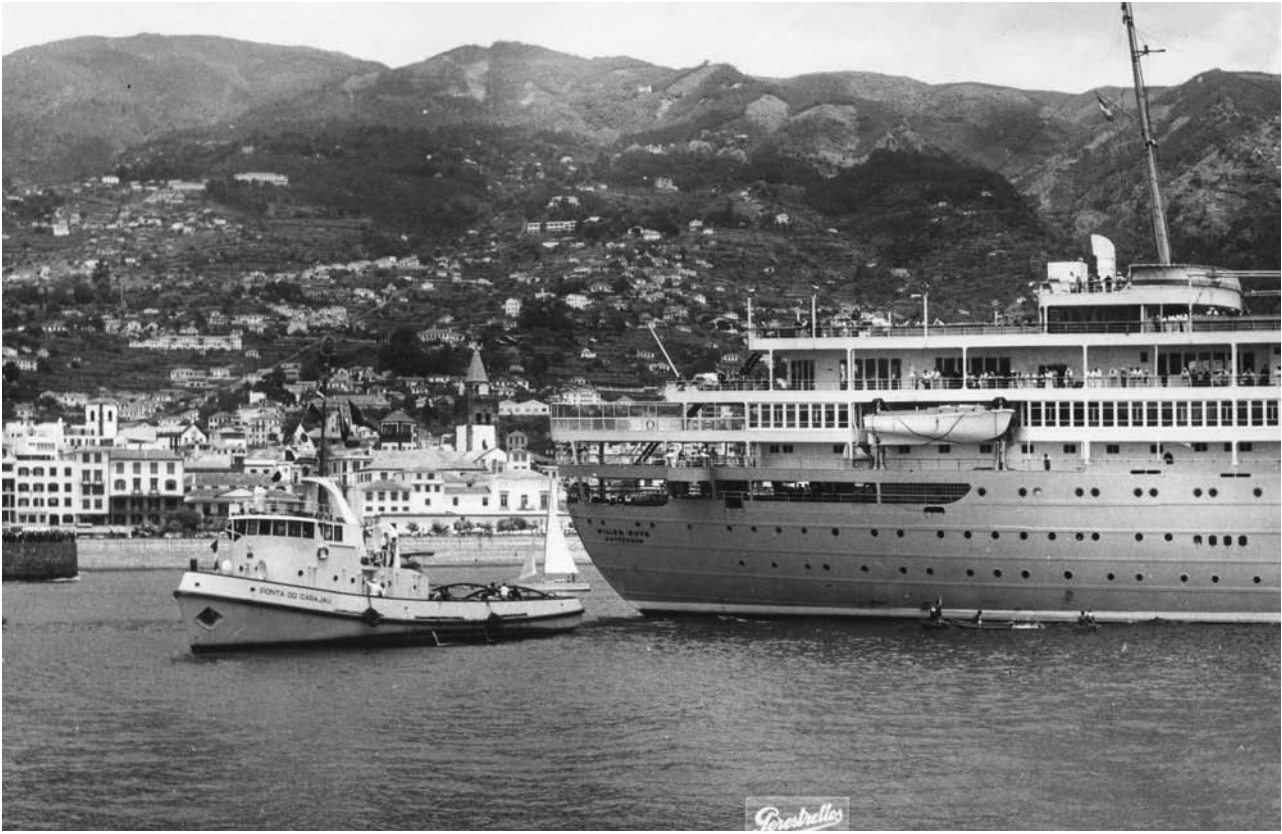
A bela Baía do Funchal foi desde meados do século XX palco de visita dos maiores navios cruzeiros do mundo (na fotografia o Queen Elizabeth). Nos nossos dias o Porto do Funchal recebe mais de 250 escalas anualmente.

Since the middle of the 20th century, Funchal's beautiful bay has welcomed the largest cruise ships in the world (in the picture, the Queen Elizabeth). Today, ships call at the Port of Funchal more than 250 times a year.

Anos 60. Uma das primeiras operações de um dos rebocadores adquiridos em 1963 pelo Porto do Funchal.
1960s. One of the first operations by one of the tugboats acquired by the Port of Funchal in 1963.

As primeiras obras de construção do Porto do Funchal tiveram início no ano de 1756 estando terminado, tal qual como o conhecemos hoje, apenas na década de 80 do século passado.

Construction of the Port of Funchal began in 1756, but it was only in the 1980s that the port as we know it today was completed.



Periscopio



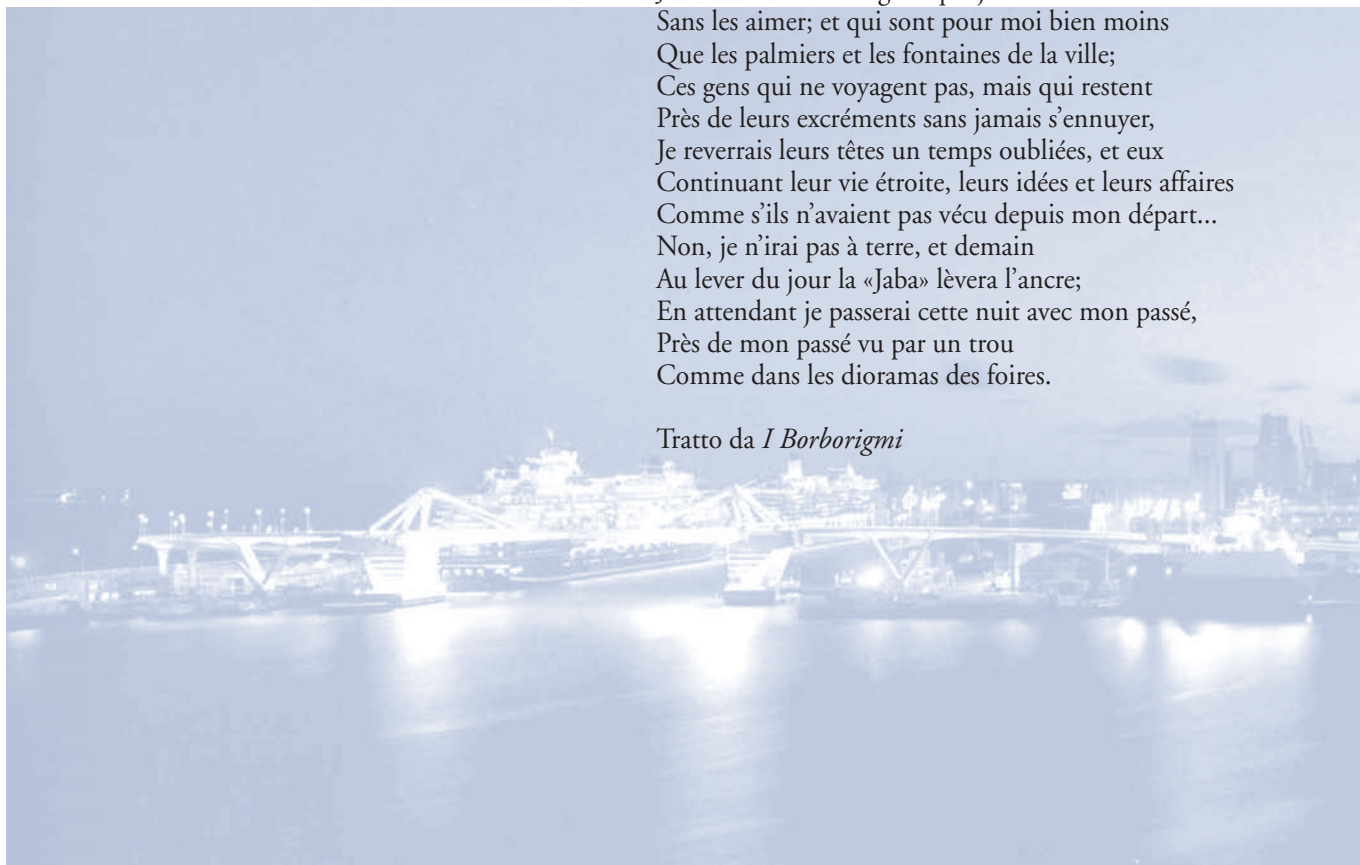
Señale sus iniciativas, publicaciones y proyectos a la redacción de Portus: citiesonwater@iuav.it
Promote your initiatives, publications and projects with Portus editorial office: citiesonwater@iuav.it

Valery Larbaud

Nuit dans le port

Le visage *vaporisé* au Portugal
 (Oh, vivre dans cette odeur d'orange en brouillard frais!)
 A genoux sur le divan de la cabine obscure
 – J'ai tourné les boutons des branches électriques –
 A travers le hublot rond et clair, découpant la nuit,
 J'épie la ville.
 C'est bien cela; c'est bien cela. Je reconnais
 L'avenue des casinos et des cafés éblouissants,
 Avec la perspective de ses globes de lumière, blancs
 A travers les rideaux pendants des palmiers sombres.
 Voici les façades éclairées des hôtels immenses,
 Les restaurants rayonnant sur les trottoirs, sous les
 arcades,
 Et les grilles dorée des jardins de la Résidence.
 Je connais encore tous les coins de cette ville africaine:
 Voice les Postes, et la gare du Sud, et je sais aussi
 Le chemin que je prendrais pour aller du débarcadère
 A tel ou tel magasin, hôtel ou théâtre;
 Et tout cela est au bout de cette ondulation bleue d'eau
 calme
 Où vacillent les reflets des feux du yacht...
 Quelques mois ensoleillés de ma vie sont encore là
 (Tels que le souvenir me les représentait, à Londres),
 Ils sont là de nouveau, et réels, devant moi,
 Comme une grande boîte pleine de jouets sur le lit d'un
 enfant malade...
 Je reverrais aussi des gens que j'ai connus
 Sans les aimer; et qui sont pour moi bien moins
 Que les palmiers et les fontaines de la ville;
 Ces gens qui ne voyagent pas, mais qui restent
 Près de leurs excréments sans jamais s'ennuyer,
 Je reverrais leurs têtes un temps oubliées, et eux
 Continuant leur vie étroite, leurs idées et leurs affaires
 Comme s'ils n'avaient pas vécu depuis mon départ...
 Non, je n'irai pas à terre, et demain
 Au lever du jour la «Jaba» lèvera l'ancre;
 En attendant je passerai cette nuit avec mon passé,
 Près de mon passé vu par un trou
 Comme dans les dioramas des foires.

Tratto da *I Borborigmi*



**Notte nel porto
di Valery Larbaud
Night in the Port
by Valery Larbaud
Vincenzo Arsillo**

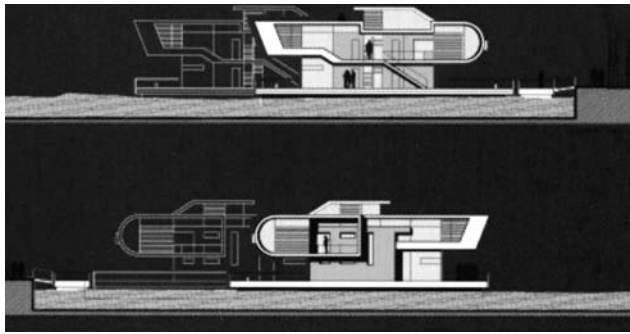
Immensità di un punto e sguardo di frenetica lentezza: sembrano queste le coordinate intellettuali e artistiche della ricerca poetica, inesausta e sempre imprevedibile, di Valery Larbaud (1881-1957), esteta raffinato e umbratile del Novecento francese. Sempre immerso e, allo stesso tempo, distaccato dalla varietà che il mondo rivela, fu grande viaggiatore di terre reali e di spazi onirici, erudito classicista e sensibilissimo lettore dei suoi contemporanei. Alla sua attenzione, al suo gusto, alla sua capacità rabdomantica si deve, ad esempio, la diffusione in Francia dell'opera di James Joyce, e particolarmente, dell'infinito *Ulysses*, che tradusse in francese insieme all'autore irlandese; o, anche, con affettuoso coraggio e confidenza, l'apprezzamento e la valorizzazione dell'opera di un altro grande "irregolare", Italo Svevo, che così lo ricorda: "La mia fortuna non s'arrestò qui: uomini

del valore di Beniamino Crémieux e Valery Larbaud mi regalarono il loro tempo e il loro affetto. Così poté avvenire che quasi metà del numero del 1 Febbraio dell'anno scorso della rivista *Le Navire d'Argent* poté essere dedicata a me. Il Crémieux vi pubblicò uno studio sui miei tre romanzi e la traduzione di alcuni capitoli de *La Coscienza di Zeno* e il Larbaud quella di parte di due capitoli di questa vecchia *Senilità*. La predilezione del Larbaud per questo romanzo me lo rese subito caro come nel momento stesso in cui l'avevo vissuto. Lo sentii subito nettato da un disprezzo durato per trent'anni, cui io, per debolezza, avevo finito con l'associarmi". Il suo demone, come in questa *Nuit dans le port*, visse di lontananza e di precisione, di voluttà non calme e di silenzi, che soltanto la tenebra del mare può, nel suo respiro, donare in sorte a colui che passa. The immensity of a point and frenetically slow observation: these seem to be the intellectual and artistic coordinates of the infinite and always unpredictable poetic exploration of Valery Larbaud (1881-1957), a refined and

tenebrous esthete of early Twentieth century France. Forever immersed and simultaneously detached from the variety which the world offers, he was a great traveler through physical lands and the spaces of dreams, an erudite classicist and highly sensitive reader of his contemporary writers. His interest, his taste, and his rabdomantic skill are responsible, for example, for the diffusion in France of the works of James Joyce, especially the infinite *Ulysses*, which he translated into French in collaboration with the Irish writer; or, with the courage and closeness of a friend, his appreciation and recognition of the work of another great "irregular", Italo Svevo, who remembers him like this: "My good fortune did not end here: men of the value of Beniamino Crémieux and Valery Larbaud gave me their time and their friendship. Thus it happened that almost half of last year's February 1st issue of *Le Navire d'Argent* was dedicated to my work. Crémieux published a study about my three novels, and the translation of several chapters of *La Coscienza di Zeno*, and

Larbaud translated part of two chapters of this old *Senilità*. The predilection of Larbaud for this novel endeared him to me just like the very moment I had experienced it. I felt it to be cleansed from a disdain lasting over thirty years with which I, in my weakness, had ended up associating myself". His demon, as in this *Nuit dans le port*, lives through distance and precision, restless pleasures and silences, which only the darkness of the sea can, in a breath, donate as destiny to those it passes by.





Urbanización de las riberas y vivienda flotante en Berlín Waterside Development and Floating Home in Berlin

Los habitantes de Berlín describen la bahía de Rummelsburg como “una esmeralda en el centro de la capital”. La península de Stralau, enmarcada por una de las orillas del río Spree y por el lago Rummelsburg, es un lugar verdaderamente idílico a pesar de hallarse tan próximo a la ciudad. Lugar idóneo para familias, parejas, personas solteras, así como para la ubicación de múltiples negocios, Rummelsburg es una ciudad ribereña en la que todo está cerca y que ofrece una singular combinación de elementos como la vivienda, el lugar de trabajo, las tiendas y las zonas de ocio. Los proyectos actualmente en construcción en la fachada marítima de Berlín – impulsados por la empresa promotora Wasserstadt – presumen de ofrecer exclusivas ubicaciones a orillas del agua, próximas al centro de la ciudad y que cuentan además con excelentes conexiones para el transporte. Dichos proyectos forman parte del proceso de recalificación urbana habido tras la reunificación, y entre ellos destaca asimismo un nuevo plan inmobiliario que se distingue por la construcción de dos zonas de viviendas sobre el agua. La atracción y fascinación de ese elemento siempre resulta

irresistible. Por ejemplo, en Escandinavia y en los Países Bajos ya abundan las viviendas construidas sobre el agua, incluyendo una casa de alta tecnología que gira con el sol. Aquí, en los ríos Spree y Havel, se va a proceder a anclar veinticuatro casas flotantes a la Isla de Eiswerder – en la gran ensenada de Spandau – y a la península de Stralau – en la bahía de Rummelsburg – donde las obras darán comienzo en otoño. Las viviendas se dispondrán en grupos de dos o cuatro unidades, y permanecerán ancladas a pontones situados a lo largo de la orilla. Su superficie oscila entre 135 y 210 m², distribuidos en una o dos plantas, y su diseño contempla la construcción de balcones y terrazas con muelles para atracar embarcaciones. Este proyecto ha convertido el agua en un elemento primordial dentro del paisaje urbano y ha difundido un mensaje de libertad y nomadismo encarnado en los barcos. El pasado año, Wasserstadt organizó un concurso de ámbito europeo bajo el lema de “Casas Flotantes”, en el que un jurado seleccionó nueve proyectos que se caracterizaban por su flexibilidad y racionalidad a la hora de distribuir los espacios. El primer premio correspondió a los arquitectos Forster and Trabish, de Hamburgo, quienes idearon un bloque central de dos plantas, que desempeñaría las funciones básicas, con dos alas ligeras y ampliamente iluminadas como zonas destinadas a vivienda.

The people of Berlin call Rummelsburg Bay an “emerald in the middle of the capital city”. The Stralau peninsula is framed by the bank of the Spree River and Rummelsburg Lake, genuinely idyllic and yet close to the city. For families, couples, singles and many businesses, Rummelsburg Bay is a waterside city where everything lies within

a short distance – with a unique combination of housing, work-places, shops and recreation areas.

The projects currently being developed along the Berlin waterfront, promoted by the Wasserstadt company, boast exclusive waterside locations, proximity to the city center and excellent transportation links. These projects are conceived as part of the post-reunification urban re-qualification: one new real-estate project, characterized by two housing areas built on the water, stands out among them. The attraction and fascination of water is always irresistible. In Scandinavia and in the Netherlands, for example, a wide range of housing on the water is already available – including a high-tech house which turns to face the sun. Here, on the Spree and the Havel Rivers, twenty-four floating homes will soon be moored to the Island of Eiswerder in the great Spandau basin and the Stralau peninsula in the Rummelsburg Bay, where work will begin next autumn. Anchored to pontoons lying along the shore, the homes will be clustered in groups of two or four units. Surface areas will range from 135 to 210 m², developed on one or two floors, and the design will include balconies and terraces with jetties where they can dock. In this project water has been elevated to essential element of the urban landscape, spreading the message of freedom and nomadism symbolized by boats. Last year Wasserstadt organized a European-level competition entitled “Floating Homes”, where the jury selected nine projects characterized by flexibility and rationality in the distribution of spaces. The architects Forster and Trabish of Hamburg won first prize: they devised a central two-story block (for the essential functions) with two light, brightly illuminated wings for the living areas.



Barcode en Oslo Barcode in Oslo

El estudio MVRDV de Rotterdam, junto con DARK Architects y A-lab Architects fueron los ganadores del concurso convocado para la realización, en Oslo, del diseño de la zona de la fachada marítima situada entre el fiordo Bjørvika-Bisbeveka y el centro ferroviario más importante de Noruega. El plan exige la urbanización de un área que abarca unos 220.000 m² e incluye un proyecto arquitectónico de unos 55.000 m². Se dispone de una serie de terrenos que dan tanto al fiordo como al ferrocarril y que gozan de inmejorables vistas al fiordo, potenciando así el número de “domicilios” en la fachada marítima, así como la cantidad de espacio susceptible de ser destinado a vivienda, oficinas y zonas comerciales y/o culturales. Cada una de las parcelas situadas en la zona puede diferir en aspectos como el acceso, la forma, las dimensiones y la funcionalidad, lo que permite múltiples posibilidades de uso. En cuanto al suelo, un camino vecinal facilita la entrada y forma pasillos que conducen al mayor número posible de puntos. Gracias a una carretera que rodea la zona, todas las parcelas son accesibles desde el lado del ferrocarril. Al evitar las carreteras interiores, se ha creado un importante espacio urbano exclusivo para viandantes, una isla peatonal. La finalización del primer edificio de oficinas de MVRDV, A-lab y Dark Architects está prevista para el año 2006. The MVRDV studio of Rotterdam, in collaboration with DARK Architects and A-lab Architects, are the winners of the competition to design part of the Oslo waterfront between the Bjørvika-Bisbeveka fjord and the major Norwegian railroad hub. The project program calls for the development of an area covering 220,000 m², with an architectural project on an area of 55,000 m². A series of plots facing both the fjord as well as the railway

can enjoy an optimal view of the fjord, maximizing the number of waterfront “addresses” and the amount of flexible space to be used for housing, offices and commercial and/or cultural spaces.

Each lot in this area may differ in terms of access, shape, size and functionality, allowing every possible use. On the ground level, a neighborhood path provides access and passageways to as many locations as possible. By surrounding the site with a road, all lots may be reached from the railway side. By avoiding internal roads, a continuous urban space for pedestrians, a pedestrian island, has been created.

Completion of the first office buildings by MVRDV, A-lab and dark Architects are scheduled for the year 2006.

www.a-lab.no



Una nueva relación del río, la ciudad y el puerto: Puerto de Santa Fe A new relationship between river, city and port: The Port of Santa Fe

En la ciudad de Santa Fe, Capital de la Provincia más importante en la producción de lácteos y cereales de la Argentina, se está produciendo una estratégica propuesta urbana, que integra el área central de la Ciudad con su

costa fluvial, siendo la principal zona de transformación, el actual Puerto de cargas, el cual aspira a incorporar a su actividad convencional, modernas redes de intercambio que aumenten los niveles de calidad y dinámica social, siendo este aspecto un tema principal en las ideas del Plan Maestro en marcha, el cual es producido por un grupo multidisciplinar de expertos en el tema ciudad-puerto-río, el mismo es dirigido por el arquitecto Roberto Converti y desarrollado conjuntamente con los arquitectos José María Oliver – Juan Carlos Angelomé y Fabio de Marco.

Cuando se refiere a este tema, el presidente del Ente Administrador Puerto Santa Fe, Ricardo Luján, quien es el impulsor del proyecto del desarrollo del master plan y del modelo de gestión para la ampliación de usos del Puerto Santa Fe, revela un gran entusiasmo. “Esta estrategia urbana – dice – replantea la relación del puerto con la ciudad y fundamentalmente significa un cambio que puede transformar el destino de la ciudad y la región. Es una propuesta integral donde, además de la ampliación de los usos del ámbito portuario actual, intenta lograr una salida directa al Río Paraná, uno de los principales ríos del sistema fluvial argentino”. En este sentido, el proyecto presenta atractivas posibilidades, una de ellas es la de orientar la reconversión del Puerto como la sede central futura del intercambio de bienes y servicios del centro y el norte de la región, constituyendo para ello un lugar adecuado para la actividad comercial y empresaria, la elaboración de productos con base tecnológica e incluso para la nueva residencia a partir de una serie de valores propuestos por el Plan General.

Aspectos Claves del Plan del Puerto Santa Fe en Desarrollo:

- Incorporar a la nueva identidad urbana el desarrollo del actual frente costero portuario, expuesto como un extraordinario y moderno aporte al territorio urbano del área central de la Ciudad ya consolidado.
- Producir un plan de arquitectura dirigido a promover la revitalización del patrimonio arquitectónico portuario y de sus instalaciones complementarias, a través de programas adecuados y el proyecto de normas de preservación especial.
- Compatibilizar a través del

espacio público y su diversa relación con el frente ribereño, el diseño de la arquitectura de ocupación de los equipamientos y sedes para la empresa, la cultura, el comercio y la residencia, con los circuitos de movilidad para el transporte en general.

- Lograr diversas unidades temáticas para la edificación, donde el sector privado pueda ser el promotor central de cada núcleo y donde la administración pública y el modo de participar en este desarrollo no interfieran sino alienten la libre competencia y la construcción del Plan.

- Generar a través del diseño y la gestión urbana, que la zona portuaria se comporte como la unión y no la división de las diversas zonas de la Ciudad.

- Adecuar el formato del Plan a la inclusión de nuevos espacios públicos, ampliando de este modo el espacio funcional social de la Ciudad, borrando los límites específicos y restrictivos de la antigua sede portuaria.

- Ayudar con la reconversión portuaria y la mayor integración de la Ciudad y el Río, a la reducción de las emisiones contaminantes, proporcionando nuevos usos urbanos sobre este área fluvial y una estratégica ampliación y modernización del sistema portuario de Santa Fe.

In the city of Santa Fe, the capital of the most important Province in the production of dairy products and cereals in Argentina, a strategic urban proposal is underway, integrating the central area of the City with its river coast. The main area of transformation is the current cargo port, which aims to incorporate modern networks of exchange into its conventional activity to increase levels of social quality and dynamism. This aspect is high up on the list of priorities of the Master Plan currently underway, produced by a multidisciplinary group of experts in the city-port-river field. It is led by the architect Roberto Converti and is being put into place jointly with the architects José María Oliver – Juan Carlos Angelomé and Fabio de Marco. “This urban strategy” – says the chairman of the Administrative body of the Port of Santa Fe, Ricardo Luján, who is behind the project to implement the master plan and the management model for extending the uses of the Port of Santa Fe – “resituates the relationship of the port with the city and essentially signifies a

change that could transform the destiny of the city and the region. It is an all-embracing proposal in which, in addition to finding new uses for the current port, it seeks to achieve a direct way out to Paraná River, one of the main rivers of the Argentinean river system”.

In this respect, the project offers attractive possibilities, one of which is to orient the conversion of the Port as the headquarters of the future centre for the exchange of goods and services in the centre and north of the region. This would make it an appropriate site for commercial and business activity, the manufacture of technology-based products and even for new housing on the basis of a series of values proposed by the General Plan.

Key aspects of the Plan of the Port of Santa Fe under development:

- Incorporating the development of the current port waterfront into the new urban identity, shown as an extraordinary and modern contribution to the urban territory of the already consolidated central area of the City.

- Producing an architectural plan aimed at promoting the revitalisation of the port architectural heritage and its additional facilities, through appropriate programmes and the draft of special preservation standards.

- Using the public area and its diverse relationship with the riverfront to bring about compatibility with the design of the architecture of occupation of the facilities and headquarters for the companies, culture, business and residence, with the circuits of mobility for transport in general.

- Bringing about a series of different theme-based units for building, in which the private sector could be the main promoter of each nucleus and in which public administration and the mode of participation in such development would not interfere, but rather stimulate the free competition and the construction of the Plan.

- Using urban design and management to stimulate the port area into behaving as the uniting and not the dividing factor of the different areas of the City.

- Bringing the format of the Plan in line with the inclusion of new public areas, thus extending the functional social area of the City, erasing the specific restrictive limits of the old port area.



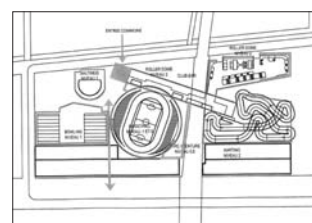
Un área recreativa en la confluencia de Lyon: el proyecto Mab-Corio
A Leisure Area at the Confluence of the Lyon: the Mab-Corio Project

El proyecto conjunto de Mab-Corio, principal empresa promotora e inversora de los Países Bajos, y del arquitecto francés Jean-Paul Viguier estimula la imaginación: una enorme marquesina transparente e irisada cubriendo una serie de pabellones que dan a la bahía. El paseo marítimo entarimado, bordeado de restaurantes, constituye la principal arteria de tránsito peatonal del centro recreativo. Además del multicine con 14 salas, el proyecto se sustenta en innovadoras ideas de entretenimiento cultural, especialmente relacionadas con la música, aunque también incluye juegos y deportes relacionados con el redescubrimiento del cuerpo. La zona comercial complementa este programa de actividades de ocio, reservando un lugar de importancia para el concepto de tienda global o tienda temática. Aparte de los méritos del programa, el comité de selección prestó especial atención a la ubicación del centro recreativo en el seno de su entorno urbano y natural, así como a la capacidad de evolución y duración de la construcción, basándose en un proceso marcado por la alta calidad medioambiental. El proyecto Mab-Viguier representa un compromiso con la audacia arquitectónica, así como un concepto global en el que forma y programa funcionan en perfecta sinergia, con el fin de determinar la vocación recreativa

del lugar. Este conjunto urbano funciona asimismo como enlace entre la ciudad y el río Saone, así como entre el actual distrito de Perrache y su futura zona de expansión. El centro recreativo, la bahía y el parque son el punto neurálgico de la primera fase del proyecto de la confluencia de Lyon. La calidad de su ejecución, presupuestada en unos 350 millones de euros, marcará la tendencia para la futura urbanización de la zona de la confluencia en los próximos 15 años. Lyon se convertirá en la primera ciudad francesa, y seguramente europea, en construir un centro de ocio de esta envergadura en el interior de una gran ciudad. Así pues, el proyecto de la confluencia de Lyon constituye una primicia, una innovación sin precedentes, cuya aspiración hizo necesaria la opción más rigurosa, así como la exclusión de un modelo preestablecido. The project by Mab-Corio, the leading promoters and investors in the Netherlands, and by French architect Jean-Paul Viguier stimulates the imagination with a large transparent and iridized roof covering a series of pavilions which open onto the basin. The basin boardwalk, lined with restaurants, constitutes the major pedestrian circulation artery of the leisure center. In addition to a 14-screen multiplex movie theatre, the project is founded on innovative concepts of cultural recreation, particularly centered on music, though they include games and sports based on the theme of rediscovering the body. The commercial area completes this program of leisure activities by reserving an important place



to the concept of the global store, or the theme store. In addition to the merits of the program, the selection committee reserved particular attention to the placement of the leisure center within its urban and natural environment, and to the evolutionary and lasting nature of the construction, based on a process defined by high environmental quality. The Mab-Viguier project represents a commitment to architectural daring and a global concept where form and program work in perfect synergy to define the site's vocation to leisure. This urban ensemble also functions as a link between the city and the Saone river, and between the present Perrache district and its future expansion area. The leisure center, basin and park lie at the heart of the Lyon Confluence project – Phase One. The quality of their execution, budgeted at circa 350 million Euro, will set the tone for the future development on the site of the Confluence for the next 15 years. Lyon will be the first French, and



no doubt European city to build an inner-city leisure hub of this importance. The Lyon Confluence project thus constitutes a premiere, an unprecedented innovation, whose ambition required the most rigorous of choices, excluding any pre-established model.

Master Internacional en Gestión Portuaria 2ª Edición, 2003-2004 **International Master's program in Port Management 2nd Edition, 2003-2004**

Programa del Master Internacional en Gestión Portuaria 2ª edición, 2003-2004. El curso está organizado por la Universitat Politècnica de Catalunya y patrocinado por la Fundación Carolina en colaboración con Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria de Barcelona, Ports de la Generalitat, la Autoridad Portuaria de Tarragona y la Autoridad Portuaria de Gijón. The course is organized by the Universitat Politècnica de Catalunya, sponsored by the Fundación Carolina in collaboration with the Puertos del Estado, the Port Authority of Barcelona, Ports de la Generalitat, the Port Authority of Tarragona and the Port Authority of Gijón. Para más información/ For further information: Fundación Politècnica de Catalunya Edificio Vèrtex Plaza Eusebi Guell 6 08034 Barcelona tel. +34 93 4017751 fax +34 93 4017757 info.general@fpc.upc.es www.fpc.upc.es

Sistema integrado de los puertos del Lazio **The Integrated System of Ports in the Lazio Region**

Por decreto ministerial, la Autoridad Portuaria de Civitavecchia ha extendido su circunscripción hasta Gaeta, iniciando así un sistema integrado de los puertos del Lazio, que ya comprende la escala de Fiumicino. La iniciativa prevé una gestión operativa unificada y coordinada que al mismo tiempo valorice las peculiaridades de cada puerto. A decree by the Ministry has extended the jurisdiction of the Port Authority of Civitavecchia all the way to Gaeta, creating an integrated system of ports in the Lazio region, which already includes the airport at Fiumicino. The initiative plans a unified and coordinated operations management which simultaneously develops the specific characteristics of each port.

Santos, Brasil: revitalizar los puertos y los centros históricos **Santos, Brazil: revitalising ports and historical centres**

Desde 1997, la Municipalidad de Santos se dedica a la puesta en marcha de un programa de revitalización del barrio del centro histórico que, en el año 2000, fue objeto de la ley complementaria Alegre Centro. Esta iniciativa toma como punto de partida las experiencias positivas de otras ciudades de Brasil y del exterior, como Barcelona, Buenos Aires, Bilbao, Marsella, Valparaíso, Belén, Recife y Río de Janeiro. Se propone crear un complejo turístico y cultural abierto directamente sobre el frente marítimo, poniendo de relieve el potencial turístico del principal puerto de América Latina. El acento fue puesto en el tiempo libre y el entretenimiento: restaurantes, bares, discotecas, locales nocturnos y negocios se podrían instalar en inmuebles históricos restaurados y conservados. Con el fin de profundizar este tema y extraer indicaciones útiles de otras experiencias, la Municipalidad de Santos organiza el Primer de Seminario Internacional de revitalización de los Puertos y Centros Históricos. In 1997, the Municipality of Santos started up a programme to revitalise the district of the historical centre, covered in 2000 by the Alegre Centro complementary law. This initiative is based upon the positive experiences of other cities in Brazil and abroad, such as Barcelona, Buenos Aires, Bilbao, Marseilles, Valparaíso, Belén, Recife and Rio de Janeiro. The plan is to create a tourist and cultural complex opening directly onto the waterfront, highlighting the tourist potential of the main port of Latin America. The main thrust of the project surrounds leisure and entertainment: restaurants, bars, discotheques, night spots and businesses could set up in renovated and conserved historical buildings. To take a deeper look at this issue and draw useful conclusions from other projects, the Municipality of Santos is holding the First International Seminar on the revitalisation of Historical Ports and Centres.



El Centro de estudios Metrópolis Al Sur **The Metrópolis Al Sur Study Centre**

Es una organización no gubernamental que se constituye en la Ciudad de Buenos Aires en el año 2000. Lo integran arquitectos, economistas, filósofos, ingenieros y geógrafos, que asumen desde esta visión interdisciplinaria sus objetivos centrales:

- promover modelos de desarrollo regional basados en la propia diversidad natural y cultural, y
- abordar las problemáticas ambientales vinculadas a la complejidad y extensión urbana de las áreas metropolitanas.

Además de abocarse a sus propios temas de investigación, el Centro brinda cursos, servicios de consultoría, auditoría y asistencia técnica en relación a la planificación y gestión del territorio y al fortalecimiento institucional necesario para conducirlos. Sus principales áreas de actuación son:

- Análisis territorial, demográfico, ambiental y socio-económico
- Estudios de historia ambiental
- Ordenamiento Territorial y Estudios de Impacto Ambiental.
- Diagnóstico de conflictos ambientales y territoriales en las interfases urbano-rural y ciudad-puerto, e identificación de estrategias de intervención.
- Infraestructura de servicios, diseño urbano y arquitectura
- Programas de renovación urbana y recuperación de áreas degradadas.

This is a non-governmental organisation set up in the City of Buenos Aires in the year 2000. It is made up of architects, economists, philosophers, engineers and geographers, who plan their main objectives from this interdisciplinary position:

- promoting models of regional development based upon natural and cultural diversity, and
- seeking to solve environmental issues linked to the urban complexity and extension of metropolitan areas.

As well as researching in its own fields, the Centre provides courses, services of consulting,

auditing and technical assistance on territorial planning and management and the institutional strengthening necessary to put this into practice.

Its main areas of action are:

- Territorial, demographic, environmental and socio-economic analysis.
- Environmental history studies.
- Urban planning and Environmental Impact studies.
- Diagnosis of environmental and territorial conflicts in urban-rural and city-port interfaces, and identifying strategies for action.
- Infrastructure of services, urban design and architecture
- Programmes of urban renovation and recovery of run-down areas.

Jorge Luis Borges 1660 (1414)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina
tel.-fax: + 54 11 4833 0673
metropolisur@fibertel.com.ar



Inauguración del Auditorio de Tenerife **Opening of the Auditorium in Tenerife**

Demasiadas expectativas económicas y urbanas retrasaron la inauguración del Auditorio de Tenerife proyectado por el español Santiago Calatrava. Pero finalmente, entre críticas y halagos, el 26 de septiembre los Reyes de España abrieron sus puertas. Many economic and urban expectations preceded the inauguration of the Auditorium in Tenerife designed by Spanish architect Santiago Calatrava. But finally, on September 26th, amid criticism and acclaim, the Kings of Spain opened the doors to the new building.
www.auditoriodetenerife.com/AT_homer.htm

Una Ciudad en el litoral. Síntesis del desarrollo urbano de Santa Cruz de Tenerife

Editado por/Edited by Juan Manuel Palerm Salazar y Leopoldo Tabares de Nava y Marin, L.T.de N. Ed., 2002 (pp. 77)

Análisis de las transformaciones urbanas de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife desde su fundación hasta hoy, a través de diversas claves interpretativas: históricas y culturales, arquitectónicas y estéticas, pero sobre todo del significado de la ciudad en sí misma, identificado por dos arquitectos que viven y trabajan en la isla.

Analysis of the urban transformations in the city of Santa Cruz de Tenerife, from its foundations to now, using different keys for interpretation: historic and cultural, architectural and aesthetic, but above all the meaning of the city itself, identified by two architects who live and work on the island.



Phnom Penh à l'aube du XXIe siècle

Diversos Autores/Antology
Atelier parisien d'urbanisme, Paris 2003 (pp. 124)

Fruto de un trabajo colectivo y transnacional, la publicación recoge los proyectos conclusivos del trabajo realizado dentro del programa de cooperación descentralizada Asia Urbs de la Unión Europea entre las ciudades de Phnom Penh, París y Venezia en el año 2001-2002. El objetivo del proyecto era identificar los instrumentos más idóneos para la gestión de las recientes y rápidas transformaciones urbanas en curso en la ciudad camboyana después de decenios de inmovilismo.

The product of a collective transnational study, this

publication represents a collection of the conclusive study projects carried out within the decentralized cooperation program of the European Union Asia Urbs, between the cities of Phnom Penh, Paris and Venice during the year 2001-2002. The purpose of the project was to identify the best instruments for the management of the recent and rapid urban transformations currently affecting the Cambodian city after decades of paralysis.



Frank O. Gehry per il waterfront di Lower Manhattan. Il progetto di modifica in una città sull'acqua

Editato por/by Zaira Dato Toscano, Gangemi Editore, Roma 2003 (pp. 159), 22 euro

Con el proyecto de la nueva sede del Guggenheim, presentado por Gehry en la vieja sede del museo de Frank Lloyd Wright en febrero del 2001, parece concluirse el rechazo histórico que la New York de Manhattan había manifestado hacia el propio contexto de agua: se disuelven los confines entre tierra y agua y New York gira definitivamente su fachada hacia el agua.

The project for the new Guggenheim Museum, presented by Gehry in February 2001 in the old museum designed by Frank Lloyd Wright, seems to have ended the time-ingrained negation that New York and Manhattan opposed to its own waterfront context: the borders between land and water dissolve, and finally New York turns towards the water.



La Ciutat Vella de Barcelona. Un passat amb futur

Editado por/Edited by Joan Busquets et al.
Ajuntament de Barcelona con Foment Ciutat Vella, Universitat Politècnica de Catalunya e Laboratori d'Urbanisme de Barcelona (pp. 251)

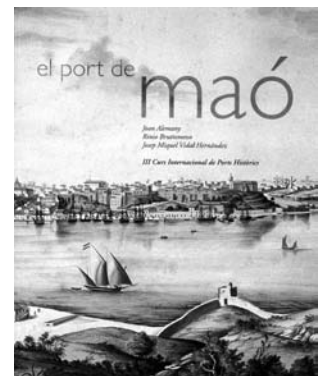
El volumen representa el resultado de una investigación aplicada sobre el caso de estudio de Ciutat Vella y sus transformaciones modernas. Ciutat Vella es tratada como ejemplo de espacio de cohabitación entre personas, creencias, culturas y lenguas diversas y, si las ciudades son lugares para el intercambio que sucede principalmente en los espacios públicos, entonces Barcelona y la Ciutat Vella en particular, son ejemplares para la calidad y la riqueza de este aspecto, testimoniado en su devenir y constante mejoramiento.

This volume is the result of applied research on the case study of Ciutat Vella and its modern transformations. Ciutat Vella is treated as an example of a space for cohabitation between different peoples, creeds, cultures and languages: if cities are places for exchanges, which generally occur in public spaces, then Barcelona and the Ciutat Vella in particular constitute fine examples for the quality and richness of this characteristic, as witnessed by their constant evolution and improvement.

Chile Portuario. La revista sobre la logística en Chile

Edición Comunicaciones y Ediciones Ltda, Santiago de Chile, suscripción anual/annual subscription (6 números/issues) 220 US \$ (pp. 48)

Revista especializada sobre temas portuarios chilenos. A magazine specialized in the issues regarding Chilean ports. email: ventas@chileportuario.cl www.chileportuario.cl

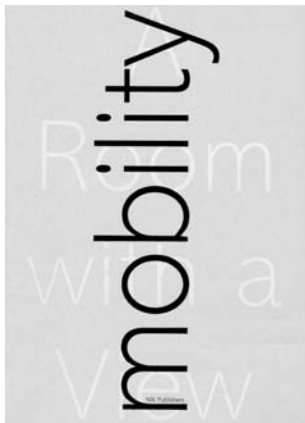


El Port de Maó

Diversos Autores/Antology
III Curs Internacional de Ports Històrics, Àmbit 2003, edició en catalán (pp. 110)

Se trata de la recolección de las intervenciones e informes presentados en el III Curso Internacional de los Puertos Históricos promovido por el Institut Menorquí d'Estudis y por el Centro Internacional Città d'Acqua, desarrollado en Mahon, Menorca, en junio del 2001, bajo la dirección de Joan Alemany, Rinio Bruttomesso y Josep M. Vidal Hernández. Junto a la profundización del caso del puerto histórico de Mahon, ya sea desde el punto de vista de su relación con el turismo, como de la valorización de sus estructuras históricas y el futuro de sus actividades económicas tradicionales, algunas intervenciones de carácter general han encuadrado el estado actual de las relaciones puerto-ciudad e ilustrado una selección de casos internacionales de recuperación de arsenales y bases militares en algunas ciudades europeas.

This is a collection of the lectures and papers presented at the III International Course on Historic Ports sponsored by the Institut Menorquí d'Estudis and the International Centre for Cities on Water, held in Mahon, Minorca, in June 2001 under the direction of Joan Alemany, Rinio Bruttomesso and Josep M. Vidal Hernández. The historic port of Mahon was studied from the point of view of its relationship with tourism, the cultivation of its historical structures, and traditional economic activities as a resource for the future; in addition several lectures of a more general nature identified the current state of port-city relationships and illustrated a selection of international case studies where former arsenals and military bases in several European cities were re-qualified.



Mobility A Room with a View

Diseño/Design Rick Vermeulen
Libro de bolsillo ilustrado/
Paperback illustrated,
texto en inglés/text in English,
con el apoyo de la/with the
support of Fundación Holandesa
de Arquitectura, 2003
(pp. 448), 42 euro
La primer Bienal Internacional de
Arquitectura de Rotterdam,
(mayo-septiembre 2003), está
completamente dedicada al tema
de la movilidad, se presenta en
estrecha relación con los temas de
la ciudad y el paisaje.
El catálogo de la Bienal *Mobility,
A room with a View* muestra los
resultados de una investigación
internacional con aportes
diversos, de los que se extrae un
sector significativo de la cultura
de la movilidad en algunas
grandes ciudades, como Méjico,
Hongkong, Budapest, Beirut,
Tokyo, Peking y Randstad
Holland.
Se trata de un estudio preciso
desarrollado a través de la
narración de hechos y
representado con fotografías y
esquemas conceptuales.
Los casos extranjeros son el
resultado del trabajo de grupos de
diversa proveniencia dedicados a
comprender cómo la movilidad
logra transformar
permanentemente la ciudad y el
paisaje y cómo la movilidad
influye sobre la vida cotidiana de
las personas en las diversas
culturas. La complejidad de las
áreas metropolitanas se ha ido
intensificando y las ciudades se
han agrandado lentamente y
difundido siguiendo una
ramificada red de transportes.
Sin dudas, la evolución
incontrovertible de este fenómeno
requiere una atención que va más
allá del puro problema técnico: la
movilidad se ha transformado en

una cuestión social, política y
ética que debe ser afrontada como
un nuevo desafío para
planificadores y políticos.
La movilidad no es sólo una
cuestión técnica de vías y de
asfalto: es también “a room with
a view”. Las calles no son sólo
espacios transitados sino espacios
públicos y lugares donde pasar el
propio tiempo.
¿Pueden las calles transformarse
en un lugar con una propia
identidad?
¿Pueden las calles ser
transformadas en arquitectura y la
arquitectura en calle?
¿Cómo pueden interactuar
paisaje, ciudad e infraestructuras?
La primer Bienal de Arquitectura
de Rotterdam enfoca su mirada
sobre los cambios del territorio y
de las infraestructuras en los
últimos decenios y traza un
cuadro posible para un renovado
“paisaje de la movilidad” en la
cultura urbana de hoy y de
mañana.
The first International Biennale of
Architecture in Rotterdam
(May-September 2003), is entirely
dedicated to the theme of
mobility, closely related to the
issues of the city and the
landscape, and considering the
role of ideas and the design
culture that it generates.
The catalog of the Biennale,
Mobility, A Room with a View,
illustrates the results of an
international research project with
contributions of several kinds.
The result is a significant
overview of the culture of
mobility in several large cities
such as Mexico City, Hong Kong,
Budapest, Beirut, Tokyo, Beijing,
and Randstad Holland.
This is a precise study, highly
readable, presented through the
narration of events and illustrated
with photographs and conceptual
schema.
The foreign case studies are
produced by groups with different
backgrounds, working to
understand how mobility operates
a permanent transformation on
the city and landscape, and how
mobility influences the daily lives
of people in different cultures.
The complexity of metropolitan
areas has increased and cities have
slowly spread out along the
ramified network of
transportation. There is no doubt
that the unchecked evolution of
this phenomenon demands
attention beyond the purely
technical problems involved:
mobility has become a social,
political and ethical issue which

must be perceived as a new
challenge by planners and
politicians. Mobility is not simply
a technical question of train tracks
and asphalt: mobility is also “a
room with a view”.
Roads are not only spaces filled
with traffic, they are also public
spaces and places to spend time.
Can streets become a place with
their own identity?
Can streets be turned into
architecture and architecture into
streets?
How can landscape, city and
infrastructure interact?
The first Architecture Biennale in
Rotterdam looks at changes in the
territory and infrastructure over
the past decades and traces a
possible future for a renovated
“landscape of mobility” in the
urban culture of today and
tomorrow.
www.biennalerotterdam.nl

*Dirigida por/Edited by
Paola Pierotti*

Memoria e Ricerca (Nuova Serie) 11/2002 Porti dell'Europa Mediterranea (secoli XIX e XX)

Dirigida por/Edited by
M. Elisabetta Tonizzi
El número de *Memoria e Ricerca*
está completamente dedicado a la
historia marítima y a la historia de
los puertos de Europa
mediterránea en los últimos dos
siglos. Se analizan los siguientes
puertos: Génova, Nápoles,
Marsella, Barcelona, Pireo y
Ravena. Además algunos aportes
afrontan temáticas de naturaleza
general, como aquéllas relativas al
“conocimiento del mundo y el
colonialismo”, a las dictaduras en
Europa meridional del siglo XX, a
la relación entre aspiración
universal y formación de la
identidad nacional en Europa
(siglos XIX-XX), a la relación entre
posibilidad de la historiografía y la
representación de la historia.
Cierra finalmente un ensayo sobre
la experiencia del consorcio para
las disciplinas históricas on line
“La Storia”.
This issue of *Memory and
Research* is entirely dedicated to
maritime history and the history
of ports in the European
Mediterranean in the past two
centuries, through the analysis of
the following cases: the ports of
Genoa, Naples, Marseilles,
Barcelona, Pireus and Ravenna. In
addition, several contributing

articles deal with themes of a
more general nature such as “the
knowledge of the world and
colonialism”, the dictatorships in
Southern Europe in the XXth
century, the relationship between
a universalistic aspiration and the
formation of a national identity in
Europe (XIXth and XXth
centuries), the relationship
between historiography and the
representation of history; to close
with an essay on the experience of
a consortium for historic
disciplines online, “La Storia”.

Metrópoles

Revista trimestral del/Institutional
Review of Área Metropolitana
de Lisboa
Distribución gratuita/
Distributed free of charge.
Redacción/Editorial board:
escritaideias@netcabo.pt
amgeral@aml.pt

Urbano

Revista semestral editada
por la Universidad del Bio-bio,
Departamento de Planificación
y Diseño Urbano, Concepción
en Chile
La revista promueve la discusión y
la confrontación de ideas y de
iniciativas relativas a los temas de
la ciudad y del fenómeno urbano
en general. Temas como la calidad
de la vida en las ciudades, la
organización territorial y sobre el
frente marítimo, el transporte
urbano y la viabilidad son objeto
de profundizaciones monográficas
con la intención de aportar
visiones innovativas para el
desarrollo de la ciudad.
The magazine promotes
discussion and debate on
initiatives and ideas on themes
involving the city and more
generally the urban phenomenon.
Themes such as the quality of life
in the city, territorial and
waterfront organization, urban
transportation and road networks
have all been the subject of
monographic explorations which
intend to stimulate innovative
visions for urban development.
tél. + 56 41 731200
fax + 56 41 731038
apalacio@ubiobio.cl

Multiplicity

USE Uncertain States of Europe
 Viaggio nell'Europa che cambia
 (A trip through changing Europe)
 Varios autores/Variuous authors
 Skira Editore, Milano 2003
 (pp. 496), 39 euro
 Edición italiana inglesa/
 Italian English edition
 Viaje en la Europa que cambia
 ¿Qué cosa es Europa y dónde
 termina su territorio? ¿Cuál será
 su futuro? Este libro sugiere una
 respuesta inesperada: Europa no
 es un continente con los límites
 precisos sino más bien una
 inmensa única Ciudad. Una
 Ciudad que recoge las diferencias
 más extremas y las coloca dentro
 de algunos caracteres del espacio
 local, sedimentadas en siglos de
 historia. use por lo tanto, es un
 programa de investigación sobre
 las condiciones humanas de la
 Europa contemporánea, iniciado
 por *Multiplicity* – agencia de
 investigación sobre la condición
 urbana.
 Con este volumen, *Multiplicity*
 propone un viaje dentro de los
 misterios y de los recursos de un
 continente que parece develar su
 verdadera naturaleza a quien elige
 recorrer desde cerca, los paisajes
 físicos y sociales.

What is Europe and where does
 its territory end? What will its
 future be? This book gives a rather
 unexpected answer: Europe is not
 a continent with precise
 boundaries, but rather a single
 immense City. A City which
 welcomes the most extreme
 differences and locates them
 within certain characteristics of
 local space, sedimented over
 centuries of history. use is
 therefore a research program on
 the urban condition in
 contemporary Europe, conducted
 by *Multiplicity* – an agency for
 research on the urban condition.
 In this book, *Multiplicity* guides
 you on a voyage through the
 mysteries and resources of a
 continent which seems to reveal
 its true nature only to those who
 choose to travel at close range
 through its physical and social
 landscapes.



**Il Porto Vecchio di Trieste
 The Old Port of Trieste**

Fotografías de/Photographs
 by Neva Gasparo, Dirigido por/
 edited by Marina Dragotto,
 Ed. Autorità Portuale di Trieste,
 Trieste 2002 (pp. 144)
 Edición renovada del volumen
 que “testimonia” a través de
 imágenes el “patrimonio mundial
 de arquitectura, urbanística e
 ingeniería portuaria” representado
 por el Puerto Viejo de Trieste,
 antes que se inicié su recuperación
 y, por lo tanto, su transformación.
 A renovated edition of the book
 which uses images to document
 the “world heritage of
 architecture, urban planning and
 port engineering” represented by
 the Old Port of Trieste, before its
 renovation, and subsequent
 transformation.

**Il Porto ed il Golfo
 della Spezia
 Un secolo di immagini
 dal 1860**

Editado por/edited by Autorità
 Portuale della Spezia
 No en venta/not for sale
 La Spezia 2001 (pp. 139)
 Recolección de antiguas imágenes
 del puerto de la Spezia.
 A collection of antique images
 of the port of La Spezia.

**Un porto giovane
 con un passato antico**

Editado por/Edited by Franco
 Lena, Autorità Portuale della
 Spezia
 No en venta/not for sale
 La Spezia 2002 (pp. 90)
 Segundo volumen que recoge
 antiguas imágenes del puerto
 de la Spezia.
 The second volume of antique
 images of the port of La Spezia.

**Muestra del Cine
 de Venecia: “Marghera
 Canale Nord”
 Venice Film Festival:
 “Marghera Canale Nord”**

Llega a la pantalla grande un tema
 de gran actualidad en los puertos
 de todo el mundo: la presencia de
 naves y tripulaciones abandonados
 por los propios armadores en su
 destino. Es también el caso de
 Venezia, donde permanece en
 Puerto Marghera desde
 aproximadamente dos años la nave
 egipcia Kawkab con ocho
 marineros a bordo que no pueden
 poner pie en tierra – sólo una hora
 por día- ni regresar a sus propias
 casas. Después del libro fotográfico
 “Kawkab” (ver *Portus* n. 5/2003 y
 Newsletter n. 2/2003), un film de
 Andrea Bevilacqua, Andrea Segre,
 Francesco Cressati, titulado
 “Marghera canale nord” (Marghera
 canal norte), presentado en la 60
 Muestra Internacional de Arte
 Cinematográfica de Venecia el 2 de
 septiembre en la Sección “Nuevos
 Territorios”, cuenta la odisea de la
 tripulación – 4 egipcios y 4 de
 Indonesia – desde el 2001 sin
 sueldo y “prisioneros” de la propia
 nave desde que el armador
 desapareció para siempre. Es una
 historia de derechos negados en un

mundo globalizado donde es
 posible el pasaje y el intercambio
 de las mercaderías, pero no el de
 los seres humanos. En espera de un
 proceso interminable que permita a
 la tripulación obtener lo que le
 corresponde, los hombres de la
 Kawkab están obligados a
 permanecer sobre la nave amarrada
 en un muelle abandonado del
 puerto veneciano. No pueden
 obtener el permiso de estadía ni
 trabajar porque su nave es
 “territorio egipcio”: un lugar
 suspendido, donde se mezclan las
 reglas y las leyes de todos los países.
 Hasta hoy, han tenido la ayuda de
 asociaciones y las administraciones
 locales. Alguien les lleva comida,
 ropa y sobre todo nafta, necesaria
 para mantener en función la nave
 en desuso. Pero los días son
 interminables en la prisión flotante
 de Puerto Marghera, una larga
 espera de que se resuelva una
 situación paradójica que, también
 gracias a la atención que se ha
 creado entorno al caso parece haber
 comenzado sólo hoy a moverse. El
 film, nacido de una investigación
 de Valentina Longo para el
 departamento de las Políticas
 Sociales de la Municipalidad,
 subraya por lo tanto, un problema
 común a muchos puertos que,
 hasta hoy, se encuentra irresuelto

ya que no existe todavía una ley en
 la materia en grado de “liberar” las
 tantas tripulaciones de estas
 carretas del mar pobladas por los
 “desechos humanos” de la
 globalización.
 The problem of abandoned ships is
 raised at the 60th Venice Film
 Festival. A theme of acute relevance
 for ports all over the world: the
 presence of ships and crews
 abandoned to their own destiny by
 their owners. Following the book
 of photographs entitled “Kawkab”
 (see *Portus* n. 5/2003 and *Cities on
 Water News* n. 2/2003), the film by
 Andrea Bevilacqua, Andrea Segre,
 Francesco Cressati, entitled
 “Marghera Canale Nord”,
 presented in the “Nuovi Territori”
 Section, narrates the odyssey of a
 crew, composed of 4 Egyptians and
 4 Indonesians, which has been
 living without a salary since 2001,
 hostages of their own ship,
 abandoned in the Port of Venice by
 a ship-owner who disappeared into
 thin air. The ship is the Kawkab,
 registered in Egypt, and its eight
 crew members who cannot set foot
 on ground more than one hour a
 day, nor return to their own homes
 if they want to claim the salaries
 they were not paid. It is the story
 of denied human rights in a field of
 the maritime world, labor, where

the negative effects of globalization
 are reaching unsustainable levels of
 contradiction for the sailors first of
 all, as well as the port
 administrations which are left
 alone to deal with a serious
 problem from a human, economic
 and legal point of view. While they
 wait for the endless trial which will
 give the crew its due, the men of
 the Kawkab are forced to remain
 on the ship docked in an
 abandoned area of the Venetian
 port. They cannot get a permit to
 stay nor can they work because
 their ship is “Egyptian territory”: a
 suspended place, where the rules
 and laws of all countries are
 shuffled. Until now, they have
 received the support of associations
 and local administration. People
 have brought them food, clothing
 and especially the oil necessary to
 keep the ship functioning. But the
 days are endless in the floating
 prison of Porto Marghera, a long,
 paradoxical and painful delay. The
 film, which springs from a research
 project conducted by Valentina
 Longo for the Department of
 Social Policies for the City of
 Venice, raises a problem that is
 common to many ports, given that
 no international law yet exists to
 “liberate” the many crews of these
 floating disasters.

Rete 2001

Colaboración entre las ciudades portuarias y los puertos de la Europa Mediterránea y de América Latina para el desarrollo de la relación puerto-ciudad
Collaboration between Port Cities and Ports of Mediterranean Europe and those of Latin America for the development of Port-City Relations

La Rete 2001 pretende valorizar y desarrollar la cooperación entre puertos y ciudades portuarias de la Europa Mediterránea y de América Latina en el campo de la reorganización de las zonas costeras urbano-portuarias y, en general, de la relación puerto-ciudad.
Rete 2001 seeks to improve and develop the co-operation between ports and port cities of Mediterranean Europe and those of Latin America, in the field of rehabilitating urban-port coastal areas, and on a broader scale, the port/city relationship.

Objetivos/Aims

- la promoción y la consolidación del intercambio de informaciones sobre experiencias ya llevadas a cabo o en proyecto;
- la realización de iniciativas de formación y de actualización y la creación de ocasiones para la confrontación.
- the promotion and strengthening of the exchange of information on experiments already completed or in the planning stage;
- the execution of initiatives for training and updating knowledge, opportunities for comparison.

Instrumentos de comunicación/Means of communication

- la revista *Portus*;
- el sitio Web de la Rete 2001: www.rete2001.org;
- el sitio Web de WiN (Waterfront international Network): www.waterfront-net.org;
- the magazine *Portus*;
- the website of Rete 2001: www.rete2001.org;

- the website of WiN (Waterfront international Network): www.waterfront-net.org

Adherentes (Octubre 2003)

- ### Members (October 2003)
- Administração do Porto de Lisboa, SA;
 - Área Metropolitana de Lisboa;
 - Autorità Portuale di Civitavecchia;
 - Autorità Portuale di Genova;
 - Autoridad Portuaria de A Coruña;
 - Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras;
 - Autoridad Portuaria de Las Palmas;
 - Autoridad Portuaria de las Baleares;
 - Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife;
 - Autoridad Portuaria de Santander;
 - Autoridad Portuaria de Sevilla;
 - Autoridad Portuaria de Tarragona;
 - Autoritat Portuària de Barcelona;

- Centro Internazionale Città d'Acqua;
- Comune di Olbia;
- Puertos del Estado;
- Stazioni Marittime di Genova Spa.

Comité Ejecutivo Executive Committee
José Luis Estrada Llaquet, Presidente de/President of Rete 2001
Rinio Bruttomesso, Coordinador de/Co-ordinator of Rete 2001
Joan Alemany Llovera, Director de la revista/Director of the magazine *Portus*
João Figueira de Sousa, Representante de Portugal/Portugal Representative
Ignacio Sáiz Múgica, Secretario del Comité de/Secretary of the Committee of Rete 2001

CURSOS DE FORMACIÓN EDUCATION SEMINARS

Lisbona Lisbon i Curso da Relação Porto-Cidade Ist Continuing Education Seminar on the Port-City Relationship

A Requalificação das Frentes-de-Água Urbano-Portuárias
The Requalification of the Urban-Port Waterfronts
Promotores/sponsored by:
Área Metropolitana de Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, Rete 2001;
organização/organised by:
FCSH-IDE - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - UNL Instituto de Dinâmica do Espaço, Lisboa;
com o Patrocínio da/with the patronage of
Área Metropolitana de Lisboa; e a colaboração do/and in collaboration with:
Centro Internazionale Città d'Acqua, Venezia;
Directores/Directed by:
João Figueira de Sousa, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa
Rínio Bruttomesso, Centro Internazionale Città

d'Acqua, Venezia;
data/date: 30/06 - 4/07 2003;
local/venue: Auditorium 2, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Instituto de Dinâmica do Espaço, Lisboa;
destinatários/organized for:
Técnicos e gestores das câmaras municipais, técnicos e gestores portuários, profissionais liberais e alunos de pós-graduação.
Technical and administrative staff of municipalities and port authorities, professionals and PhD candidates.

OBJECTIVOS DO CURSO AIMS OF THE SEMINAR

O curso visa dotar os participantes de ferramentas para o desenvolvimento e gestão de projectos relacionados com a requalificação das Frentes-de-Água, nomeadamente ao nível dos conceitos metodologias e instrumentos fundamentais. Especial atenção foi dada à divulgação de informação técnica e à demonstração de exemplos e experiências internacionais bem sucedidas assim como ao debate sobre intervenções realizadas ou projectadas para as frentes-de-água da Área Metropolitana de Lisboa.

O curso da relação porto-cidade desenvolve-se no âmbito da Rete 2001 – da qual a Área Metropolitana de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa fazem parte, como sócios fundadores, e prevê-se que a sua realização tenha uma periodicidade anual, abordando-se em cada sessão diferentes aspectos desta temática.

The seminar aims to provide participants with the correct tools for the development and the management of projects connected to waterfront revitalisation, both, in terms of general concepts and methodology. Special attention is given to the dissemination of technical information and to the explication of successful international experiences as well as to the debate on realisations or projects on the waterfront of Área Metropolitana de Lisboa. The seminar on the port-city relationships developed within the activities of Rete 2001, of which Área Metropolitana de Lisboa and Administração do Porto de Lisboa are founding members; the seminar will be have an annual frequency and will deal each year with different aspects of these topics.

PROGRAMA DO CURSO

30 Junho
Abertura dos trabalhos do curso
• Problemática e dimensão da requalificação das frentes de água urbano-portuárias em Portugal
Natércia Cabral
• O desenvolvimento dos portos e dos transportes marítimos e a evolução da relação porto-cidade
João Figueira de Sousa
• A relação porto-cidade
Rínio Bruttomesso

1 Julho
• A requalificação das frentes de água urbano-portuárias: problemas e exemplos de soluções: Filosofias e instrumentos de intervenção
Rínio Bruttomesso
• A requalificação das frentes-de-água urbano-portuárias: análise comparativa de casos de estudo internacionais
Rínio Bruttomesso
• Aspectos jurídicos - O Domínio Público Marítimo
Júlio Campos
• Aspectos jurídicos - A jurisdição portuária e autarquias
Júlio Campos

2 Julho
• Instrumentos de planeamento e

gestão das frentes-de-água
Margarida Pereira

- Gestão das frentes-de-água
Margarida Pereira
- O desenvolvimento sustentado das frentes-de-água
Natércia Cabral
- O Porto de Lisboa: quadro geral das intervenções nas frentes-de-água e projectos em curso
Cristina dos Reis e Cunha

3 Julho
Visita de estudo às frentes ribeirinhas dos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa

4 Julho

- A dimensão económica das intervenções nas frentes de-água
Joan Alemany
- A dimensão planificadora e ambiental dos espaços urbano-portuários: O exemplo espanhol
José Luis Estrada
- A requalificação das frentes-de-água da Área Metropolitana de Lisboa
Maria da Luz Rosinha

Mesa Redonda com representantes da *AML*, das *Câmaras Municipais* e da *Parque Expo*

PROGRAM

30 June
Inauguration

- Issues and scale in the re-qualification of urban-port waterfronts in Portugal
Natércia Cabral
- The development of ports and maritime transportation and the evolution of the port-city relationship
João Figueira de Sousa
- The port-city relationship
Rinio Bruttomesso

1 July

- The requalification of urban-port waterfronts: philosophy and tools for intervention
Rinio Bruttomesso
- Urban-port waterfront requalification: comparative analysis of international case studies.
Rinio Bruttomesso
- Juridical issues: the public maritime context
Júlio Campos
- Juridical issues: independent port jurisdiction
Júlio Campos

2 July

- Instruments for waterfront planning and management
Margarida Pereira

- Waterfronts management
Margarida Pereira
- The sustainable development of waterfronts
Natércia Cabral
- The port of Lisbon: general overview of river front projects and current building sites
Cristina dos Reis e Cunha

3 July
Site visit to the riverfront under the jurisdiction of the Area Metropolitana de Lisboa

4 July

- The economic dimension of waterfront projects
Joan Alemany
- The environmental dimension and the planning of urban-port spaces: Spain.
José Luis Estrada
- The re-qualification of the waterfront in the Área Metropolitana de Lisboa
Maria da Luz Rosinha

Round Table Discussion. Participants will include: *AML*, *Municipal Chambers* and *Parque Expo*



Santander Santander

Encuentro Internacional Relación Puerto-Ciudad
1st International Meeting on the Port-City Relationship
Septiembre/September 15-19 2003

El curso de Santander – uno de los más prestigiosos Cursos de Verano – alberga el primer programa de educación continua promovido por Rete 2001, reconocido por la Universidad Internacional Menéndez Pelayo. Santander – one of the most prestigious venues for the Cursos de Verano – hosts the first Continuing Education Program, promoted by Rete 2001, to be recognized by the Menéndez Pelayo International University.

Dirección/Direction:
José Luis Estrada Llaquet,
Director de Planificación y Control de Gestión,
Puertos del Estado, Madrid
y Presidente Rete 2001
Rinio Bruttomesso,
Profesor de Planificación Urbanística, IUAV - Università degli Studi, Venezia
y Director, Centro Internazionale Città d'Acqua, Venezia
Joan Alemany Llovera,
Profesor de Política Económica
Universidad de Barcelona

OBJETIVOS DEL CURSO

COURSE OBJECTIVES

- Análisis de las relaciones puerto-ciudad en su conjunto, que incluyen aspectos vinculados a la reconversión de los frentes marítimos de las ciudades y a la recuperación de espacios portuarios obsoletos, pero también, aquellos relacionados con la planificación y el desarrollo portuario y su impacto en el territorio urbano próximo al puerto.
- Suministro de información y análisis de experiencias y principales propuestas actuales sobre transformación de las fachadas marítimas y recuperación de espacios portuarios a nivel mundial.
- Establecimiento de criterios básicos y técnicas que permitan a los asistentes elaborar análisis,

estudios y propuestas para puertos y ciudades portuarias que deseen preparar nuevos proyectos de reconversión de sus fachadas marítimas y de mutua interrelación en su desarrollo y actividad.

Teniendo en cuenta el contenido del presente curso, así como las fechas y lugar de realización del mismo, se considera como complementario del IV Curso Iberoamericano de Ingeniería Portuaria a celebrar en Santander del 21 de septiembre al 17 de octubre de 2003.

- To analyze the relationship between port and city, including issues involving the adaptive re-use of abandoned port waterfronts, and the planning and development of the port and its impact on the urban territory surrounding the port.
- Information and analysis of important case studies involving the transformation of the sea-front and the re-qualification of port spaces around the world.
- To establish basic technical reference criteria for ports and port cities which intend to undertake new waterfront renovation projects, and the relationship between development and activity.

This course schedule begins one week before the opening of the Latin American Program in Port Engineering, which celebrates its IV edition, from September 21 through October 17th, organized by Puerto del Estado, the Organizaciòn de Estados Americanos, the Universidad di Cantabria, the Autoridad Portuaria de Santander and the Universidad Internacional Menéndez Pelayo.

PERFIL DEL ALUMNO

SCOLAR PROFILE

El curso ha sido orientado a los siguientes alumnos:

- Titulares universitarios de distintas disciplinas, interesados en orientar y desarrollar su carrera profesional, académica o de investigación en el ámbito urbanístico y portuario.
- Profesionales de la industria portuaria, urbanistas, técnicos municipales, gestores de empresas, que precisen actualizar, ampliar o fortalecer sus conocimientos en el campo objeto del curso.

The seminar is oriented to the following scholars:

- Graduate students of different backgrounds interested in developing their profession or

academic research in urban and port environment.
 • Professionals of port authorities, public administrations, urban planners, managers. interested in developing and updating their knowledge in the topics of the seminar.

LUGAR/VENUE

Santander en el Faro de la Magdalena, adscrito a la Autoridad Portuaria de Santander, situado en el recinto del Parque de la Magdalena.
 To be held at the Autoridad Portuaria di Santander, Faro de la Magdalena

PROGRAMA

15 Septiembre
Inauguración
 • Palabras de saludo y bienvenida a cargo de representantes institucionales
 • Presentación del Curso
 • Puertos, ciudad y territorio: retos y oportunidades en las relaciones puerto-ciudad
José Llorca Ortega, Presidente, Puertos del Estado

Módulo I: La actividad portuaria y su incidencia en el territorio
 • Principios generales de planificación y explotación portuaria
José Luis Estrada Llaquet, Director de Planificación y Control de Gestión, Puertos del Estado, Madrid y Presidente Rete 2001
 • El rol de los puertos en el desarrollo económico local y regional
Pablo Coto Millán, Subdirector del Departamento de Economía, Universidad de Cantabria
 • Puerto, ciudad y medio ambiente
José Fernández Pérez, Subdirector, Autoridad Portuaria de Las Palmas

16 Septiembre
Módulo II: La planificación y ordenación del espacio portuario y su relación con el planeamiento urbano
 • Ciudad portuaria y espacio portuario
Hans Meyer, Profesor de Diseño Urbanístico. Universidad Delft de Tecnología, Facultad de Arquitectura
 • La relación urbanística puerto-ciudad: balance normativo, instrumentos de ordenación y gestión (España)

Pablo Acero, Secretario, Autoridad Portuaria de Santander
 • Planificación y ordenación integral de los espacios portuarios: experiencias y ejemplos españoles
Ignacio Saiz Múgica, Jefe de Área de Planificación y Ordenación del Suelo, Puertos del Estado

Módulo III: La reconversión de espacios portuarios: el fenómeno de los frentes marítimos "waterfronts"
 • Treinta años de "waterfronts", balance internacional y tendencia actuales
Rinio Bruttomesso, Profesor de Planificación Urbanística, IUAV - Università degli Studi, Venezia y Director, Centro Internazionale Città d'Acqua, Venezia
 • Experiencias de reconversión de espacios portuarios en Portugal
João Figueira de Sousa, Catedrático Departamento de Geografía y Planeamiento Regional, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Universidad Nueva de Lisboa

17 Septiembre
 • La transformación de la fachada portuaria de Santander
Macario Fernández Alonso-Trueba, Director, Autoridad Portuaria de Santander
 • Experiencias de reconversión de espacios portuarios en Italia
Fabio Capocaccia, Secretario General, Autorità Portuale di Genova
 • Experiencias de reconversión de espacios portuarios en Latinoamérica
Joan Alemany Llovera, Profesor de Política Económica Universidad de Barcelona
 • La reconversión de frentes portuarios en Francia
Claude Prelorenzo, Profesor de Sociología Urbanística, École de Architecture de Versaille
 • El Patrimonio cultural portuario: valoración, conservación y recuperación
Julio Pozueta, Profesor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid

18 Septiembre
Módulo IV: Actividades prácticas
 • *Planificación, ordenación y reconversión del espacio portuario de Bilbao.*
 Presentación del caso del Puerto de Bilbao: la transformación de la ría y la ampliación del Puerto. Visita de trabajo al Puerto de Bilbao, equipamientos de Ría y

obras de ampliación.
 • *Visita al Museo Marítimo del Cantábrico*

19 Septiembre
Módulo V: Metodologías para la elaboración de planes de reconversión y gestión de espacios portuarios
 • Planeamiento, diseño y gestión de proyectos de reconversión y reutilización de espacios portuarios: métodos, conceptos e instrumentos
Uli Hellweg, Director, CEO, Wasserstadt GmbH, Berlin, *Joan Alemany* y *Rinio Bruttomesso*
 • La gestión de los waterfront: estudios de viabilidad, inversiones, rentabilidad. Modelos de explotación
Francisco de Rueda Bocos, Director, AXEL Logis

Mesa Redonda debate de conclusiones conducido por *José Luis Estrada* y *Luis Suárez Trenor*, Presidente, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife
Juan Manuel Palerm, Profesor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Uli Hellweg, Director, CEO, Wasserstadt GmbH, Berlin
José Pablo Rodríguez Martín, Gerente, Port 2000, Puerto de Barcelona
Juan José Castelló Bocinos, Presidente, IMAX, Puerto de Barcelona

PROGRAM

15 September
Opening ceremony
 • Welcoming remarks by institutional authorities
 • Presentation of the course
 • Ports, cities and the territory: networks and opportunities in the port-city relationship.
José Llorca Ortega, President, Puertos del Estado

Session I: Port activity and how it affects the territory
 • General principles of port planning and development
José Luis Estrada Llaquet, Director of Planning and Management Control, Puertos del Estado, Madrid and President Rete 2001
 • The role of ports in local and regional economic development
Pablo Coto Millán, Vice Director, Economic Department, Universidad de Cantabria

• Port, city and environmental impact
José Fernández Pérez, Vice Director, Autoridad Portuaria de Las Palmas

16 September
Session II. The planning and organization of the port space and its relationship to city planning
 • The port city and the port space
Hans Meyer, Professor of Urban Design, Delft University of Technology, Faculty of Architecture
 • The urban relationship between port and city: legislative standards, instruments for regulation and management (Spain)
Pablo Acero, General Secretary, Autoridad Portuaria de Santander
 • Planning and total organization of port spaces: the Spanish experience and case studies.
Ignacio Saiz Múgica, Chief of Planning and Management Area, Puertos del Estado

Session III: Adaptive re-use of port spaces: the waterfront phenomenon
 • Thirty years of waterfront development: an international assessment
Rinio Bruttomesso, Professor of City Planning, IUAV, Venice and Director of the International Centre for Cities, Venice
 • Case studies in adaptive re-use of port spaces in Portugal
João Figueira de Sousa, Professor of Geography and Regional Planning, Faculty in Social and Human Sciences, Universidade Nova de Lisboa

17 September
 • The transformation of the port waterfront in Santander
Macario Fernández Alonso-Trueba, Director, Autoridad Portuaria de Santander
 • Case studies in adaptive re-use of port spaces in Italy
Fabio Capocaccia, General Secretary, Autorità Portuale di Genova
 • Case studies in adaptive re-use of port spaces in Latin America
Joan Alemany Llovera, Professor of Economic Policy, Universidad de Barcelona
 • Waterfront renovation in France
Claude Prelorenzo, Professor of Urban Sociology, École de Architecture de Versaille
 • The cultural heritage of ports: re-qualification, preservation and re-use
Julio Pozueta, Professor, School of Architecture, Universidad Politécnica de Madrid

18 September

Session IV: Hands-on workshops
 • *Design, organization and adaptive re-use of the port space in Bilbao*

Field trip to the city of Bilbao
 Presentation of the case of the port of Bilbao: transformation of the river and expansion of the port

Working field trip to the port of Bilbao, the river structures and expansion sites.

• *Visit to the Maritime Museum of Cantábrico*

19 September

Session V. Methodology of elaboration for re-conversion and management planning for port spaces

• Planning, design and management of adaptive re-use and renovation projects for port spaces: methodology, concepts and tools

Uli Hellweg

Director, CEO, Wasserstadt GmbH, Berlin with
Joan Alemany and Rinio Bruttomesso

• Waterfront management: feasibility studies, investments and returns. Models

Francisco de Rueda Bocos
 Director, AXEL, Logis

Round table discussion chaired by

José Luis Estrada with
Luis Suárez Trenor

President, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

Juan Manuel Palerm

Professor at the School of Architecture, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Uli Hellweg

Direttore, CEO, Wasserstadt GmbH, Berlin

José Pablo Rodríguez Marín
 Chairman, Port 2000, Puerto de Barcelona

Juan José Castelló Bocinos
 President, IMAX, Puerto de Barcelona

Más informaciones en el sitio de Rete 2001

More information on the seminar available on the official site of Rete 2001 www.rete2001.org

LAS REUNIONES DEL CONSEJO DE RETE 2001 THE RETE 2001 COUNCIL MEETINGS



El encuentro de Sevilla The meeting in Seville

La primera reunión anual, de carácter semestral, del Consejo de Rete 2001 se ha desarrollado en Sevilla el 26 de abril, alojada por la Autoridad Portuaria de la ciudad andaluza. El Consejo ha tomado contacto con los

representantes de la Municipalidad y de la Autoridad Portuaria local para considerar conjuntamente la situación de la ciudad y, en este caso, para analizar los planes del proyecto puerto-ciudad que se refieren a la reordenación del área relativa a la zona urbano portuaria que será disponible. Durante la reunión fue anunciado que la Autoridad Portuaria de Tarragona entrará a formar parte de la Rete 2001 en calidad de sustentadora.

The first annual meeting, to be held every six months, of the Council of Rete 2001, took place in Seville on April 26, as guests of the Port Authority of the Andalusian city. The Council was able to meet the representatives of the City Administration and the local Port Authority to discuss the situation of the city and, in this case, to analyze the port-city project plans relative to the re-qualification of the urban port zone which will soon become available. During the meeting, the Port Authority of Tarragona announced that it would become a sustaining member of Rete 2001.

Han participado/Participants included:

José Luis Estrada, Presidente de/President of Rete 2001
Rinio Bruttomesso, Coordinador de/Coordinator of Rete 2001
Joan Alemany, Director de/Director of Portus
João Figueira de Sousa, Comité Ejecutivo de/Executive Committee of Rete 2001
Ignacio Saiz, Puertos del Estado
Eduard Rafols, Autoridad Portuaria de Barcelona
José Fernández Pérez, Autoridad Portuaria de Las Palmas
Dalila Araujo, Area Metropolitana de Lisboa
José Ramón Ruíz Manso, Autoridad Portuaria de Santander
Mara Vittori, Secretaria del Secretariat of Rete 2001
Joan Maria Basora Robert, Autoridad Portuaria de Tarragona (en calidad de observador/as observer)
Carlos Dias Pinto, Administração do Porto de Leixões (en calidad de observador/as observer)

El encuentro de Funchal, Madeira The Meeting in Funchal, Madeira

Se desarrollará desde el 20 al 23 de noviembre del 2003 en Funchal, en la isla de Madeira, la próxima reunión del Consejo de la Rete. Como es habitual, la reunión es una ocasión de encuentro para discutir sobre temáticas inherentes a la relación puerto-ciudad. En Funchal, junto a los actores locales, se discutirá sobre el tema de los cruceros en las islas. The next meeting of the Council of Rete 2001 will be held November 20th through the 23rd in Funchal, on the island of Madeira. As usual, the meeting will become an opportunity to discuss issues relating to theme of the port-city. In Funchal, together with local authorities, the theme of island cruises will be discussed.

ORDEN DEL DÍA DE LA REUNIÓN THE MEETING'S CALENDAR OF EVENTS

Seminario *La actividad de los cruceros en las islas Atlánticas*
 Con la participación de autoridades portuarias, armadores y responsables de la ciudad, y la presentación del Plan Director del Puerto de Funchal.

1. Organización de la reunión del Consejo

Las fechas previstas son desde el 20 al 22 de noviembre del 2003. Entre las visitas a realizar, se

contemplan las relativas al nuevo puerto comercial de Caniçal y a los pequeños puertos de la isla, así como al Museo de Ballenas, un paseo por los "caminos de agua" de la Sierra, y al puerto y la ciudad de Funchal.

Otro de los asuntos a tratar en el Consejo de noviembre será la designación de las sedes para las reuniones del Consejo previstas en el año 2004, para lo que será necesario que se cuente previamente con las correspondientes candidaturas. Provisionalmente se consideran Valencia, Leixões y Civitavecchia, donde está previsto que se celebre un Seminario sobre su Frente Marítimo. Igualmente es posible la celebración de un Congreso en Leixões, sobre el programa polis, que comprende actuaciones a realizar sobre un frente de 20 km, entre la margen izquierda del río Duero y el frente atlántico, y sobre una nueva plataforma intermodal o puerto seco, a crear en conexión con el puerto de Leixões.

Seminar *Cruises to the islands of the Atlantic Ocean.*

With the participation of port authorities, cruise lines and city authorities, and will present the "Plano Director do Porto do Funchal".

1. Organization of the meeting of the Council
 Scheduled dates are November 20th through the 22nd, 2003. The field trips will include a trip to the new commercial port of Caniçal and to the smaller ports on the island, as well as to the Museo de Ballenas, a walk through the "caminos de agua" of the Sierra, and to the port and city of Funchal.

Among the issues to be discussed by the Council in November will be the designation of the venues for the Council meetings in 2004, for which it will be necessary to evaluate all requests for candidacy. For the moment, consideration will be given to Valencia, Leixões and Civitavecchia, where a seminar about the Sea Front is scheduled. It is also possible that a conference will be scheduled in Leixões, regarding the polis program, which includes projects to be completed along a 20 km waterfront, between the left bank of the Duero river and the Atlantic seafront, and about a new intermodal platform or dry port, to be created in connection with the port of Leixões.

NUEVOS ADHERENTES NEW MEMBERS



Ha sido formalizada la entrada de la Autoridad Portuaria de Tarragona y de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (España) en la Rete. El Puerto de Leixões (Portugal) ha manifestado interés en la Rete y será invitado a participar, en calidad de observador, en la próxima reunión del Consejo. The membership of the Port of Tarragona and the Port Authority of Bahía de Algeciras (Spain) in Rete 2001 has been formalized. An interest in joining the Rete has also been expressed by the port of Leixões (Portugal), who will be invited to participate as observer in the next meeting of the Council.

ACTIVIDAD DE PROMOCIÓN PROMOTIONAL ACTIVITY

II Encuentro Iberoamericano de Intercambio Tecnológico Portuario II Latin-American Meeting for the Exchange of Port Technology in Salvador de Bahía

Entre el 1 y el 7 de junio se ha celebrado en Salvador de Bahía (Brasil) el II Encuentro de Intercambio Tecnológico Portuario con participación de más de 200 congresistas de 15 países. El primer Encuentro se celebró en Cancun (Méjico) en el año 2000, y en él se decidió dar continuidad a este tipo de reunión con amplia participación de empresas, técnicos y autoridades portuarias de los países iberoamericanos. En este segundo Encuentro se ha decidido asegurar la continuidad con la creación de un organismo de coordinación y la convocatoria del tercer Encuentro en Cartagena de Indias. El día 3 de junio, José Luis Estrada, Director de Planificación de Puertos del Estado y Presidente de

Rete 2001 presentó la Ponencia: "El entorno urbanístico de los puertos: relación puerto-ciudad" ante una amplia asistencia de congresistas. Después de la Ponencia, José Luis Estrada presentó Rete 2001 y Joan Alemany informó sobre la edición de la revista *Portus*, concluyendo la sesión con un debate sobre todos los temas expuestos.

The II Encuentro Iberoamericano sobre Intercambio Tecnológico Portuario held in Brazil, in Salvador de Bahía, from June 1st through 7th, is the most important event in the world of Latin American ports, and counted the participation of over 200 delegates from 15 countries. It was a follow-up to the first encounter held in Cancun, Mexico in the year 2000, where it was decided to give continuity to opportunities for meetings between businesses, technical staff and port authorities from Latin American countries. To give greater structure to these events, during this year's encounter dedicated to the themes of technology, planning, infrastructures, equipment and port management, a coordinating organism was created, which selected Cartagena de Indias as the venue for the third encounter. In this context, the activity and objectives of Rete 2001 were presented by the President of the Rete, José Luis Estrada, Planning Director for the Puertos del Estado, at the end of his lecture entitled "El entorno urbanístico de los puertos: relación puerto-ciudad", and *Portus* magazine was introduced by its Director, Joan Alemany.

II Seminario Internacional de los Municipios Portuarios II International Seminar of Port Cities Paranaguá-Paraná, Brasil

Material divulgativo relativo a Rete 2001 y *Portus* fue distribuido en ocasión del II Seminario Internacional de los Municipios Portuarios en Paranaguá - Paraná - Brasil, 14, 15 y 16 de agosto del 2003, promovido por la Asociación Brasileira de los Municipios Portuarios, ABMP. El seminario tiene como objetivo congrega a los municipios involucrados en una perspectiva de desarrollo social y cultural y con las cuestiones portuarias, con el objetivo de afrontar los problemas apuntando a soluciones para la mejoría de los servicios.

Informative material about Rete 2001 and *Portus* was distributed during the II Seminario Internacional dos Municipios Portuarios em Paranaguá - Paraná, Brazil, promoted by the ABMP, the Associação Brasileira dos Municipios Portuarios. The object of the seminar was to gather the cities involved in a perspective of social and cultural development and with issues regarding ports, and attempting to solve problems by defining solutions for the improvement of services. abrasport_abmp@hotmail.com

Tercera Reunión de la Comisión Interamericana de Puertos Third Meeting of the Inter-American Commission on Ports

Fue promovida la actividad de la Rete y de *Portus* a participantes y organizadores en ocasión de la Tercera Reunión de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) que se ha desarrollado en Mérida, Méjico, desde el 9 al 13 de septiembre del 2003).

La Comisión Interamericana de Puertos de la OEA tiene por finalidad servir de foro interamericano permanente de las máximas autoridades gubernamentales nacionales en materia portuaria de los países miembros, para el fortalecimiento de la cooperación en el área del desarrollo portuario hemisférico con la participación y colaboración activa del sector privado. El Comité Ejecutivo elegido para el período 1999-2003, quedó integrado por Argentina, presidencia; Barbados, Estados Unidos, Méjico y Uruguay en las vicepresidencias; y Brasil, Canadá, Colombia, Chile, Costa Rica, Guatemala, Jamaica, Panamá, República Dominicana y Santa Lucía. Todas las reuniones están abiertas a la participación de los delegados acreditados de todos los países miembros de la oea. La Quinta Reunión del Comité Ejecutivo será desde el 1 al 5 de diciembre del 2003 en Venezuela. The activity of the Rete and *Portus* were also illustrated to the participants and organizers of the Third meeting of the InterAmerican Commission on Ports (CIP) of the Organization of American States (OAS) held in Mérida, Mexico, September 9-13,

2003. The Inter-American Commission on Ports of the OAS has as its goal to serve as a permanent inter-American forum for the highest national governmental authorities on matters regarding ports for its member countries, to reinforce cooperation in the area of port development in the hemisphere with the active participation and collaboration of the private sector. The Executive Committee elected for the period 1999-2003, remains constituted by Argentina, president; Barbados, United States, Mexico and Uruguay, vice-presidents; Brazil, Canada, Colombia, Chile, Costa Rica, Guatemala, Jamaica, Panama, the Dominican Republic and Santa Lucía. All the meetings were open to the participation of accredited delegations of all member countries of the OAS. The Fifth Meeting of the Executive Committee will be held December 1-5, 2003, in Venezuela. Info: Carlos M. Gallegos Secretario Ejecutivo Comisión Interamericana de Puertos Organización de los Estados Americanos 1889 F. Street, NW, Oficina 773 Washington, DC, 20006, Estados Unidos tel. + 1 202 458-3871 fax + 1 202 458-3517 cgallegos@oas.org

Catálogo Digital Digital Brochure

Fue creado un pequeño catálogo digital (en formato Acrobat) sobre la Rete y *Portus*, para poder utilizar para actividades de divulgación y como material promocional para cursos, conferencias, etc. El catálogo al momento es disponible en italiano, en español, en portugués y en inglés. Dentro de la newsletter mensual del Centro *Città d'Acqua News* fue creada una página enteramente dedicada a la Rete. A short digital brochure (in Acrobat PDF) was created to illustrate Rete 2001 and *Portus* magazine, to be used for distribution and promotional information during courses, conferences, etc. The brochure is currently available in Italian, Spanish, Portuguese and English. The monthly newsletter of Cities on Water has recently added a page dedicated entirely to the activities of Rete 2001.



Plano de Valorização da Baía do Seixal, Plano Estratégico de Intervenção

Recuperar o passado, Valorizar o futuro

Improvement Plan for the Bay of Seixal, Strategic Plan for Intervention

Reclaim the past, Enhance the future

O Seixal e o Tejo estão indissociavelmente ligados. O rio, ao longo dos anos tem sido factor estratégico para o enraizamento das populações determinando o aparecimento de um conjunto de profissões que, durante anos, permitiram a subsistência das populações – pescadores, marinheiros, moleiros, calafates, carpinteiros de machado, etc. Do mesmo modo, a fisionomia urbana do Concelho foi marcada pela omnipresença do rio, com a construção de moinhos de maré, estaleiros navais e de actividades ligadas à pesca, como as antigas secas do bacalhau. A identidade deste Município foi ganhando, ao longo dos tempos, novos contornos, com a implementação de importantes fábricas, da indústria corticeira, vidreira, lanifícios e pólvora, que tornaram o Seixal um polo de atracção migratória e de crescente fixação de mão-de-obra. Com a construção da Siderurgia Nacional no Concelho, que teve um papel de grande importância no processo da industrialização em Portugal e, posteriormente, com a construção da ligação rodoviária sobre o Tejo, o Seixal conheceu os efeitos de um processo de suburbanização, com todos os efeitos urbanísticos inerentes. A Baía do Seixal é um local privilegiado do Concelho e do Estuário do Tejo. Tem uma área de cerca de 500 ha e comunica com o estuário, através de um canal denominado “Cala do Judeu”, com cerca de 100 m de largura. O Plano de Valorização da Baía do Seixal é um instrumento através do qual a Autarquia promove a salvaguarda do património e da paisagem, em paralelo com a sua integração no domínio público para usufruto da comunidade. Este Plano envolve parcerias, com

entidades públicas e privadas, e tem em vista a promoção do local numa lógica estratégica de dinamização da relação entre espaço urbano e frentes ribeirinhas, fomentando o desenvolvimento económico e o bem-estar social das populações do Concelho. Um dos objectivos principais do Plano de Valorização da Baía do Seixal é a despoluição da Baía e o tratamento das frentes urbanísticas ribeirinhas do Seixal – Arrentela e Amora – através da implementação do Plano Geral de Saneamento, permitindo o regresso dos flamingos à Baía.

O processo de valorização da Baía envolve a reconstrução da paisagem e o desenvolvimento de infra-estruturas que permitam o acesso, por parte da população, às condições naturais da baía, nomeadamente, vias ciclopédicas e pedonais, pequenos ancoradouros, portos de recreio, equipamentos de suporte a desportos náuticos, esplanadas e espaços de lazer, e a recuperação de antigas instalações industriais, como a Fábrica Mundet (com a instalação da Universidade Aberta) ou a Fábrica de lanifícios de Arrentela, para fins culturais.

A Baía do Seixal tem condições excelentes para actividades de lazer e para a prática dos mais variados desportos náuticos, como pesca, desportiva e de recreio, a canoagem, a vela e o “wind-surf”. No âmbito deste Plano, destacam-se os projectos em curso ou com incício no curto prazo: Recuperação do Moinho da Maré de Corroios; Centro de Estágios do Sporto Lisboa e Benfica e Marina da Amora.

As boas acessibilidades existentes, nomeadamente, a autoestrada Norte/Sul, a ligação fluvial com Lisboa, a travessia ferroviária e o Metro Sul do Tejo em construção, juntamente com as que estão previstas, dão uma dimensão regional e uma coerência à estratégia de desenvolvimento sustentável deste Município que vem assumindo um protagonismo próprio no contexto da Área Metropolitana de Lisboa. A Baía do Seixal é o *ex-libris* natural de um concelho onde passado, presente e futuro, convergem no objectivo comum do desenvolvimento sustentável, associando o progresso económico à preservação do património cultural e natural e à qualidade de vida das suas populações.

Seixal and the Tagus are intimately linked. Over the years, the river has been a strategic factor in leading people to put down roots,

being determinant in the kinds of professions that arose and which, for years, supported the inhabitants – fishermen, sailors, millers, caulkers, axe-wielding carpenters, etc.

In the same way, the urban features of the Municipality were marked by the omnipresent river, with the construction of tide mills, shipyards, and activities related to fishing, including codfish drying seen in former times.

The identity of this Municipality took on new characteristics over time, with the setting up of important factories in the cork, glass, wool, and gunpowder industries, making Seixal a centre of attraction for migration and for a growing number of labourers who settled there.

The construction of the National Foundry in the Municipality played an important role in the industrialisation of Portugal. Later, in conjunction with the highway connection across the Tagus, this brought to Seixal the effects of suburbanisation with all the inherent urbanistic effects.

The Bay of Seixal is a special place in the Municipality and the Tagus Estuary. It has an area of about 500 ha and connects to the estuary by means of a channel called “Cala do Judeu”, which is about 100 m wide. The Improvement Plan for the Bay of Seixal is an instrument by which the Local Government is promoting the preservation of its heritage and landscape, as well as integrating it into the public domain for the use of the community. This Plan involves partnerships with public and private entities and seeks to promote the area within a logical strategy to dynamise the relationship between the urban space and the riverfronts, encouraging the economic development and social well being of the inhabitants of the Municipality. One of the main objectives of the Improvement Plan for the Bay of Seixal is the depollution of the Bay and the treatment of the urban riverfronts of Seixal – Arrentela and Amora – through the implementation of the General Sanitation Plan, which will allow flamingos to return to the Bay.

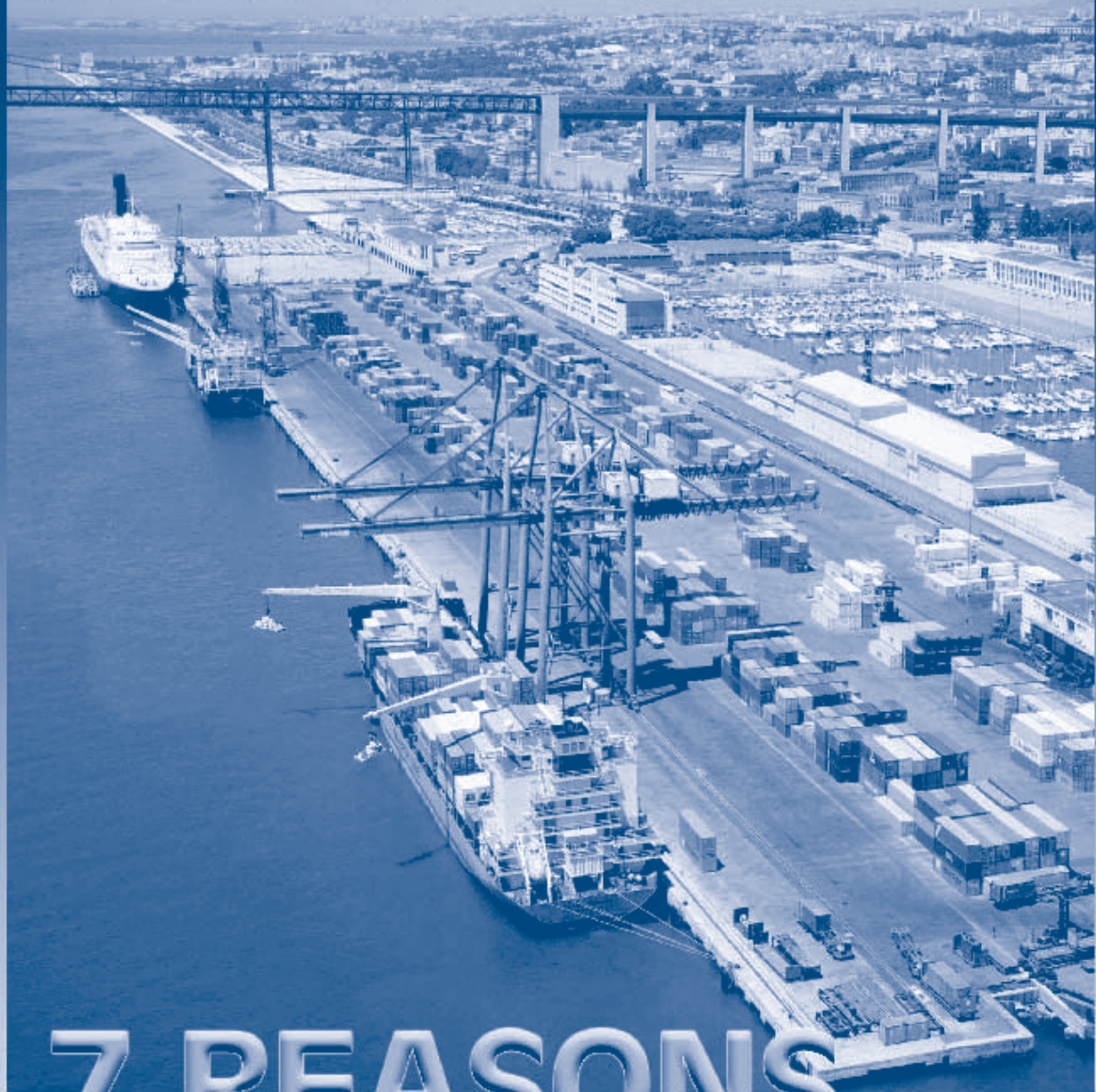
The process to enhance the value of the Bay involves the rebuilding of the landscape and the development of infrastructures that will allow the public to have access to the natural conditions of the bay, namely, through bicycle paths and walkways, small anchorages,



recreational ports, facilities for water sports, esplanades and leisure areas, as well as the making over of old industrial installations, such as the Mundet Factory or the wool factory at Arrentela, for cultural uses. The Bay of Seixal has excellent conditions for leisure activities and for the enjoyment of a wide variety of water sports, such as fishing (both sport and recreational), canoeing, sailing, and windsurfing. Under this Plan, the Historical-Natural Park of Brasileiro Rouxinol, in Corroios, is a very important step in the recovery and improvement of the Municipality's heritage of nature and landscape. Access to the area is good, via the North/South motorway, the riverboat connections with Lisbon, and the railway across the river. These, together with others that are planned (the Tagus South Metropolitan), give a regional dimension and coherence to the strategy for the sustainable development of this Municipality, which has assumed an initiative of its own within the Lisbon Metropolitan Area. The Bay of Seixal is the natural “*ex-libris*” of a municipality where the past, present and future converge in a common objective of sustainable development, associating economic progress with the preservation of the local heritage of culture and nature and with the quality of life of the inhabitants.

SEIXAL/SEIXAL
População/Population: 150.271
Variação desde 1991/Variation since 1991: 28,5%
Crianças/Children: 25.092
Jovens/Youth: 22.578
Adultos/Adults: 87.474
Idosos/Elderly: 15.127
Superfície/Área: 94 km²
Fonte/Source: Censos/Census 2001- Portugal

PORT OF LISBON



7 REASONS TO CHOOSE LISBON PORT

- IBERIAN-ATLANTIC LOCATION
- EXCELLENT HANDLING RATES
- DEDICATED TERMINALS
- DYNAMIC PORT COMMUNITY
- COMPETITIVE COST
- MODERN EQUIPMENT
- GROWING POTENTIAL



PORT OF LISBON AUTHORITY

Head Office - Rua da Junqueira, 94 1349-026 Lisboa Portugal Tel: +351 21 361 1002
Commercial - Ed. Infte. D. Henrique - Doca de Alcântara Norte - 1399-012 Lisboa Portugal
Tel: +351 21 392 2156 website: www.portodelisboa.com
Fax: +351 21 361 1076 e-mail: admin.junqueira@porto-de-lisboa.pt

L'area di Voltri - Prà a Genova. Le modalità di attuazione per uno sviluppo urbano e portuale

Il programma di sviluppo per la zona di Voltri - Prà si riferisce ad un'ampia area situata all'estremo ponente del porto di Genova e coinvolge sia impianti portuali che insediamenti urbani.

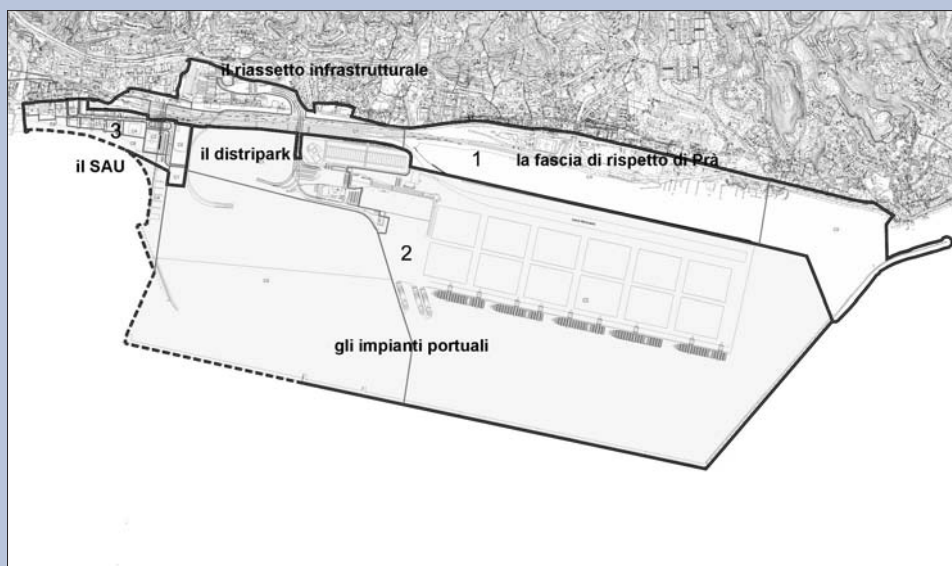
In origine questo tratto di circa 6 km della costa genovese si presentava come una sottile piana rettilinea, stretta tra il mare e le colline.

Al cavallo tra Ottocento e Novecento si viene a costituire una prima cesura tra l'abitato e il mare attraverso la realizzazione di due tracciati infrastrutturali (Strada litoranea e ferrovia).

Malgrado ciò, negli anni cinquanta, l'assetto insediativo, anche se modificato, appare ancora riconoscibile: Prà e Palmaro risultano modestamente appesantiti da nuove abitazioni e da capannoni industriali. Le delegazioni di Prà e Voltri hanno costituito Comune a sé fino al 1962, per questa ragione ancora oggi risulta riconoscibile nella struttura urbana e sociale di questa parte di città, una forte identità riconducibile ai nuclei urbani originari.

Nei trent'anni successivi il paesaggio muta il suo aspetto: in questa parte del territorio viene concentrata una grande quantità di insediamenti di edilizia pubblica, mentre l'autostrada, ormai lambita dalle case di Prà, taglia definitivamente le colline. Anche sul fronte costiero, nella prima metà degli anni ottanta, in coincidenza con la costruzione della diga foranea del nuovo "porto di Voltri", si hanno i primi indizi di mutamento. La lingua continua di spiaggia, che da lungo tempo ospita edifici precari quali stabilimenti balneari, ricoveri, attrezzi da pesca e baracche viene via via invasa da piccole costruzioni, spesso abusive, che costellano il fronte costiero segnalando l'appropriazione degli unici spazi pubblici disponibili da parte dei nuovi residenti.

Negli anni novanta viene completato il nuovo porto che si configura come un riempimento collegato alla terra ferma in corrispondenza di Palmaro da dove si accede al porto container attraverso un viadotto al di sopra del tracciato ferroviario direttamente connesso con il casello autostradale.



Il terrapieno si sviluppa verso Pegli salvando, di fronte a Prà, un canale d'acqua lungo circa 2000 m e largo 140: la "fascia di rispetto di Prà", un nuovo affaccio a mare. Lungo la linea di costa è stata ultimata la costruzione della nuova linea ferroviaria Genova-Ventimiglia nata al posto delle vecchie attrezzature della spiaggia. Gli interventi di trasformazione previsti per quest'area sono a oggi allo studio congiunto delle diverse amministrazioni e degli operatori privati coinvolti, al fine di portare a coerenza il quadro di riferimento complessivo, secondo le indicazioni relative alla progressiva attuazione dei rispettivi Piani Regolatori; lo strumento attuativo individuato è l'Accordo di Programma che sarà sottoscritto da Comune di Genova, Regione Liguria, Provincia di Genova, Autorità Portuale di Genova, Società Rete Ferroviaria Italiana e operatori portuali interessati.

Le trasformazioni toccano aspetti differenti e specificamente:

- il sistema delle infrastrutture ferroviarie e viarie, in particolare il Progetto Preliminare per il Potenziamento delle Infrastrutture ferroviarie elaborato da RFI (Rete Ferroviaria Italiana), con la traslazione a mare della Via Aurelia e il conseguente recupero di spazi da destinare a verde pubblico; il ridisegno del sistema degli accessi ai terminal portuali dall'autostrada attraverso la realizzazione di un nuovo viadotto in sostituzione di quello esistente;
- i programmi di sviluppo portuale, e in particolare il completamento di un'area da

destinare ad attività logistiche di Distripark, e il completamento del Terminal portuale destinato a movimentazione di traffico contenitori, secondo i progetti in corso di attuazione;

- e infine i programmi di sviluppo urbano.

Per ciò che concerne lo sviluppo dei programmi di riqualificazione urbana l'interesse delle amministrazioni si è concentrato in particolare sulla fascia di confine tra porto e città che costituisce, ancor più in questa zona, l'elemento cruciale per sviluppo di una migliore relazione tra le aree urbane e quelle portuali.

Le linee direttrici della trasformazione sono state stabilite congiuntamente dalle competenti strutture tecniche dell'Amministrazione Comunale e dall'Autorità Portuale attraverso una specifica struttura denominata Agenzia Porto - Città. Tale Agenzia costituisce lo strumento operativo di cui le due Amministrazioni si sono recentemente dotate per l'esercizio di attività progettuali di interesse comune e in particolare per favorire, nell'attuazione dei rispettivi Piani Regolatori, l'individuazione di soluzioni adeguate ai temi che lo sviluppo sostenibile pone.

È stato sviluppato uno Schema di Assetto Urbanistico riferito ad una specifica area, che si pone in continuità con le altre facenti parte della medesima "fascia di confine", e già oggetto di programmi di riqualificazione (quali la sopraccitata Fascia di Rispetto di Prà e la nuova passeggiata a mare prevista per l'abitato di Voltri).



La ristrutturazione del sistema infrastrutturale che, secondo uno schema che si ripete quasi costantemente lungo l'intera costa genovese, si pone quale elemento di separazione tra gli insediamenti urbani e quelli portuali, ha costituito, nell'ambito dello sviluppo del SAU, il presupposto per proporre una visione nuova dell'ambito, non più concepito come spazio "residuale", ma come possibile oggetto di una riqualificazione strutturale basata sullo sviluppo di funzioni nuove e qualificate, capace di divenire il nuovo e rappresentativo accesso all'abitato di Voltri.

L'assetto planivolumetrico proposto e le funzioni introdotte tendono a trasformare l'area in uno spazio centrale per questa parte di città, dotato di servizi e spazi pubblici nuovi, che favoriscano la fruizione diretta del litorale attraverso il potenziamento delle relazioni tra la struttura urbana e il mare.