

Words Palabras

Cuando los prohombres estuvieron de acuerdo, todos los operarios del puerto se pusieron en movimiento. Los *bastaixos*, por grupos, se adentraron en Barcelona en dirección a los almacenes municipales, donde se hallaban los pertrechos de los tripulantes de las galeras, incluidos los de los numerosos remeros de cada una, y los barqueros se dirigieron a los mercantes que acababan de arribar a puerto para descargar las mercaderías, las cuales, por falta de muelles, no se podían descargar sino a través de aquellas cofradías afectas a la organización portuaria. La tripulación de cada barcaza, leño, laúd o barca de ribera estaba compuesta por tres o cuatro hombres: el barquero y, dependiendo de la cofradía, esclavos u hombres libres asalariados. Los barqueros agrupados en la cofradía de Sant Pere, la más antigua y rica de la ciudad, utilizaban esclavos, no más de dos por barca, como establecían las ordenanzas; los de cofradía joven de Santa María, sin tantos recursos económicos, utilizaban hombres libres, a sueldo. En cualquier caso, la carga y descarga de las mercaderías, una vez que las barcas se habían acostado a los mercantes, eran operaciones lentas y delicadas incluso con la mar tranquila, puesto que los barqueros eran responsables frente al propietario de cualquier merma o avería que sufriesen las mercancías, e incluso podían ser condenados a prisión en el supuesto de que no pudiesen hacer frente a las indemnizaciones debidas a los mercaderes. Cuando el temporal assolaba el puerto de Barcelona, el asunto se complicaba, pero no sólo para los barqueros sino para todos quienes intervenían en el tráfico marítimo. En primer lugar porque los barqueros podían negarse a acudir a descargar la mercancía —cosa que no podían hacer cuando había bonanza—, salvo que voluntariamente acordasen un precio especial con el propietario de ésta. Pero los efectos más importantes del temporal recaían sobre los dueños, pilotos e incluso la marinería del barco. Bajo amenaza de severas penas, nadie podía abandonar la nave hasta que la mercadería hubiera sido totalmente descargada, y si el dueño o su escribano, único que podía desembarcar, se encontraban fuera de la embarcación, tenían obligación de volver a ella.



Barcelona en el siglo XIV



Tratto de
Ildefonso Falcones de Sierra, "La catedral del Mar",
Grijalbo, 2006, pp. 205 - 206

Ildefonso Falcones de Sierra, casado y padre de cuatro hijos, es abogado y vive y ejerce en Barcelona. Con "La catedral del mar" ha pretendido homenajear a un pueblo capaz de construir en el entonces inusual plaza de cincuenta y cuatro años el que sin duda es uno de los temples más hermanos de la tierra.

Taken from
Ildefonso Falcones de Sierra, "La catedral del Mar",
Grijalbo, 2006, pp. 205 - 206

Ildefonso Falcones de Sierra, married and the father of four sons, is a lawyer who lives and practices in Barcelona. In "La catedral del mar" his intent was to celebrate a population capable of building one of the most beautiful temples on earth, in an unusual site, over the space of 54 years.

Giuseppe Dall'Arche

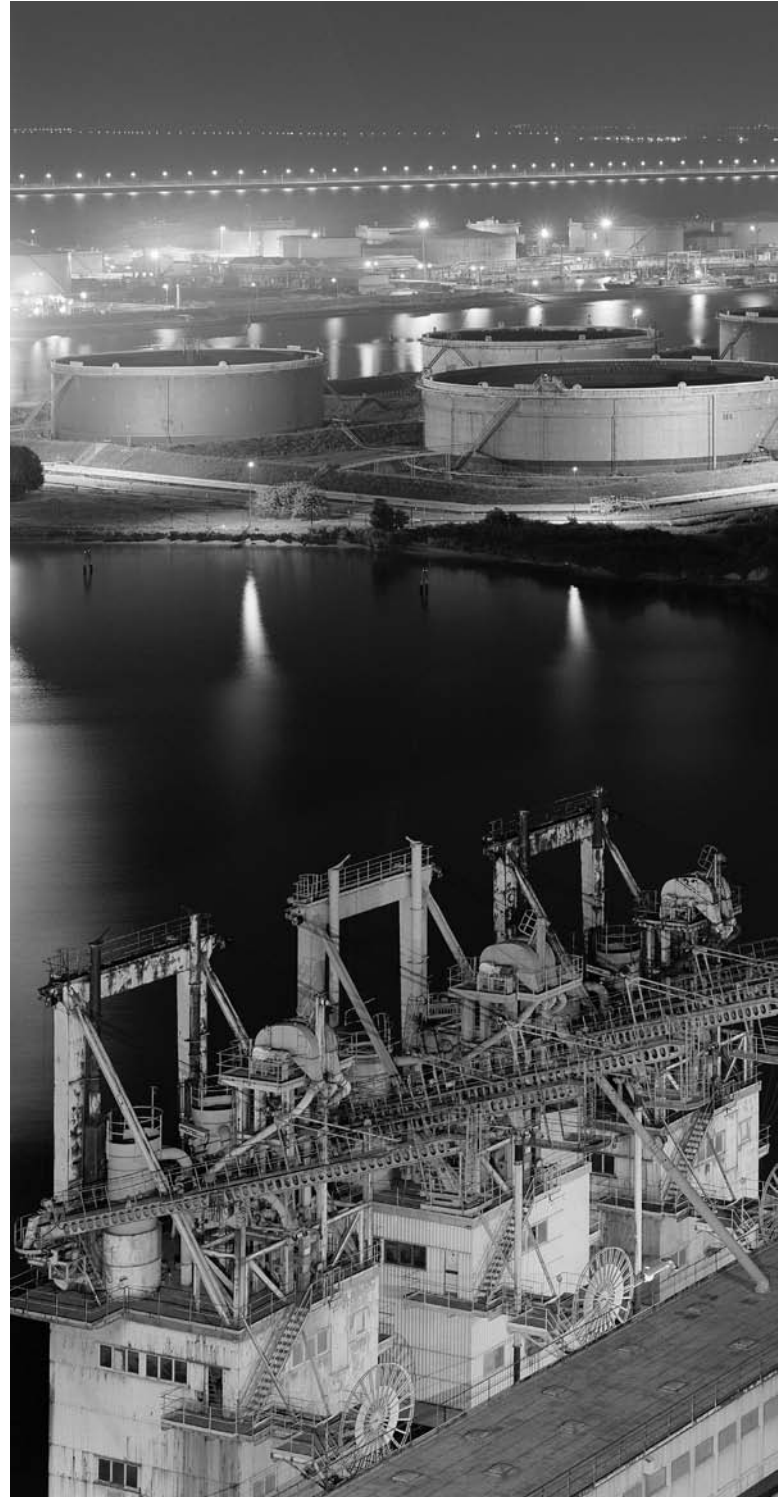
El título del volumen y de la muestra homónima de fotografías de Giuseppe Dall'Arche, que se presentó en Mestre-Venecia a fines de 2007, *Molo K Marghera. L'altra Venezia*, es enigmático. Porque indica un muelle que es pero no existe, representa una metáfora que desmiente la estrategia industrial según la cual 'toda innovación es a favor de los trabajadores'. Marghera, el área industrial en la puerta de Venecia, sobre el borde lagunar, desde su nacimiento, en el inicio del novecientos, fue "un sueño de modernidad pero al mismo tiempo, una pesadilla para muchos que han trabajado". Las fotografías de Dall'Arche restituyen lo que queda de Marghera, lo que continúa a funcionar, en el gran polo químico, industrial y portuario. "No existen figuras humanas en estas fotografías. La presencia del hombre es implícita, y en todas partes. (...) Pero es el hombre que debe decidir hoy qué cosa hacer con estas ruinas molestas y estas fábricas abiertas. (...) En la incerteza del hombre, todo queda allí, o se desenvuelve sin una idea clara de sí mismo, sin un proyecto, queda la ruina del futuro o la fábrica del pasado, en una inversión vertiginosa y demolidora de los roles y los significados".

De la introducción de Gianfranco Bettin en el catálogo G. Dall'Arche, Molo K Marghera. L'altra Venezia, Terraferma, 2007

The title of the volume and of the related exhibition of photographs by Giuseppe Dall'Arche, held in Mestre-Venice in late 2007, *Molo K Marghera. L'altra Venezia*, is enigmatic. Enigmatic because it refers to a non-existent quay, which is metaphorical and concerns an industrial strategy that contradicts the premise that "every innovation will be in favour of the workers". Since its origins, at the beginning of the nineteenth century, Marghera, the industrial area at the entrance of Venice, has been "a dream of modernism, as well as a nightmare for many of those who have experienced it". The photographs by Dall'Arche look at what is left of Marghera, what continues to grow in the large chemical, industrial and port complex. "There are no human figures in these photographs. Obviously a human presence is implied, and is everywhere. (...) And it is man who must decide what should be done today with these cumbersome ruins and these open construction sites. (...) As a result of a lack of decision, everything stays as it is, or evolves without a clear idea, without a plan, remains a ruin of the future or a building site of the past, in a dizzying and confusing inversion of roles and meaning".

From the introduction of Gianfranco Bettin in the catalogue G. Dall'Arche, Molo K Marghera. L'altra Venezia, Terraferma, 2007

Molo K Marghera L'altra Venezia



Images
Imágenes

Molo K Marghera L'altra Venezia

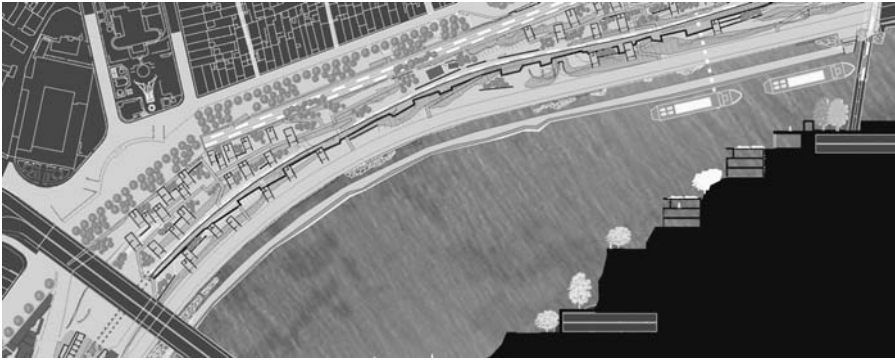


Giuseppe Dall'Arche (1965) se graduó en Escenografía en 1992 en la Accademia delle Belle Arti de Venecia. Como profesional trabaja desde casi un decenio como fotógrafo de arquitectura y en el ámbito de la representación fotográfica del territorio. Sus fotografías han sido publicadas en las revistas especializadas y en obras editoriales que tienen como objeto la arquitectura. Recientemente desenvuelve, paralelamente a la actividad profesional, una actividad didáctica como docente por contrato. *Molo K Marghera* es su primer obra.

Giuseppe Dall'Arche (born 1965) studied Scenography at the Venice Academy of Fine Arts, where he graduated in 1992. He has worked for nearly ten years as a professional photographer, specializing in architecture and photographic representations of land and cityscapes. His photographs have been published in specialist journals and in architecture books. He has recently begun to teach photography as well. *Molo K Marghera* is his first publication.

Plans

Proyectos



The Revitalisation of the Riverfront in Oporto

The International Invitation to Tender to come forward with Ideas for Regenerating the Oporto Riverfront in the Priority Action Zone now has a successful bidder. On Friday February 22nd, the winners were named at a Public Declaration that took place in Quinta de Bonjória, during the course of which the winning ideas were made known together with the identities of those who put forward the successful proposals. The Tribunal – chaired by Valente de Oliveira and composed of José Carrapeto, appointed by the Oporto City Council; Matos Fernandes, appointed by the Douro

and Leixões Port Authority; Francisco Barata Fernandes, appointed by the College of Architects; Gonçalo Byrne and Rino Bruttomesso; Mário Martins, appointed by the Port Modernisation Agency and Ana Martins de Sousa, appointed by the Porto Vivo, Lower Oporto Urban Redevelopment Company (SRU) –, classified the bids that were admitted for Tender and selected the ones that they considered to be the best 3, in accordance with evaluation criteria defined beforehand in the Invitation to Tender Regulations.

The first prize went to the Oporto Workshop Balonas Projectos, which was awarded 90% and a prize of 50,000 Euros. The proposal submitted was considered to be the most consistent, because where transport was concerned it pinpointed and offered communication between the two sides of the river and came up with specific solutions for the question of containers. Enabling people to gain access to the slopes by providing footpaths and several lifts, thereby making improvements to the degree of mobility and transport facilities was an aspect of this proposal that was given a high rating. The idea of providing good communications and promoting the international centre of the Waterfront would serve to enhance the image of the City of Oporto, creating a major positive impact associated with a series of strategically formulated events; this was another strong point in the Pedro Balonas' project that was well rated.

The bid that came second was the one proposed by the

La revitalización del frente ribereño de Oporto

El Concurso Internacional de Ideas para la Revitalización del frente ribereño de Oporto en la Zona de Intervención Prioritaria tiene ya un ganador. El pasado 22 de febrero en la Quinta de Bonjória tuvo lugar el Acto Público durante el cual se revelaron las propuestas ganadoras y las identidades y origen de las mismas. El jurado presidido por Valente de Oliveira y constituido por José Carrapeto, designado por la Cámara Municipal de Oporto; Matos Fernandes, designado por la Administración de los Puertos de Douro y Leixões, S.A; Francisco Barata Fernandes, designado por el Colegio de Arquitectos; Gonçalo Byrne y Rino Bruttomesso; Mário Martins, designado por la Agencia para la Modernización del Puerto, S. A y Ana Martins de Sousam, designada por Porto Vivo, SRU, Sociedad de Rehabilitación Urbana de Baixa de Oporto, SA, clasificó las propuestas admitidas al concurso y fueron seleccionadas las tres mejores, de acuerdo con los criterios previamente definidos en el Reglamento del concurso. El atelier Balonas Projectos obtuvo el primer lugar, con un puntaje del 90% y un premio de 50 mil euro. La propuesta presentada fue considerada la más consistente en el identificar y proponer reforzar el nivel de los transportes, de las comunicaciones entre las dos márgenes y presentar soluciones concretas para los contenedores disponibles. La humanización de toda la ladera a través de varias subidas mecánicas y recorridos peatonales, introduciendo así mejoras en el nivel de la movilidad y transportes, fue también un aspecto valorado en esta propuesta. La comunicación y promoción en el medio internacional del frente ribereño previendo la creación de una imagen directa, fuerte y global de Oporto, asociada a un conjunto de eventos estratégicamente formulados, fue otro de los puntos fuertes del proyecto de Pedro Balonas.

La segunda propuesta clasificada fue la de la arquitecta Fátima Fernandes, que recibió el puntaje del 87 % y el premio de 20 mil euro. Presenta un buen plan

de iluminación urbana, lo que proporciona seguridad al frente ribereño. Con respecto a la movilidad y transportes, fue considerada una buena idea el funicular de conexión entre el Puente Maria Pia, pero no representa muchas conexiones con el río. Es una propuesta muy figurativa, con un conjunto de intervenciones arquitectónicas que, por sí solas, no permiten realizar una estrategia global urbana. La tercera propuesta clasificada es de Dinamarca, coordinada por Niels Bennetzen, y recibió el puntaje del 79% y el premio de 15 mil euro. Esta propuesta tiene la capacidad de mejorar la atracción del frente ribereño y se funda en tres ideas clave: la creación de conexiones transversales entre el río y la ciudad, la prolongación del paseo marginal y la propuesta de nuevas actividades para los contenedores disponibles. Para remarcar, la importancia dada a las conexiones transversales a cota alta/baja, materializada en escaleras y medios mecánicos. Más allá de la clasificación de las tres mejores propuestas, fueron también entregadas tres menciones honoríficas a las propuestas presentadas por la dinamarquesa Mariane Hingbartzen, por el brasilero Vinicius Andrade y por el indú Mathew Gosh. Grupo de proyecto: Balonas proyectos (Oporto), Smets Consultants (Leuven), Proap (Lisboa), D-Recta (Conegliano).

Arquitectura y asistencia técnica: Plus Office (Leuven), Marc Koehler (Amsterdam), Paula Morais (Gaia), AFAconsult, Garrigues, Realizar (Lisboa).



arquitect Fátima Fernandes, which was awarded 87% and prize-money of 20,000 Euros. She presented an excellent plan for urban lighting, which could undoubtedly be extremely beneficial where Waterfront security is concerned.

The third prize went to a Danish bid, and the coordinator of this proposal was Niels Bennetzen, who received an award of 79% and prize-money of 15,000 Euros. This proposal is capable of enhancing the Waterfront's appeal and is based upon 3 key ideas: establishing transverse connections between the river and the city, lengthening the promenade that runs along the riverbank and putting forward an idea for specific activities for the containers.

Apart from the 3 aforementioned prize-winners, a further 3 proposals were also given a special mention, namely the ones presented by the Dane, Mariane Hingbartzen, by the Brazilian, Vinicius Andrade and the architect from India, Mathew Gosh.

The group comprises the following:

Balanas projectos (Oporto), Smets Consultants (Leuven), Proap (Lisbon), D-Recta (Conegliano).

Architectural development and technical Assistance: Plus Office (Leuven), Marc Koehler (Amsterdam), Paula Morais (Gaia), AFA consult, Garrigues, Realizar (Lisbon).



Un aparcamiento en altura sobre el agua para el acceso a Venecia

Mauro Galantino es el ganador del concurso internacional para el proyecto preliminar de "Aparcamiento en altura y obras conexas", organizado por APV Inversiones con el objetivo de realizar la nueva "puerta de tierra" de acceso a Venecia.

La intervención, que prevé una inversión de aproximadamente 63 millones de euros, pretende mejorar y potenciar las dotaciones infraestructurales de Venecia, consintiendo un acceso más fácil y rápido a la ciudad, realizado además gracias a la estrecha sinergia entre Puerto y Administración Municipal con la

Venice: the competition for the former Deposito Locomotive area

The project by Mauro Galantino was declared the winner of the international architectural design competition sponsored by APV Investimenti and entitled "Multistorey Garage and Related Works" because it had "the right qualities to improve and increase the infrastructural facilities in Venice, allowing easier and more rapid access to the city thanks to the close synergy between the Port and the City Administration whose purpose was to regenerate several marginal areas near the actual port." The volumes of the former railroad buildings were redesigned to house a new parking garage, the intermediate station of the People Mover and a reception-office section primarily designated to support cruise ship and ferry activity. As required by the competition which sought to create a new "land gateway" to reach Venice by regenerating the critical area of the former Locomotive Yard, Galantino's project seeks to rebuild a distance between the city one arrives at – Venice, and the city one arrives from – Marghera, creating an intermediate place that talks about what lies ahead of us or what we have just left behind, which is not yet or is no longer Venice. This place is divided into two spaces: the high Park and the low Park, permanently connected into a single circuit to produce a unitary system composed of two recognizable places. The high Park will be an enclosed

intención de recalificar algunas áreas marginales próximas al mismo puerto. Han sido repensados los volúmenes de los ex edificios ferroviarios que contendrán un nuevo aparcamiento, la estación intermedia del People Move y una componente alberghiera-direccional destinada a sostener en modo particular la actividad de cruceros y ferries. El proyecto de Galantino busca reconstruir una distancia entre la ciudad a la que se llega – Venecia – y la ciudad desde la cual se llega – Marghera – creando un lugar intermedio que habla de lo que se espera o lo que hemos apenas dejado, que no es aún y no es más Venecia.

Este lugar se articula en dos espacios: el Parque alto y el Parque bajo, conectados establemente, en un único circuito, para producir un sistema unitario compuesto de dos lugares reconocibles.

El Parque alto será un lugar perimetrado, con los bordes realizados de los paseos que dejan ver sólo las emergencias lejanas: por un lado, los campaniles y las Iglesias de Venecia, por el otro el puerto y Marghera. Es pensado para albergar también grandes instalaciones o conciertos.

El Parque bajo, perimetrado sobre todos sus lados, es el espacio de dilatación de las actividades colocadas sobre los bordes, la zona de pasaje entre el Puerto y Venecia, el balcón faltante sobre las naves atracadas. Un pórtico en doble altura delimita el espacio público que incluye, en cuotas diversas, un bloque hotel, con un restaurante y una serie de locales comerciales, y un bloque de oficinas, al que se agregó un auditorium, que se abre hacia el puerto para organizar las salidas y los ingresos filtrándolos a través de un local de control.

place, with the raised edges of the promenades allowing only the tallest elements to appear in the distance: on one side, the bell-towers and churches of Venice, on the other the port and on another again Marghera. It was conceived to host large installations or concerts. The low Park, enclosed on all sides, is the space where the activities carried out along the edges can spill out to, the area of passage from the Port to Venice, the missing balcony to view the moored ships. A double-height portico delineates the public space and includes a hotel, with a restaurant and a series of retail spaces, and at a different level, an office block, with an integrated auditorium, open towards the port to organize the exits and entrances by filtering them through a control room. The project will require an overall investment of about 63 million Euro.

Koolhaas Lays Out a Grand Urban Experiment in Dubai

Designed for one of the biggest developers in the United Arab Emirates, Nakheel, Rem Koolhaas's master plan for the proposed Waterfront City in Dubai would simulate the density of Manhattan on an artificial island just off the Persian Gulf. A mix of nondescript towers and occasional bold architectural statements, it would establish Dubai as a center of urban experimentation as well as one of the world's fastest growing metropolises. In Dubai OMA-Office for Metropolitan Architecture seems at first glance to have simply combined the two

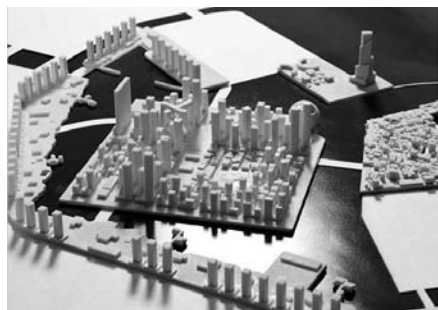
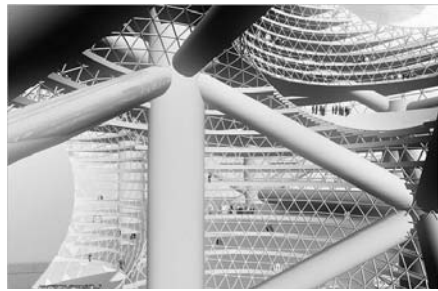
Koolhaas proyecta un gran experimento en Dubai

Concebida por el más grande empresario de la construcción de los Emiratos Arabes, Nakheel, el masterplan de Rem Koolhaas para la Waterfront City en Dubai, simula la densidad de Manhattan sobre un islote artificial enfrente de las costas del Golfo. Este proyecto – un mix de torres y citaciones arquitectónicas – debería convertir Dubai en el centro mundial de una experimentación urbana valiente y, también, en la metrópolis con el crecimiento más vertiginoso del mundo. En Dubai Koolhaas y su estudio, Office for Metropolitan Architecture, han creado un híbrido entre genérico y fantástico. El corazón del desarrollo será la isla, subdividida en 25 bloques idénticos, con filas de torres como si un fragmento de Manhattan hubiera sido removido con el escalpelo y reinsertado en Medio Oriente. La monotonía fue interrumpida por estructuras de uso mixto cuya escala inmensa y energía formal parecen ser extraídas de la historia de la arquitectura. El proyecto de la isla será una plaza perfecta que remarcará su aislamiento. La torre más alta, colocada sobre el borde meridional, delimita los bloques desde la parte interna y la protege del sol, mientras la gigantesca esfera, puesta en modo precario sobre el bordo de agua, parece dar al conjunto una composición desequilibrada en modo artístico. La torre a espiral se sitúa enfrente en una franja estrecha



concepts, creating a hybrid of the generic and the fantastic. The core of the development would be the island, which would be divided into 25 identical blocks. Neat rows of towers as if a fragment of Manhattan had been removed with a scalpel and reinserted in the Middle East. The monotony is broken by mixed-use structures whose immense scale and formal energy draw on mythic examples from architectural history. The island project would be a perfect square, emphasizing its isolation. The tallest towers are concentrated along the project's southern edge to shield the interior blocks from the blazing sun. The gigantic sphere is placed precariously at the water's edge, setting the entire ensemble artfully off balance. The spiraling tower stands just across from it, on a narrow spit of land that forms a barrier between the island and the gulf. Koolhaas softens the effect of the island evoking a fragment of the great 20th-century metropolis by creating a series of tenuous connections to other developments on the mainland. Along with four slender bridges 'one on each side of the square' Koolhaas plans to link the project to the Dubai transit system, already under construction. More towers would rise opposite the island on a curved embankment. A waterfront boardwalk would surround the island. A narrow public park slices through its center, shaded sidewalk arcades are meant to draw people out. In its northeastern reaches the plan's geometric grid gives way to an intimate warren of alleyways, like a traditional souk.

de tierra que forma una barrera entre la isla y el golfo. Koolhaas aliviana el efecto de esta isla densa de torres que evoca las grandes metrópolis del siglo XX, creando una serie de ligeras conexiones con otros desarrollos en la tierra firme. Junto a 4 puentes esbeltos, uno en cada lado de la plaza, Koolhaas proyecta conectar el proyecto al sistema de transporte de Dubai, hoy en construcción. Otras torres nacerán sobre el lado opuesto de la isla, a lo largo de costas curvas. Un recorrido peatonal a lo largo del agua circulará la isla y un pequeño parque público se insertará en el centro de la isla; arcadas verdes tendrán el objetivo de generar recorridos al aire libre para disfrutar del fresco. Sobre el lado norte oriental, el plan prevé una trama de pequeñas calles que recuerdan el souk tradicional.



arquitectosdecádiz



RETE



the association

New partners

In December 2007, the following agencies have joined RETE: Cabildo de Gran Canaria, Spain (Collaborating Member); Colegio Oficial Arquitectos de Cádiz, Spain, Giuseppe Tore Frulio, Florence (Participating Members).

Seminar RETE - Cities on Water at Urbanpromo 2007

During the meeting of the Board of RETE which will be held in Venice from November 22 through 24, the traditional seminar, entitled "Città Portuali e Waterfront Urbani: Dialogo per uno Sviluppo Sostenibile. Le Esperienze di Italia, Spagna, Portogallo", has been scheduled to be held Friday November 23 at the Istituto Veneto di Lettere, Scienze ed Arti, at Palazzo Franchetti. The seminar, organized in collaboration with the Center for Cities on Water, intends to address the debate between the different realities that have been at the center of the most interesting cases of waterfront area transformations – complete or in progress – through the identification of a set of "key words" that are strategic and mutually accepted in the development of these areas. The guest speakers, who come from a variety of backgrounds, will be called upon to illustrate their personal

la asociación

Nuevos socios

Desde diciembre de 2007, forman parte de RETE los siguientes entes: Cabildo de Gran Canaria, España (Socio Colaborador); Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz, España, Giuseppe Tore Frulio, Florencia (Miembros Adherentes).

Seminario RETE - Città d'Acqua en Urbanpromo 2007

En coincidencia con la reunión del Consejo de RETE que se ha llevado a cabo en Venecia desde el 22 al 24 de noviembre, fue previsto, como habitualmente, un seminario que este año ha analizado el tema "Ciudades portuarias y waterfront urbanos: diálogo para un desarrollo sostenible. Las experiencias de España y Portugal". El seminario se desarrolló el viernes 23 de noviembre en el Instituto Véneto de Letras, Ciencias y Artes, en el Palacio Franchetti. El seminario, organizado en colaboración con el Centro Città d'Acqua, ha intentado desarrollar el debate entre realidades diversas, protagonistas de algunos de los más interesantes casos de transformación de las áreas de waterfront – realizados o a realizarse – a través de la identificación de algunas 'palabras clave' que sean estratégicas y comunes con respecto al desarrollo de las mismas. Los disertantes invitados, provenientes de situaciones diversas, han sido llamados a relatar las propias experiencias – y eventuales soluciones – sobre algunas cuestiones de primaria importancia en estas intervenciones. Como conclusión del seminario, fue presentado el volumen bibliográfico "Ciudades portuarias y waterfront urbanos", editado por Città d'Acqua y dirigido por Oriana Giovinazzi.

experiences - and possible solutions - on a number of issues of primary importance. The seminar will be followed by the presentation of the bibliographic reference book entitled "Città Portuali e Waterfront Urbani", published by Cities on Water and edited by Oriana Giovinazzi.

next appointments

Board and seminar of RETE 2008

The next meeting of the Board of RETE will be held in Gijón, Spain, the 29, 30 and 31 May. The theme of the seminar, which is always organized to be held simultaneously, will involve "Plans of Social and Corporate Responsibility" in ports.

Summer course in Cadiz

RETE was invited to participate in the next edition of the Curso de Verano, promoted by the Universidad de Cádiz en San Roque in collaboration with the Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz. The summer course in Cádiz will be dedicated this year to the theme: "Puerto y Ciudad entre dos continentes: el espacio Urbano del Estrecho" and will be held next July, from the 17 to the 19.

próximo encuentros

Consejo y seminario de RETE 2008

La próxima reunión del Consejo de RETE se llevará a cabo en Gijón, España, el 29, 30 y 31 de mayo próximos. El tema del seminario, que se organiza siempre en concomitancia, se referirá a los "Planes de Responsabilidad Social y Corporativa" en los puertos.

Curso estival en Cádiz

RETE ha sido invitada a participar en los trabajos de la próxima edición del Curso de Verano, promovido por la Universidad de Cádiz en San Roque en colaboración con el Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz. El curso estival de Cádiz será dedicado este año al tema: "Puerto y Ciudad entre dos continentes: el espacio Urbano del Estrecho" y se llevará a cabo el próximo julio, desde el 17 al 19.

Curso de formación en Santander

También este año, en colaboración con RETE, se realizará el VI Curso Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad, promovido en Santander por Puertos del Estado, RETE, y el Ministerio de Educación y Ciencia. La edición de este año será dedicada al tema "Los Puertos como recurso educativo" y tendrá lugar en el Museo Marítimo del Cantábrico, desde el 1 al 5 de septiembre de 2008.

Training course in Santander

This year again, in collaboration with RETE, the VI Curso Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad is promoted in Santander by Puertos del Estado, RETE, and the Ministerio de Educación y Ciencia. This year's edition will be dedicated to the theme "Los Puertos como recurso educativo" and will take place at the Museo Marítimo del Cantábrico, from September 1 through 5 2008.

publications

Quaderno n. 3

Quaderno n. 3, entitled "Ciudades portuarias, grandes acontecimientos y sostenibilidad ambiental", has been published by RETE. The Quaderno gathers and presents the results of the two most recent seminars of RETE, the first held in Valencia in November 2006 and dedicated to the theme of "El después de los grandes acontecimientos" and the second, held in Leixões in June 2007 on the theme "A sustentabilidade ambiental nos portos".

publicaciones

Quaderno n. 3

Fue realizado el Quaderno n. 3 de RETE titulado "Ciudades portuarias, grandes acontecimientos y sostenibilidad ambiental". El cuaderno recoge y presenta los resultados de los últimos dos seminarios de RETE, el primero desarrollado en Valencia en noviembre de 2006 y dedicado a "El después de los grandes acontecimientos" y, el segundo, realizado en Leixões, en junio de 2007 sobre el tema "La sostenibilidad ambiental en los puertos".



Biographies

Biografías

Joan Alemany y Ilovera

Doctor en Ciencias Económicas. Profesor de la Universidad de Barcelona. Ha realizado estudios de planificación portuaria para numerosos puertos de América Latina y España. Ha publicado artículos y libros de esta temática. Es miembro de la Junta de Gobierno de RETE y Co-Director de la revista Portus, dedicada al estudio de las relaciones puerto-ciudad. Fue Asesor y guionista del Pabe-llón de la Navegación de la Expo-92 de Sevilla, Comisario de la Exposición "Mediterraneum. El esplendor del Mediterráneo medieval" del Programa del Forum de las Culturas 2004 y actualmente Co-director Científico de la Plaza Temática "Ciudades de Agua" del Expo 2008 de Zaragoza.

Richard Bender

Profesor de Arquitectura y Urbanismo en la U.C. Berkeley, consultor en urbanismo y desarrollo del waterfront en la U.S., Europe, y Japón.

Rinio Bruttomesso

Arquitecto y docente de urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad IUAV de Venecia. Es director del Centro Città d'Acqua de Venecia y Coordinador de RETE. Curador de la Bial de Arquitectura de Venecia de la sección dedicada a la requalificación urbana de los waterfront (2004) y de la muestra "Città-Porto" en Palermo (2006). Curador de la exposición "Los nuevos waterfronts urbanos" de la X. Bial de Arquitectura de Buenos Aires (2005). Director científico del pabellón temático Ciudades de Agua en la Expo 2008 de Zaragoza. Fundador y co-director de la revista Portus, es autor de numerosos ensayos sobre el tema del re-proyecto de los frentes de agua.

Roberto Converti

Director de OFICINA URBANA. Dedicó su actividad profesional a la planificación y diseño de proyectos estratégicos en ciudades, con especialización en propuestas concertadas entre el sector público y privado. Es miembro del Comité Internacional de Críticos de Arquitectura e integrante del Comité de Expertos de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos. Profesor invitado y conferencista, en numerosas Universidades e Instituciones de la Argentina y del exterior de su país.

Victor Gubbins

Arquitecto U. Católica de Valparaíso (1957). Premio Nacional de Arquitectura año 2000. Profesor en las escuelas de arquitectura de la U. de Chile (1966-1969 y 1987); U. Católica (1969-1976 y 1999 y 2005); U. Central (2005-2008) y U. San Sebastián (2008). Presidió el Colegio de Arquitectos de Chile (1982-1986) y su Tribunal de Ética (1986-1990). Fue Presidente de la X Bial de Arquitectura (1995). Miembro de Honor del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España; Miembro Comité Comisión Bicentenario y Miembro Honorario del Colegio de Ingenieros de Chile (2007). Socio de Gubbins Arquitectos Consultores, donde realiza diseños y estudios urbanos y arquitectónicos. victor@gubbinsarquitectos.cl

Hans Harms

Arquitecto, Urbanista, Profesor de Desarrollo Urbano y Vivienda. Ha estudiado arquitectura en la Universidad Técnica de Darmstadt, Alemania (Dipl. Ing.) y en la Universidad de Pennsylvania, Philadelphia (Master Arq.) y Urbanismo y Planeamiento Regional en la Universidad de Pittsburgh. Es Professor Emérito de la Universidad Técnica de Hamburgo desde 1997. Su campo de especialización es el planeamiento de viviendas y revitalización de distritos urbanos en Europa y Latinoamérica, el análisis comparativo de puertos y los procesos de regeneración de viejas y obsoletas áreas portuarias. En la actualidad es tutor de estudiantes de doctorado en Hamburgo, Berlín y en la DPU, Colegio Universitario de Londres. Ha publicado ampliamente sobre los problemas de la vivienda y auto-ayuda para viviendas en Latinoamérica y Europa, y en regeneración urbana en Hamburgo. Es co-fundador del periódico "Triolog" en Planeamiento y Edificación en países en vías de desarrollo y participante activo en la Alpha-Ibis Network de Europa y Universidades Latinoamericanas "Globalisation, Urban Form and Governance".

Edmundo Hernández Rojas

Es Arquitecto, Universidad del Bío Bío, Chile, Master en Economía Urbana, U. Mayor de Chile y U. Torcuato Di Tella de Argentina. Especializado en desarrollo inmobiliario en puertos, mercado de suelo, planificación urbana, marketing de ciudad y economía urbana. Se ha desempeñado en Chile elaborando proyectos y estudios para instituciones públicas, privadas y académicas. Actualmente se desempeña como consultor independiente. biirchile@gmail.com

Julián Maganto López

Es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid, Ingeniero Técnico en Construcciones Civiles por la Universidad Politécnica de Madrid y Master en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal por IPEC/ICADE (Universidad Pontificia de Comillas). Actualmente es Director de Coordinación de Gestión y Relaciones Externas de Puertos del Estado y vocal por la Administración General del Estado en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras y Barcelona. Dirige el Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria e imparte clases en distintos cursos y seminarios relacionados con la planificación y gestión portuaria y ha publicado artículos en revistas especializadas.

Carola Marín Rivero

Arquitecta U. de Valparaíso-Chile (2001); Master en Urbanismo U. de Barcelona, donde realizó la tesis en Desarrollo Urbano y Reconversión de Frentes de Agua. Para la Dirección de Obras Portuarias de Chile, trabajó a cargo del diseño, planificación y gestión de infraestructura pública costera, además de estudios para el diseño urbano del litoral. Para empresas privadas de ingeniería y asesoría, ha dirigido proyectos urbanos de "waterfronts", coordinando equipos multidisciplinarios y gestiones público-privadas. En la U. de Valparaíso ha realizado docencia para cursos de diseño urbano y planificación. En la actualidad se desempeña como consultora independiente en asuntos de urbanismo costero y desarrollo urbano. marcarola@gmail.com

John Parman

Escribe en The Architect's Newspaper, edición California, y también para el diario de San Francisco www.linemag.org y SPUR Urbanist (www.spur.org).

Rosario Pavia

Nacido en Villa S. Maria, 1943. En 1971, obtuvo el diploma en arquitectura en la Universidad de Roma. Desde 1966 es Profesor Ordinario en Urbanística en la Facultad de Arquitectura de Pescara. Desde 2001 es Director del DART (Departamento Ambiente Red Territorio). En 1987 fue investigador asociado visitante en la Northeastern University, Boston, USA, y obtuvo una beca de estudio. En 1991 fue investigador asociado visitante en la Fordham University, New York, USA, y obtuvo una beca de estudio CNR-Nato.

Pedro Pesci

Arquitecto y Urbanista, graduado en la Universidad Nacional de La Plata, Argentina (1993). Miembro del Directorio de la Fundación CEPA y Socio de la Consultora de Estudios y Proyectos del Ambiente (C.E.P.A) desde 1996. Como parte del equipo técnico de CEPA/FLACAM ha participado o ha coordinado proyectos de Arquitectura, Urbanismo y planificación territorial en América Latina y España. Entre estos trabajos se destacan: Plan Maestro Franja Costera, Asunción, Paraguay (1993-2004); Clarendon New Town. 2° Prize Award UIA Internacional Copetition (2002); Nordelta. Nueva urbanización de 1600Ha. Buenos Aires, Argentina (1992-2000); Parc des Tres Turons. Barcelona, España; Akureyri Urban Center. Honorable Award. Concurso Internacional. Islandia (2004); Master Plan Ciudad del Conocimiento Sapiens Parque. Florianópolis, Brazil; Plan Director Urbano Sustentable de Imbituba, Santa Catarina, Brazil. Como docente a dictado clases en Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de La Plata (1994-1998) y Coordinador del Taller de Arquitectura del Ambiente (ArquiAm) de FLACAM/Fundación CEPA. Ha dictado cursos y conferencias en varios puntos de Argentina y Latinoamérica. www.fundacioncepa.com.ar

portus

Joao Antonio Ribeiro Ferreira Nunes

Lisboa 1960. Diplomado en Arquitectura del Paisaje en el Instituto Superior de Agronomía de la Universidad Técnica de Lisboa, obtuvo el Master en Arquitectura del Paisaje en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Catalunya. Fundador y principal responsable del Estudio de Arquitectura del Paisaje PROAP - Estudios y Proyectos de Arquitectura del Paisaje Lda., a través del cual ejercita su actividad como proyectista. Docente en el Instituto donde obtuvo su diploma, ha desempeñado su actividad didáctica dando conferencias en seminarios en varias escuelas entre las cuales Harvard, Universidad de Gerona, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia y Politécnico de Milán.

María Constanza Rivas Godio

Nació en Bahía Blanca el 26 de octubre de 1962. Arquitecta, se graduó en la Universidad de Belgrano, en Urbanismo y Planeamiento Urbano.

Se desempeña como ayudante en la cátedra de Urbanismo II, Diseño I, Forma y Comunicación III, Proyecto III. Autora de dos publicaciones: La Nación Suplemento Arquitectura y La Nueva Provincia Suplemento Ciudad. Se ha desempeñado como asesora en diversas instituciones y proyectos, entre los que cabe destacar el Proyecto Puerto Madero, el Proyecto Tandanoor Area Retiro, el Proyecto ZOO y el Proyecto Jardín Botánico de Bs.As. Colaboró en la modificación al Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Bs.As.

Alberto Texido Zlatar

Es Arquitecto, Universidad de Chile (2000). Realizó estudios de postgrado en la U. Politécnica de Catalunya y cursa actualmente el Doctorado en Estudios Urbanos en la U. Católica de Chile. Trabajó para el Ministerio de Obras Públicas en la gestión, coordinación, diseño y ejecución de proyectos marítimos. Ha desarrollado actividades docentes en universidades chilenas; asesorías para CORFO en turístico-patrimonial de Valparaíso y para Puerto San Antonio, en su plan 2025-2050. Publica artículos en www.plataformaurbana.cl y otras revistas del ámbito urbano.

Apellidos, nombre Surname, name _____

Organización Organisation _____

Dirección Address _____

Código postal Postcode _____

Teléfono Phone _____

NIF n. fiscal code n. _____

____ Sírvase enviarme ____ suscripción/es anuales (2 publicaciones al año)

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

Ciudad City _____

País Country _____

Fax Fax _____

e-mail e-mail _____

VAT n. VAT n. _____

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

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

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

40 euro

45 euro

18 euro

Pago Payment

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

____ Autorizo que cargue en mi tarjeta | authorise you to charge my

____ Visa ____ Eurocard ____ CartaSi ____ Mastercard ____ American Express

n. n. ____ Fecha de caducidad Expiry date ____

____ Por pago mediante cheque internacional o transferencia, enviar una email al Centro Città d'Acqua: citiesonwater@iuav.it

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

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

Fecha Date _____

Firma Signature _____

Enviar por fax al Centro Internacional Città d'Acqua

Fax it to the International Centre Cities on Water fax +39.041.5286103

Where the Atlantic meets Europe



long 9° 6'W
lat 38° 42'N

The Port of Lisbon is the meeting point between Europe and the Atlantic Ocean. That's why it is a privileged gateway to flow sea cargo in and out of the European continent. Integrated in a multimodal logistics platform that combines sea, rail and road transportation, the Port of Lisbon provides high efficiency in cargo handling, with maximum safety and security. The Port of Lisbon handles all types of cargo but it is the containerised cargo and dry bulk foodstuffs that rank first place at national level. In order to fulfil the growing demand of its markets, the Port Authority has a medium and long term investment plan underway based on the continuous expansion of port infrastructures. Ship your cargo through Port of Lisbon and discover the Atlantic meeting point.

www.portodelisboa.pt



Porto de Lisboa



MINISTERIO
DE FOMENTO



Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

Autoridad Portuaria de Santander
Muelle de Maliaño, s/n. 39009 Santander. Cantabria
Tel.: (+34) 942 203 600 • Fax: (+34) 942 203 632
e-mail: comercial@puertosantander.es

www.puertosantander.es



ESTACIÓN MARÍTIMA SHOW HALL



EL PUERTO DE SANTANDER

UN BARCO

CARGADO

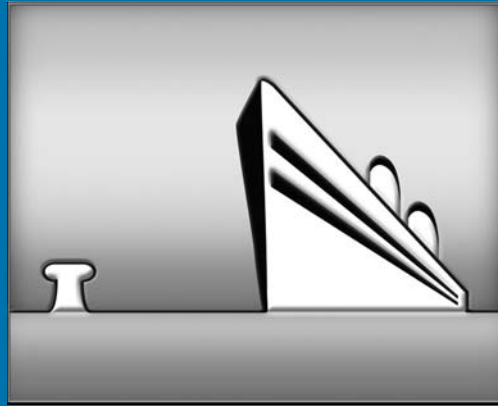
DE

CULTURA

Y

DIVERSIÓN





Stazioni Marittime s.p.a.

G E N O V A

**FACILITIES
AND PROFESSIONAL COMPETENCE
TO SERVE PASSENGER SHIPS**

www.smge.it



Porto de Leixões



" CHEGAR & ZARPAR! "



WBR/E 12/07

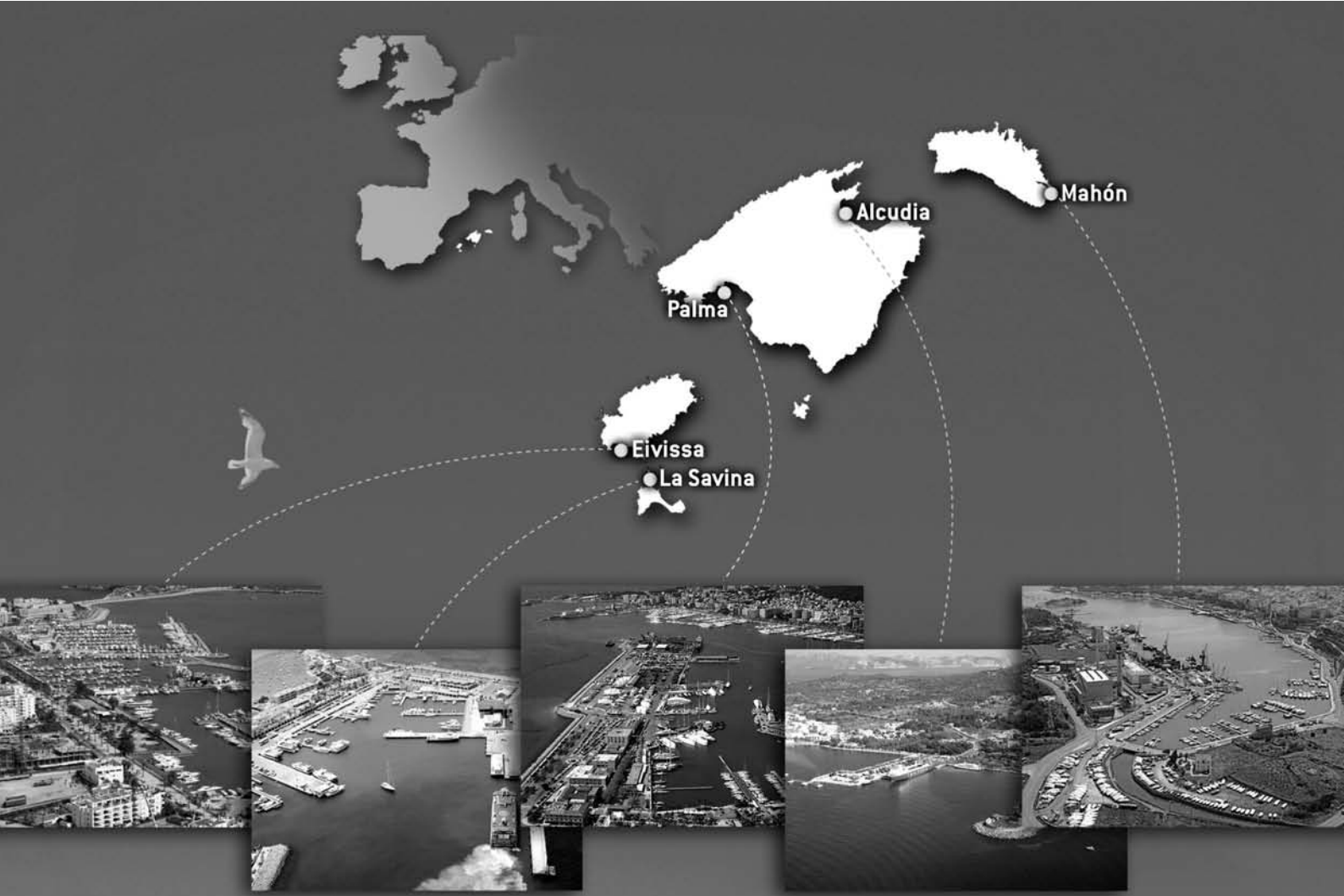


Competitividade, eficiência, logística... 24 horas por dia, 365 dias por ano. O aumento da capacidade de navegabilidade, -12 m (ZHL), proporcionando o acesso a navios tipo "panamax", o alargamento dos serviços prestados, a segurança de navegação e a rapidez das operações de carga e descarga são o factor distintivo do Porto de Leixões, uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica.

PORTO
LEIXÕES



PORTO DE
LEIXÕES



Five destinations, one goal

The ports of Palma, Alcudia, Mahon, Ibiza and La Savina (Formentera) are 5 destinations that all come under the supervision of the Balearic Port Authority. All of them play a key role in the region's economy.



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears