



**Trieste, Porto Vecchio  
Neva Gasparo**

*Nacida en Trieste en el año 1951 comienza su actividad de fotógrafa en 1972 para Franco Basaglia en el manicomio de Trieste. Desde entonces ha participado en la realización de numerosas muestras de fotografía y de arte y ha publicado libros en su continua atención a la relación entre detalle y contexto.*  
*Born in Trieste in 1951 he began taking photographs in 1972 for Franco Basaglia in the Trieste mental asylum. Since then Gasparo has participated in many photographic and art exhibitions and has published a great number of books.*





## Ciudades mediterráneas entre ayer y hoy

Predrag Matvejević'

Cada ciudad, a su medida, vive de sus propios recuerdos. Las ciudades mediterráneas, probablemente más que las otras. En ellas, el pasado siempre compite con el presente. El futuro se propone más a imagen del primero que del segundo. En todo el perímetro del "Mar Interno", la representación de la realidad se confunde fácilmente con la realidad misma. El discurso sobre la ciudad mediterránea se desarrolla prevalentemente en términos de historia y de geografía, de arquitectura o de urbanismo, sin agotarse. Se nutre de evocaciones de diverso tipo o de reminiscencias, de aproximaciones. Los modos de "afrentar" y los de "contar" no tienden a ligarse o a unirse. Retomando la manera en la cual Marco Polo hubiera podido describir al gran Kublai Khan las ciudades que encontró en sus viajes, Italo Calvino cuenta "città invisibili", y formula con este propósito algunas advertencias muy valiosas: "no debemos confundir la ciudad misma con el discurso que la describe, a pesar de que exista una evidente relación entre uno y otro". La idea de un Mediterráneo constituido por múltiples rutas, marítimas y terrestres, presupone escalas diversas: puntos de partida y de llegada, amarraderos y puertos, "una red de ciudades que se tienen por la mano", como dice el histórico Braudel. Son lugares que cambian continuamente, aún conservando sus rasgos más reconocibles. Las transformaciones generan nostalgia. En este sentido, el discurso sobre la ciudad mediterránea se hace sentimental. Y lo mismo vale para el imaginario que la acompaña. Algunos especialistas sostienen que en el área mediterránea las ciudades no nacen como en otros sitios – en cuanto evolución de una localidad – sino que son ellas quienes originan localidades a su alrededor y a determinar sus funciones. Una nomenclatura bastante común se complace en evocar y presentar ordenadamente diversas series

de elementos, de fenómenos o de características referidas a la organización o al funcionamiento de la polis o de la política: construcciones e instituciones, estatutos y ceremonias, administraciones y catastros, banderas, blasones y sellos, plazas públicas, torres y fortalezas, escalinatas, "castillos en el aire". Hay que saber distinguir, mejor de lo que normalmente se hace, las ciudades costeras en el sentido común del término de las verdaderas ciudades portuarias. En las primeras, los puertos a menudo han sido contruidos por necesidad, mientras en las otras han aparecido en manera natural. Los primeros serán casi siempre puntos de embarco y de desembarco o anclaje, los otros se transforman en espacios particulares, a veces "mundos". No es posible imaginarse el Mediterráneo sin estos puertos. Son ciudades que "nos siguen por todas partes", como dice el poeta de Alejandría: nos siguen hasta en los sueños. "La ciudad no posee por naturaleza aquella unidad absoluta que algunos le atribuyen". Esta consideración, tan premonitory, proviene de la antigüedad, formulada por el "Stagrita". Tres días después de la toma de Babilonia, recuerda Aristóteles en la "Política", "un entero barrio de la ciudad ignoraba lo acontecido". Las ciudades con componentes tan heterogéneos o replegadas en sí mismas, tienden a la pérdida. Según otra advertencia, que aparece en la "República" de Platón, "la ciudad jamás debería extenderse más allá de los límites dentro de los cuales, a pesar de haberse extendido, conserva su unidad". Estos sabios consejos raramente han sido atendidos. Las ciudades mediterráneas han evolucionado perdiendo y reencontrando unidad y coherencia en el pasado y en el presente. Sus momentos de esplendor y, en modo igualmente evidente los de ocaso han dejado cicatrizes. Actualmente ellas condividen numerosos problemas con las ciudades continentales, lejanas a las costas. Se trata de cuestiones de conservación o de gestión, de escaso espacio o de extensión excesiva, de planificación del territorio y de salvaguardia del ambiente, de construcciones abusivas o descontroladas, de

inmigración o de expulsión, de comunicación entre ciudadanos, entre "viejos habitantes" y "recién llegados", de los cambiados "derechos de la ciudad". Algunos de estos problemas, que dependen de un orden de cosas más general, se presentan en toda el área mediterránea, aunque a veces en modo específico. Las ciudades más antiguas se caracterizan por una compleja estratificación: una cierta verticalidad bastante difícil de proteger y de controlar. En ellas las conexiones con uno o más centros históricos se combinan con las relaciones tradicionales o nuevas que ligan la ciudad a su puerto. En cuanto a la horizontalidad urbana, se arriesga de perder las propias características a fuerza de extenderse y de uniformarse. En este modo, una identidad del ser (arquitectura, costumbres, lenguajes) no logra encontrar una identidad del hacer adecuada, indispensable. En este juego de "formas" y "contenidos" mal distribuidos, la ciudad se refugia a menudo en su memoria, para no traicionarse a sí misma. La mayor parte de los viejos puertos del Mediterráneo ya no tiene la misma importancia que tenían antiguamente en los mapamundos. Algunos se resignan a ser sólo "puertos turísticos". Otros se reestructuran según exigencias contingentes, poco respetuosas de sus peculiaridades. Sobre la costa meridional, las "ciudades petrolíferas" no han surgido de una maduración de la relación producción/demografía, sino de una situación coyuntural casi aleatoria, inesperada. Durante la redacción de este texto, he tenido ocasión de saber de la existencia, en diversos puntos de la costa magrebí, de neologismos como "bazarización" o "sukización". Numerosos creyentes islámicos se lamentan del hecho que en las ciudades modernas la medina no se encuentre más en el lugar que merecería (en el Corán la palabra medina se cita diecisiete veces, para enfatizar la importancia del habitat sedentario respecto al nomadismo). Ciertos textos de urbanismo, publicados con la ayuda de los ricos países petroleros, denuncian el

"dualismo" que se manifiesta bajo forma de "modelos urbanos híbridos, poco atentos al código islámico y de la Shari'ah", y exigen "la salvaguardia de la herencia cultural de los países musulmanes". Las relativas transgresiones, si podemos llamarlas así, no son sólo consecuencia de los errores del colonialismo: bastaría, para sostener esta afirmación, un paseo por las calles de Túnez o de Argel, y sobretodo de Estambul (Taksim Meydani) y hasta de Trípoli. Hemos podido sentir quejas análogas por parte de creyentes de otras religiones, cristianos o hebreos: el espacio consagrado ha disminuido, respecto al pasado, tanto en Atenas como en Nápoles, en Barcelona o en Dubrovnik. Se trata en este caso de una cierta laicización de las ciudades que han visto en el pasado, o aún encuentran en nuestros días, los espectros del fanatismo o de la intolerancia? Parece probable. No deberíamos lamentarnos demasiado. Desde todo punto de vista, no se encontrarán fácilmente modelos urbanos en estado puro. "Son los hombres que constituyen las ciudades y no sólo los muros o las naves sin pasajeros", recordaba Tucídide, en los albores de la edad histórica. Los hombres de los cuales hablaba se han mezclado en el curso de los milenios. Ninguna "depuración étnica" logrará jamás separarlos completamente unos de otros. Es posible imaginarse la ciudad sin recordar las ciudades del Mediterráneo? Estas están de tal manera impresas en nuestra memoria que cualquier degrado que pudieran sufrir no bastaría para borrarlas, ni tan sólo siquiera para volverlas desagradables.

*Nacido en Mostar (Bosnia-Erzegovina), ha sido docente en la Universidad de Zagabria y en la Sorbona de París. Emigrado al inicio de la guerra en ex-Yugoslavia, ha vivido desde el año 1991 hasta el 1994 en Francia. Desde 1994 vive y trabaja en Roma donde ha sido nominado "per chiara fama" profesor de Eslavística en la Universidad de la Sapienza. Entre sus libros recordamos Breviario Mediterraneo, Il Mediterraneo e l'Europa. Lezioni al College de France.*

## Mediterranean Cities between Past and Present

Predrag Matvejević'

Each city apperceives its memories in its own way. In all likelihood this applies to a greater degree in the Mediterranean cities, where the past constantly competes with the present. The future is perceived in terms of the past rather than the present. All around the edges of the "Inland Sea" are representations of reality easily mistaken for the actual reality itself. The question of the Mediterranean cities develops for the most part in terms of history and geography, architecture and urban design, as well as extending in other directions. It is fed by a series of evocations, reminiscences and approximations. The different "approaches" and "narrative styles" do not serve to combine or unite them. Making use of the manner in which Marco Polo could have described to Kublai Khan the cities encountered on his travels, Italo Calvino relates "invisible cities", and formulates several valuable cautions on this theme: "We must not confuse the city itself with the text that describes it, even though the two are clearly related". The idea of a Mediterranean comprising numerous land and sea routes assumes a series of ports of call: points of departure and arrival, moorings and ports, "a network of cities that hold each other by the hand", as the historian Braudel wrote, places that continually change while maintaining their more recognisable traits. The transformations are the cause of considerable nostalgia. In this sense, the question of the Mediterranean cities assumes an air of sentimentalism. The same also holds true for the imaginary aspects that accompany it. Some specialists hold that cities in the Mediterranean area do not come into being as elsewhere – as the expansion of a village – but they themselves give rise to villages in their surroundings and determine their function. One fairly common usage evokes and presents in an orderly manner differing series of elements, phenomena or characteristics related to the organisation or the function of the polis or politics: constructions and institutions, statutes and ceremonies, administrations and

land registers, flags, coats of arms and seals, public plazas, towers and fortresses, stairways, "castles in the air". A distinction is essential between the coastal cities in the common sense of the term, from the port cities in the true sense. The former often have ports that were constructed for necessity, while in the latter they came into being through a natural process. The former are nearly always limited to landing stages for embarkation or disembarkation procedures or mooring, while the latter become special areas, even worlds at times. It is impossible to envisage the Mediterranean without those ports. These are cities "that follow us everywhere" in the words of Calvino: they even pursue us in our dreams. "In view of its very nature the city is lacking the absolute unity that some attribute it". This consideration, so premonitory in nature, comes from antiquity, formulated by Aristotle. Three days after Babylon was taken, he wrote in "Politics", "a whole district of the city was in ignorance of the event". Cities whose components are too heterogeneous or inward looking are destined to die out. According to another warning, which appears in his "Republic", "the city should never extend beyond the limit within which it can conserve its unity, even though it may have expanded". Rarely have these wise words been followed. The Mediterranean cities have evolved and lost or rediscovered unity or coherence in the past or present. Similarly their splendour as well as eclipse, bear the scars. Nowadays they share numerous problems with the cities far from the coast, on the continent. These are issues of conservation and management, need for space or excessive expansion, territorial planning and environmental safeguarding, unofficial and unchecked building, immigration and rejection, communication between residents, between "old inhabitants" and "newcomers", the mutated "city rights". Several of these problems, which depend on a more general order of things, can be seen throughout the Mediterranean area, though they entail distinct features each time. The oldest cities are characterised by complex stratification: a vertical nature that is difficult to protect

and manage. In them the links with one or more historical centres are combined with the traditional or new relationships that connect the city to its port. In terms of urban horizontalness, it risks losing its distinct nature due to continual expansions and uniformisation. In this way an identity of being (architecture, costumes, language) can no longer come into line with a suitable, indispensable identity of doing. In this play of ill-sorted "forms" and "contents", the city often takes refuge in its memory, so as not to betray itself. The majority of the old ports of the Mediterranean are no as important as they once were in world terms. Some have resigned themselves to being simply "tourist ports". Others have embarked on restructuring work in line with contingent needs, with little regard for their unique nature. On the southern shores, the "oil cities" have not resulted from the maturation of the production/population relationship, but from a complex unpredictable economic situation. As I was writing this article, I heard the neologisms "bazarisation" and "soukisation" related to various points along the Maghreb coast. Many an adherent to Islam complains about the fact that the medina in modern cities no longer occupies the place it deserves (the word medina is used 17 times in the Koran, to underline the importance of sedentary habitat in contrast to nomadism). Certain works on urban design, published with the support of rich oil-producing countries, condemn the "dualism" that comes in the shape of "hybrid urban models that do not respect the Islamic and sharia codes", and call for "safeguarding of the cultural network of the Muslim countries". The relative transgressions, if they can be called thus, are not merely consequences of the misdeeds of colonialism: a stroll through the streets of Tunis or Algiers, or preferably Istanbul (Taksim Meydani) or even Trípoli, is sufficient to dispel the notion. Similar complaints have also been expressed by believers from other religions, Christians and Jews: the space for holy functions has been reduced with respect to the past, and this holds true for Athens as well as

Naples, Barcelona or Dubrovnik. Could these cases be a question of secularisation of cities which experienced or still entail the ghosts of fanaticism and intolerance? In all likelihood, yes. We should not complain overly about it. From any viewpoint, urban models in the pure state are rare. "It is the men who make up the city and not only the walls or the ships with no passengers" as Thucydides said at the dawning of the age of the historical era. The men he was referring to have merged over the course of millennia. No "ethnic purge" would succeed in separating them completely one from the other. Is it possible to envisage the city without remembering the cities of the Mediterranean? So profoundly have they been ingrained in our memory that whatever deterioration they are subject to should neither erase their memory nor render them unpleasant.

*Born in Mostar (Bosnia-Herzegovina), ha was professor at the University of Zagreb and at the Sorbonne in Paris. He emigrated at the outbreak of the war in the former Yugoslavia : from 1991 to 1994 he lived in France, then since 1994 has lived and worked in Rome where he was nominated full professor of Slav studies at the Università La Sapienza. His best known translated books include Breviario Mediterraneo, Il Mediterraneo e l'Europa. Lezioni al College de France.*



**Concurso Internacional "Ponte Parodi y la ciudad de Genova" International Competition "Parodi Bridge and the city of Genoa"**

En Mayo del 2000 la Sociedad Pueto Antiguo ha convocado a un Concurso Internacional de proyecto arquitectónico y de programación de funciones para el sitio de Ponte Parodi en Génova (Italia). Los detalles técnicos y de tiempo previstos por el Bando de Concurso pueden ser consultados en el sitio [www.portoantico.it/portoantico/ponteparodi](http://www.portoantico.it/portoantico/ponteparodi). El Concurso tiene como objetivo la realización en Ponte Parodi de un polo de importancia internacional con funciones culturales y lúdicas a servicio de la Ciudad. El área, de gran calidad escenográfica, se ubica en el centro del puerto histórico de Génova y ha sido otorgada en concesión por la Autoridad Portuaria a la Sociedad Puerto Antiguo de Génova S.p.A.

En la fase de preselección prevista por el Bando han respondido 125 estudios de arquitectura de los cuales 62 under 40 y 63 over 40. Los miembros efectivos del Jurado son 11: G. Gallanti (Presidente), M. De Cunzo, D. Laming, A. Maniglio Calcagno, P. Matvejevic, L. Mirizzi, G. Pericu, R. Piano, G. Rolando, B. Secchi y M. Smets. El jurado, en julio del 2000, ha seleccionado los 16 Concursantes admitidos a la Primera Fase del Concurso. Desde el 7 hasta el 9 de Setiembre del 2000, los 16 estudios seleccionados han participado a un workshop de introducción llevado a cabo en los Depósitos de Algodón del área Puerto Antiguo. En diciembre del 2000 el Jurado ha elegido los 4 Concursantes admitidos a la Segunda Fase que resultan los estudios: De Carlo, Majowiecki, Mazzolani, Tradi y Troisi (Italia); Foreign Office Architects (UK); OMA Rem Koolhaas + Studio Boeri (Olanda); Van Berkel & Bos (Olanda).



Para finales del mes de mayo próximo, el Jurado procederá a la proclamación del proyecto ganador. Entre junio y agosto del 2001 los 16 proyectos de los participantes al Concurso serán expuestos en los espacios del área Puerto Antiguo. El Concurso ha obtenido un gran éxito, ya que se trata de uno de los proyectos más importantes en las últimas décadas para la ciudad de Génova. Una obra que completará el proceso de revitalización urbana del waterfront iniciado en el año 1992 con la remodelación del Área de Puerto Antiguo realizada por el Arq. Renzo Piano.

In May 2000 the Società Porto Antico launched an International Competition for architectural planning and programming for the Parodi Bridge site in Genoa (Italy). The technical and temporal details of the competition rules can be viewed at [www.portoantico.it/portoantico/ponteparodi](http://www.portoantico.it/portoantico/ponteparodi). The competition was organised to create a cultural and leisure centre on Parodi Bridge which will both serve the city and be of international importance. The area, a beautiful location, is at the centre of Genoa's historic port and has been conceded by the Port Authorities to the Società Porto Antico di Genova S.p.A. 125 architecture studios applied to the pre-selection stage of the competition, and of them 62 are under 40 and 63 over 40. There are 11 jury members: G. Gallanti (Chairman), M. De Cunzo, D. Laming, A. Maniglio Calcagno, P. Matvejevic, L. Mirizzi, G. Pericu, R. Piano, G. Rolando, B. Secchi and M. Smets. In July 2000, the Jury selected

the 16 applicants to pass the first phase of the competition. Between 7 and 9 September 2000 the 16 studios participated in an introductory workshop held in the Cotton Stores of the Old Port Area. In December 2000 the Jury chose the 4 to reach the second phase. They are: De Carlo, Majowiecki, Mazzolani, Tradi e Troisi (Italy); Foreign Office Architects (UK); OMA Rem Koolhaas + Studio Boeri (Holland); Van Berkel & Bos (Holland). The overall winner is to be announced by the jury at the end of May. Between June and August 2001 the 16 projects of the competition participants will be exhibited at the Old Port. The competition has been hugely successful because it is one of the most important projects seen in the city of Genoa in the last decade. The work will complete the regeneration of the waterfront which began in 1992 with the restructuring of the Old Port Area by architect Renzo Piano.

**Salerno. La nueva estación marítima Salerno. The New Maritime Station**

La ciudad portuaria italiana, situada al sur del golfo de Nápoles, está empeñada en un proceso de profunda transformación urbana, gracias a la cual la comunidad salernitana, además de relanzar su propia imagen a nivel internacional, está recuperando una nueva conciencia de la propia identidad. Posteriormente al plan de recuperación del centro antiguo del 1986, la administración comunal ha asignado en el 1992 a Oriol Bohigas la elaboración de un nuevo plan regulador general; este último ha sido pensado con la premisa de privilegiar la reconstrucción de los espacios públicos, dando a éstos una función propulsiva respecto a los espacios privados. En el ámbito de este Plan regulador, desde el año 1996 Salerno ha dado inicio a la reutilización de todas sus costas, con el objetivo de favorecer el desarrollo comercial del puerto, racionalizar la "portualidad" deportiva y

potenciar la vocación turística-balnearia de la ciudad. En julio de 1999, se ha convocado a concurso para el proyecto de la estación marítima en el área señalada para la realización de una nueva terminal para naves de cruce; ésta constituye la punta de lanza de su costanera, la cual – desde el puerto comercial – se extiende por 10 km hasta alcanzar el estadio en la extremidad este de la ciudad. El concurso fue ganado por la arquitecta irakena Zaha Hadid. La estación está compuesta por tres elementos principales conectados entre sí: las oficinas de administración, el punto de amarre para naves de cruce y el destinado a las naves de cruceros. El proyecto está organizado para favorecer la rapidez y la eficiencia del tránsito de pasajeros que utilizan cotidianamente las naves de cruce: la llegada está prevista en la planta baja, donde se colocan las billeterías y los servicios principales; algunas rampas permiten subir al nivel superior y acceder a las embarcaciones. "La estación marítima favorecerá una nueva e íntima relación entre la ciudad y el

agua. Se parece a una ostra, formada por una robusta concha que encierra en su interior elementos blandos y fluidos". (Zaha Hadid) This Italian port city, situated south of the Gulf of Naples, is undergoing a significant process of urban transformation, thanks to which the Salerno community, as well as re-launching its image at an international level, is also regaining a new understanding of its own identity. After the renovation programme of 1986, in 1992 the council administration entrusted Oriol Bohigas with the task of creating a new general master plan; this was created under the premise that the reconstruction of public spaces would be privileged, but with a propulsive function regarding private spaces. Since 1996 Salerno has begun the regeneration of the sea front, with the aim of improving the commercial development of the port, rationalising port facilities and developing the city's sea-faring tourism, all of which is part of the master plan. In July 1999, a competition was launched for the creation of a maritime station in the area chosen as a ferry terminal; the area constitutes the bridgehead of the promenade which extends for 10 km from the commercial port before reaching the stadium to the east of the city. The competition was won by the Iranian architect Zaha Hadid. The station is composed of three principal elements which are interconnected: the administrative offices, the landing stage for ferries and the one for cruise liners. The project is organised so that passengers using the ferry services on a daily basis can move quickly and efficiently: the arrivals area is to be on the ground floor, where the ticket offices and other major services are also to be located; some ramps will allow people to go up to the next floor and the embarkation area. "The maritime station favours a new and intimate relationship between the city and water. It is like an oyster, with a strong shell enclosing soft and fluid interiors". (Zaha Hadid)



**Barcelona, Puerta de Europa Barcelona, European Gateway**

'Puerta de Europa' ha sido llamado el puente móvil inaugurado en Barcelona en junio pasado. Un nuevo ingreso a la ciudad desde el mar, diseñado por el ingeniero español Juan José Arenas, que, construido con acero blanco, se levanta a 74 metros del nivel del mar. El puente, que conecta la tierra con el Muelle Adosado, permite separar netamente el tráfico vinculado al puerto comercial y el

que deriva del tráfico de pasajeros. La conexión será indispensable en vista de la construcción de la 'Segunda Bocana', proyectada por Ricardo Bofill considerada dentro de su ambicioso proyecto urbanístico. La nueva boca de puerto, situada entre el Muelle Adosat y el Muelle Llevant, será realizado en el 2002 y facilitará el acceso al mar, ya sea a las embarcaciones deportivas amarradas en la marina, como a los ferry veloces de conexión con las Islas Baleares, además de permitir un mejor recambio de las aguas internas. El proyecto 'Segunda Bacana' prevé, sobre una superficie de más de 6 hectáreas, un nuevo muelle para pescadores que reemplazará al actual, un hotel con forma de vela desplegada de unos 100 metros de altura, cuyo objetivo es el de convertirse en el nuevo símbolo del frente marino de Barcelona; un edificio de oficinas de 30.000 m², un espacio dedicado a servicios y un estacionamiento para 1.200 vehículos. 'European Gateway' was the name given to the mobile bridge inaugurated in Barcelona last June. A new entrance to the city from the sea, designed by

the Spanish engineer Juan José Arenas, it is made of white maple and stands at 74 m above the port waters. The bridge, which connects the mainland with the Muelle Adosado, permits the total separation of commercial port traffic from passenger traffic. The link is indispensable to the creation of the 'Segunda Bocana', by Ricardo Bofill as part of his ambitious urban project. The new port mouth, located between the Muelle Adosat and the Muelle Llevant, will be finished in 2002, facilitating access to the sea both to the yachts moored at the marinas, and to the fast ferries travelling to the Balearic Islands, as well as allowing a greater movement of internal waters. The 'Segunda Bacana' project will take up a surface area of over 6 ha, with a new quay for the fishermen to replace the present one, an unfurled sail-shaped hotel around 100 m high, which aims to become the symbol for the new waterfront of Barcelona; an office building of 30,000 m², a service area and parking for 1,200 vehicles.

**Nuevo acceso a las "Docas" de Lisboa New access to "Docas" in Lisbon**

La desactivación de las obras del puente 25 de Abril, en Alcântara, permitió una intervención urbana y arquitectónica con vistas a valorizar el espacio actualmente existente entre la margen del Tajo y la Avenida Brasília. En este sentido, la Administração do Porto de Lisboa, SA., llevó a cabo la construcción de una zona de aparcamiento subterráneo para aproximadamente de 700 coches, creando una nueva accesibilidad, vial y peatonal, a las "Docas", una zona de recreo localizada en la Doca de Santo Amaro, con vistas a reducir la congestión del tráfico que existe en la actualidad en Alcântara. Esta intervención permitirá el regreso de las actividades (clubes náuticos) que tuvieron que ser retiradas de la zona de Alcântara debido a la reorganización de la red vial y ferroviaria. En esta zona se había previsto también la construcción de una gran "carpa" (se trata de un proyecto que estará listo para la primavera del próximo año),

debajo de la cual se podrían organizar espectáculos al aire libre. La carpa, en forma de "una vela, hinchada al viento, amarrada al suelo al norte y al sur y con las partes laterales libres y ondulantes", permitirá proteger el espacio del polvo, la lluvia y el viento, así como mejorar las condiciones térmicas y acústicas del recinto. After the yard which served builders working on the 25th April Bridge was no longer needed and taken out of service, it was possible to implement an urban and architectural project designed to improve the space between the Tagus River and Avenida Brasília. The Lisbon Port Authority, therefore, undertook the construction of an underground parking facility for approximately 700 vehicles and created new vehicular and pedestrian accesses to "Docas", a leisure area located at the Santo Amaro Docks. This will reduce the traffic congestion that presently affects the Alcântara square. This project will permit the return of activities, such as nautical clubs, to the area of Alcântara, from which they were forced to leave because of

the reorganisation of the railroad connections there. The construction of a large covered area is also planned for this area. The project will be ready in the spring of next year, and can be used for holding open-air events. The covering, in the form of "a sail, swelling in the wind, tied to the ground at the north and south, with the sides left free and vibrant", will protect the interior from dust, wind and rain, and will make conditions inside more pleasant, from the thermal and acoustic points of view.





**“On the waterfront”, una sección especial del festival de cine de Rotterdam**

**“On the waterfront”, a special section at the Rotterdam Film Festival**

Rotterdam, Ciudad Europea de la Cultura del 2001, ha querido dedicar en ocasión de la 30 edición del prestigioso IFFR - International Film Festival Rotterdam (24/01 - 4/02) una sección dedicada a la sugestión del ambiente portuario y a los quehaceres vinculados a este último. El tema del puerto en el cine, pues, a partir de los clásicos como la película de Elia Kazan, que ha dado el nombre a la sección, y *Querelle* de Fassbinder hasta las recientes *Bronx-Barbers* de Eliane de Latour y *Freedom* de Sarunas Bartas. El Festival además ha encargado a diez jóvenes directores de vanguardia el rodaje de una película digital que contará bajo forma de diario sus experiencias en una ciudad portuaria. Han participado al proyecto: Michael Pilz y Gabrielle Hochleitner (Habana), Laura Waddington (Venecia y otros), Mahamat Saleh Haroun (New York), Jem Cohen (New York), Nathalie Alonso Casale (St. Petesburgo), Garin Nugroho (Jakarta), Lou Ye (Shanghai), Chris Petit (Purfleet/Whitby), Pablo Trapero (Buenos Aires), Jon Jost.

**Rotterdam, European City of Culture 2001, wanted a section dedicated to the atmosphere of port life and connected events at the 30th prestigious IFFR - International Film Festival Rotterdam (24/01 - 4/02).** The theme of the port has been depicted in Elia Kazan's classic (the title of this section) and Fassbinder's *Querelle*, as well as the more recent *Bronx-Barbers* by Eliane de Latour and Sarunas Bartas' *Freedom*. The Festival also commissioned ten young avant-garde directors to make a digital film in which they talk about their experiences of port city life in diary form. Participants in the project are: Michael Pilz and Gabrielle Hochleitner (Havana), Laura Waddington (Venice and others), Mahamat Saleh Haroun (New York), Jem Cohen (New York), Nathalie Alonso Casale (St. Petersburg), Garin Nugroho (Jakarta), Lou Ye (Shanghai), Chris Petit (Purfleet/Whitby), Pablo Trapero (Buenos Aires), Jon Jost.

**El festival de cine de Salonico The Thessalonika Film Festival**

También el Festival de Cine de Salonico, que se llevó a cabo desde el 16 hasta el 23 de marzo pasado, ha dedicado una sección al tema del puerto. Entre las películas proyectadas *Valparaíso* de Joris Ivens (1963). Para completar la sección, la Technical Chamber of Greece ha organizado un ciclo de conferencias acerca de las mutaciones de las áreas portuarias. **The Thessalonika Film Festival, held in March 16/23 2001, dedicated a section to port life. A special mention went to the movie *Valparaíso* by Joris Ivens (1963). The Technical Chamber of Greece, in the meanwhile, organised a series of conferences related to transformations in port areas.**



**URB - AL/Red 2 El nuevo proyecto europeo ciudades portuarias y centros históricos**

**URB - AL/Red 2 The new European project Port Cities and Historic Centres**

Parte del proyecto URB-AL, promovido por la Comisión Europea, la iniciativa prevé la participación de Francia, Italia, Argentina, Cuba Brasil, Uruguay y Chile, y tiene como objetivo la salvaguardia y la privatización de los centros históricos y la revitalización de los mismos, pertenecientes a ciudades portuarias. Entre los puertos de Europa y de América Latina se activará una red de contactos con el objetivo de detectar para estas realidades las políticas de desarrollo capaces de integrar las instancias de carácter socio-económico y las de salvaguardia en todas sus acepciones. Se trata por lo tanto de analizar temas comunes referidos a los trazados urbanos, las redes de tránsito, los accesos, la gestión del fenómeno turístico, los servicios, las nuevas oportunidades de trabajo y un consecuente avance social. El conjunto de actividades está coordinado por la ciudad de Valparaíso; entre otros participantes: Porto Alegre coordina y difunde las actividades del proyecto entre las ciudades portuarias de Brasil; Montevideo, entre las universidades integra-

das del grupo Montevideo y las ciudades portuarias pertenecientes al Mercosur; Buenos Aires entre las ciudades portuarias argentinas y las pertenecientes al Pacto Andino; La Habana, entre las ciudades portuarias de Centroamérica y del Caribe; Barcelona coordina la difusión de las actividades entre las universidades europeas y del CIDEU; Génova entre las ciudades portuarias europeas. **Evolving from the URB-AL project and supported by the European Commission, this initiative involves the participation of France, Italy, Argentina, Cuba, Brazil, Uruguay and Chile, and its aim is to safeguard and revitalise the historic centres of port cities. A network of contacts between European and Latin American ports will be activated, with the aim of determining the development policies capable of integrating both the socio-economic and safeguarding demands in all meanings of the word. It is therefore necessary to analyse the common themes of urban lay-outs, road networks, access, tourist management, services, new work**

**opportunities and social recovery. All of these activities will be coordinated by the city of Valparaíso. Participants include: Porto Alegre, to coordinate and spread the project activities between the port cities of Brazil; Montevideo, of the universities in the Montevideo group and the port cities belonging to Mercosur; Buenos Aires for the Argentine port cities and those adhering to the Andino Pact; Havana, for the port cities of Central America and the Caribbean; Barcelona will coordinate the diffusion of the activities amongst the European universities and the CIDEU; and Genoa for European port cities.**

Municipalidad de Valparaíso  
Condell 1490  
Valparaíso  
CHILE  
Tel: +56.32.256219 - 235987  
Fax: +56.32.211149

**El puerto de Maó: historia, actualidad y futuro The Port of Maó: History, Present and Future**

El seminario (7 - 9 de junio 2001) está curado por el Institut Menorquí d'Estudis con la colaboración del Centro Città d'Acqua, y prevé la participación del Consejo Insular de Menorca, del Ayuntamiento de Maó y de Es Castell, de la Autoridad portuaria de las Baleares, del Consorcio del Museo Militar de Menorca y del Gobierno de las Baleares. El encuentro se propone analizar la posibilidad de repensar a un plan general de desarrollo del sitio de Maó, entendido como un único conjunto constituido por el puerto natural, que comprende las instalaciones militares y sanitarias históricas, el waterfront urbano y el área administrada por la Autoridad Portuaria. Análisis de carácter general e ilustración de 'casos' internacionales serán complementados con redacciones dedicadas a las grandes estructuras históricas que señan con su presencia el golfo de Maó: el Lazareto, la Mola, fortaleza con-

struida por Elisabeta II en el siglo XIX, el castillo de San Felipe, la Illa del Rei y el hospital militar, la base naval en la isla de Plana. **The seminar (7 - 9 June 2001) is organised by the Institut Menorquí d'Estudis together with Cities on Water, and the participation of the Consejo Insular of Minorca, Maó and Es Castell Council, the Balearic Port Authorities, the Military Museum Consortium of Minorca and the Balearic Government. The meeting intends to analyse the possibility of rethinking the site of Maó with a general development plan, using the natural port consisting of military and health installations, the urban waterfront and the area managed by the Port Authority. General analyses and illustrations of international 'cases' will be given alongside lectures on the great historic structures present on the gulf of Maó: the Lazareto, la Mola, the fort ideated by Elisabeth II in the 19th century, the castle of San Felipe, the Illa del Rei and the military hospital, and the naval base on the island of Plana.**



**Una sede universitaria en el área portuaria de Venecia A University Site in Venice's Port Area**

Donde hasta el 1976 funcionaban los depósitos frigoríficos del puerto veneciano, surgirá una sede del IUAV - Istituto Universitario di Architettura di Venezia - proyectada por el arquitecto catalán Enric Miralles, fallecido prematuramente en el último mes de julio. El plan detallado de esta área (San Basilio) prevé, en efecto, la apertura al público de la banquina portuaria a lo largo del Canal de la Giudecca y su integración con el tejido urbano circundante. En el año 1996 el instituto IUAV ha comprado la enorme construcción, antiguo depósito de mercaderías y fábrica de hielo y,

decidida su demolición, ha convocado a un concurso para su nueva sede. El proyecto del arquitecto catalán prevé un "edificio abierto a la ciudad" dispuesto alrededor de una vasta plaza (*campo* veneciano) que se comunica con la banquina a través de una gran escalinata. **A new IUAV - University Institute of Architecture - site is to be built where Venice port's refrigerated containers were held up until 1976. The site was designed by the Catalan architect Enric Miralles, who died prematurely last July. The detailed plan of this area (San Basilio) foresees public access to the port docks along the Giudecca Canal, integrating the area with the existing urban layout. In 1996 IUAV bought the enormous building, which was once a goods depot and ice factory. IUAV then decided to demolish it and run a competition for the new site. The Catalan architect's project has a 'building open to the city' surrounding a large square (or Venetian *campo*) and is connected to the docks via a large stairway.**

**El seminario Italia-España The Italy-Spain Seminary**

La Sección Ciudad-Puerto del Centro Città d'Acqua ha organizado el 2/3 febrero último el seminario "El Puerto de pasajeros, nudo urbano entre puerto y ciudad". Un encuentro bilateral Italia-España dedicado al tema del tráfico de pasajeros en el cual ha sido analizada la repercusión del fenómeno en la relación puerto-ciudad, debido al considerable crecimiento del mercado de cruceros y de cruise-ferry en el Mediterráneo. En particular, han sido tratados los temas de los puertos de las Islas Baleares (Mallorca y Menorca), y de los puertos de Las Palmas, Olbia, Civitavecchia y Venecia. La iniciativa fue organizada en colaboración con la Autoridad Portuaria de Venecia y con el Departamento de Urbanismo del Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia. El encuentro reunió a los representantes de los puertos de Barcelona, Las Palmas, Palma de Mallorca, Algeciras, Génova, Ancona, Ravenna, Civitavecchia, Olbia y Venecia

así como a los representantes de la Autoridad Portuaria de las Baleares y de Puertos del Estado. **February 2-3, Cities on Water's City-Port Section organised the seminary The Passenger Port: the urban link between port and city. The bilateral Italy-Spain meeting was based on the theme of passenger traffic, with the repercussions of this phenomenon for port-city relations analysed in light of the considerable increase of the cruise ship and cruise-ferry in the Mediterranean. The cases of the Balearic island ports of Majorca and Minorca were examined in detail, as were the ports of Las Palmas, Olbia and Civitavecchia and Venice. The initiative was organised together with the Venice Port Authority and IUAV's Department of Town-Planning. At the meeting were representatives from the ports of Barcelona, Las Palmas, Palma de Mallorca, Algeciras, Genoa, Ancona, Ravenna, Civitavecchia, Olbia and Venice, as well as from the Balearic and Puerto del Estado Port Authorities.**

**Montevideo, base de cruceros para el Cono Sur**

La Royal Caribbean Cruises ha propuesto al gobierno uruguayo de establecer en Montevideo la base de operaciones de cruceros para el Cono Sur. La saturación de los recorridos tradicionales del turismo de cruceros y el avance de una nueva generación de viajeros, interesados en lugares menos urbanizados, han inducido a las compañías de cruceros a dirigirse hacia recorridos que abarcan esta parte de Sudamérica. Sobre la costa Atlántica, entre Brasil y Argentina, Uruguay se encuentra al centro de estos recorridos, configurándose como base de operaciones privilegiada por diversos factores: la navegabilidad, el clima y los sitios de interés cultural y natural de fácil alcance, además de un eficiente sistema de empresas de abastecimiento y de apoyo para las naves y de una cierta estabilidad socio-económica. **Royal Caribbean Cruises has proposed to the Uruguay government establishing the**

operative base for Cono Sur cruises at Montevideo. The saturation of the traditional tourist cruise routes and the advance of a new generation of travellers interested in less urbanised areas, have induced the cruise companies to move towards routes along this coast of South America. On the Atlantic coast, between Brazil and Argentina, Uruguay is situated at the centre of these routes, emerging as a privileged operative base for various reasons: navigability, climate and easily reached sites of cultural and natural interest, as well as an efficient system of supply business and naval support, and last - but not less - socio-economic stability.



**'Las naves en la ciudad'. Una convención en el mar 'Ships in the City'. A Conference at Sea**

Entre el 12 y el 14 octubre 2001 próximo, Città d'Acqua, en colaboración con Stazioni Maritime Spa de Génova, organiza la Convención Internacional "Las Naves en la Ciudad" dedicada a las nuevas terminales de pasajeros, consideradas un elemento esencial en la relación puerto-ciudad, y decisivas para el desarrollo del mercado de cruceros y de cruise-ferry. La convención tendrá lugar a bordo del ferry de la Grimaldi "Fantastic", a lo largo del recorrido Génova - Barcelona - Génova y está dirigido a los administradores de las terminales de pasajeros, a los operadores del sector cruceros y cruise-ferry, a las administraciones locales y a los proyectistas. La iniciativa se lleva a cabo en cooperación con las Municipalidades de las Autoridades Portuarias de Génova y Barcelona y de Medcruise.

Tres son las sesiones de trabajo:

- El mercado de cruceros y de cruise-ferry - las tendencias y previsiones del mercado de cruceros, en particular referido a la cuenca del Mediterráneo; los últimos éxitos en la construcción de los nuevos medios, sus diferentes categorías; las futuras evoluciones; la demanda de servicios: entidad y calidad.
- Las nuevas terminales de pasajeros - las modalidades en las cuales estas estructuras y su configuración responden a la demanda y cómo pueden influir en su incremento; los casos significativos de realización de terminales de pasajeros de nueva generación: examen de layouts organizativos y físicos y relación con las características de naves de pasajeros de reciente y de futura construcción.
- Cruceros y ciudades portuarias - las nuevas terminales de pasajeros y los procesos de revitalización urbana en las áreas de waterfront; las funciones y las relaciones con la ciudad: los problemas de la accesibilidad y de las infraestructuras, la vivibilidad y la calidad ambiental, la gestión del creciente flujo de pasajeros de cruceros y cruise-ferry, las consecuencias del

gigantismo naval con respecto a equipos de tierra, en particular aquéllas situadas en el tejido histórico de la ciudad. Los trabajos serán integrados con visitas temáticas en las dos ciudades antedichas.

The international conference "Ships in the City" is scheduled for 12-13-14 October 2001. Organised by Cities on Water together with the Stazioni Maritime Spa of Genoa, it will deal with the new passenger terminals, essential elements in the port-city relationship and decisive factors for the growth of the cruise and cruise ferry. The conference will be held on board the Grimaldi ferry "Fantastic" cruising on the Genoa - Barcelona - Genoa route, and is designed for the management of passenger terminals, those who work in the cruise and cruise ferry sector, local administrators and project designers. It is a joint initiative between the City Councils and Port Authorities of Genoa and Barcelona, and Medcruise.

The work sessions will include:

- The cruise and cruise-ferry market - evolution and forecasts for the cruise market, focusing on the Mediterranean basin; latest data concerning the construction of new vessels in different categories; future developments; demand for services: entity and quality.
- The new passenger terminals - how these structures and their configuration respond to demand, and how they can influence growth; the foremost cases of new generation passenger terminal construction: focus on organisational and physical layout in terms of the characteristics of new and future vessels.
- Cruises and port cities - the new passenger terminals and urban redevelopment processes in waterfront areas; functions and rapport with the city: problems of access and infrastructures, quality of life and environment, managing increasing passenger flows for cruises and cruise ferries, consequences of the large-scale vessels on land structures, especially in historic city cores. The work sessions will be integrated with theme visits to the two cities involved.



Informaciones/Information:  
Centro Internazionale Città d'Acqua  
San Marco 4149, 30124 Venezia (Italia)  
tel.: +39.041-5230428  
www.iuav.it/citiesonwater/shipsinthecity

**Los círculos europeos del Grupo de Coimbra The Círculos Europeos of the Coimbra Group**

Los Círculos Europeos del Grupo de Coimbra son asociaciones fundadas por ex alumnos de las antiguas universidades europeas que componen el Grupo de Coimbra y están compuestas en su mayor parte por académicos en estrecho contacto con las universidades latinoamericanas. De los 18 Círculos existentes, de hecho, 12 se encuentran en estados de Latinoamérica. Gracias al apoyo de la comisión europea, estudiosos y expertos europeos son enviados para responder a las iniciativas de los Círculos en ocasión de seminarios y conferencias. La última cita (29 y 30 de marzo), organizada por el Círculo de Recife, fue dedicada al desarrollo y revitalización de las áreas portuarias, en particular con respecto a la función que este fenómeno puede asumir como motor de desarrollo cultural.

The Círculos Europeos of the Coimbra Group are associations founded by ex-students from the oldest European universities

which make up the Coimbra Group and are predominantly composed of academics in close contact with Latin American states. In fact, of the 18 existing Círculos, 12 are found in Latin American countries. Thanks to the support of the European Commission, European scholars and experts are invited to the Círculos seminars and conferences. The most recent appointment (29 and 30 March), organised by the Recife Círculo, concentrated on the development and regeneration of port areas with particular reference to the function of this phenomenon as the motive for cultural development.



**ESPO - European Sea Ports Organisation**

Representa todos los puertos dentro de la Unión Europea y prevé miembros observadores provenientes de países de los cuales se haya previsto el ingreso a la UE. Los miembros están unidos en su determinación a llevar a cabo un rol fundamental en las políticas marítimas y portuarias de la Unión. ESPO actúa en la promoción y en el incremento de la tecnología en la industria, en el manejo seguro y eficiente de las embarcaciones, mercaderías y pasajeros; y en servicios eficientes desde el punto de vista económico. La ESPO considera el transporte marítimo importante respecto del desarrollo sostenido dentro de Europa. Los puertos deben respetar medidas en pro de la reducción de la contaminación marina y desaconseja la descarga de desechos en el mar. La organización ha sido fundada en el '93 para responder a la creciente necesidad en el ámbito de los puertos de la UE de ser representados por un ente que represente sus propios intereses. La ESPO representa el 98% de los puertos en Europa y tiene contacto directo en aproximadamente 500 puertos a lo largo de Europa.

**AIVP - Association Internationale Villes & Ports - www.aivp.com**

La próxima asamblea general de la asociación con sede en Le Havre, se llevará a cabo desde el 11 hasta el 12 de mayo del 2001 en Danzica, Polonia en ocasión de la cual se ha organizado una conferencia dedicada a las ciudades portuarias del Mar Báltico. El anterior encuentro dedicado a Ciudades Portuarias y desarrollo sostenido se llevó a cabo en noviembre pasado en Marsella. La ciudad francesa es protagonista en estos años de un importante proyecto de reconversión y de remodelación de vastas áreas, en particular las portuarias, en el ámbito de una iniciativa de carácter público-privada denominada Marseille Euroméditerranée. Entre las intervenciones más significativas hasta ahora, la reutilización de los docks situados en la Place de Joliette, sobre un proyecto del arquitecto Eric Castaldi. The next general meeting of the Le Havre association will take place on 11 and 12 May 2001 in Danzig, Poland, and a conference dedicated to port cities on the Baltic coast has been organised. The previous meeting dedicated to Port Cities and Sustainable Development was held in Marseilles last November. The French city has been involved in an important reconversion project over the last few years with the restructuring of vast areas, particularly around the port. This work has taken place as part of a public-private initiative known as Marseille Euroméditerranée. One of the most significant works so far is the reclamation of the docks at Place de Joliette, by the architect Eric Castaldi.

It represents all the ports within the European Union and has observer members from countries that may ultimately join the EU. The members are united in their determination to play a fundamental role in the development of the maritime and port policies of the European Union. ESPO is active in promoting an increase in the use of technology in the industry, safe and efficient handling of ships, goods and passengers and a cost-effective service. It believes that maritime transport is central to the issue of sustainable development within Europe. The ports support measures to reduce marine pollution and discourage dumping of waste at sea. The organisation was set up in 1993 in response to a growing perception among seaports that a body should represent their interests within the European Community. The European Sea Ports Organisation (ESPO) represents over 98% of the seaports of the European Union and has direct contacts in some 500 ports across Europe.

The European Sea Ports Organisation (ESPO) represents over 98% of the seaports of the European Union and has direct contacts in some 500 ports across Europe.

Ultima publicación  
Latest publication: *The ports of Europe. European Sea Ports Organisation handbook 2000 - 2001*  
ESPO (European Sea Ports Organisation)  
Avenue Michel-Ange, 68  
B - 1000 Brussels  
Tel: +32.2.736.34.63  
Fax: +32.2.736.63.25  
E-mail: mail@espo.be  
website : http://www.ESPO.be

The next general meeting of the Le Havre association will take place on 11 and 12 May 2001 in Danzig, Poland, and a conference dedicated to port cities on the Baltic coast has been organised. The previous meeting dedicated to Port Cities and Sustainable Development was held in Marseilles last November. The French city has been involved in an important reconversion project over the last few years with the restructuring of vast areas, particularly around the port. This work has taken place as part of a public-private initiative known as Marseille Euroméditerranée. One of the most significant works so far is the reclamation of the docks at Place de Joliette, by the architect Eric Castaldi.

<http://www.ecoport.com>  
El sitio EcoPorts ofrece una introducción al proyecto ECO-INFORMATION. Este proyecto de

investigación al cual participan más de 25 puertos marítimos europeos, se especializa en el intercambio de informaciones prácticas relativas a cuestiones ambientales en relación con los puertos. El proyecto está patrocinado por la Comisión Europea DG-7 del transporte, bajo el cuarto programa de proyecto general. Puertos participantes: Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Malta, Holanda, Noruega, Portugal, España, Suecia y Reino Unido. Los managers de los puertos se deben confrontar cada vez más con el impacto (potencial) de las operaciones y con el crecimiento de los puertos respecto al ambiente. El proyecto ECO-INFORMATION ha identificado una lista de las cuestiones ambientalmente más importantes para las cuales los managers de los puertos están buscando soluciones concretas, prácticas y sobretodo económicamente eficientes: polvillo, ruidos, contaminación del suelo, calidad del aire, erosión, uso de energía, pérdida del hábitat, transportes intermodales, salud y seguridad, desechos, calidad del agua. Estas cuestiones pueden producir impacto a distintos niveles, por ej. sobre el puerto y sobre las compañías localizadas en el puerto mismo, sobre las personas que trabajan en el puerto, y también en las zonas de los alrededores del mismo y sobre los recursos naturales.

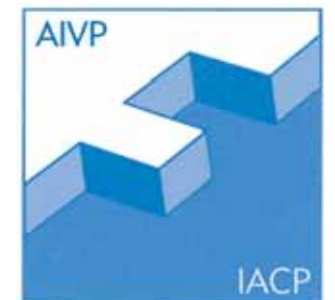
The EcoPorts website gives an introduction to the project ECO-INFORMATION. This collaborative research project of more than 25 European seaports, focuses on exchange of practical information on port related environmental issues. The project is supported by the European Commission, DG-7 for Transport under the Fourth Framework Programme. Participating ports in Belgium, Denmark, Finland, France, Greece, Ireland, Italy, Malta, the Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden and United Kingdom. Port managers are more and more confronted with the (potential) impact of port operations and port development activities on the environment.

The ECO-INFORMATION project has identified a list of the most important environmental issues, for which port managers are

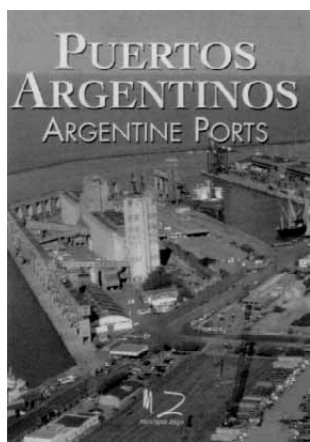
seeking concrete, practical and above all, cost-effective solutions: dust, noise, soil contamination, air quality, dredging, energy use, habitat loss, intermodal transport, health and safety, waste, water quality  
These issues can have an impact on different levels, for instance on the port and the companies located in the port itself, on the people working in the ports, but also on the surrounding areas like the city and natural resources.

**www.ub.es/geoport/emm a.html**

EMMA - European Marine Motorways es la organización generada por el EGP - Equipo de Geografía Portuaria de la Universidad de Barcelona, como parte de un proyecto europeo con el objetivo de analizar las potencialidades del transporte en ferrys rápidos como alternativa al transporte sobre ruedas. EMMA - European Marine Motorways is a filial organisation of EGP - Equipe di Geografia Portuaria from the Università di Barcellona, which is part of a European project aimed at analysing the potential of fast ferry transport as an alternative to road transport.







**Coste del mundo nella tipografia europea**

de/by Paola Presciuttini Priuli & Verlucca, 2001 (pp 180, Lit 200.000) Una colección de antiguos mapas y vistas de las costas de todo el mundo, producidas en Europa occidental desde el '500 hasta hoy. This book is a collection of old maps and views of the world's coastlines produced in Western Europe from the 16th century to the present.

**Los Puertos Españoles: Historia y Futuro (siglos XVI - XX)**

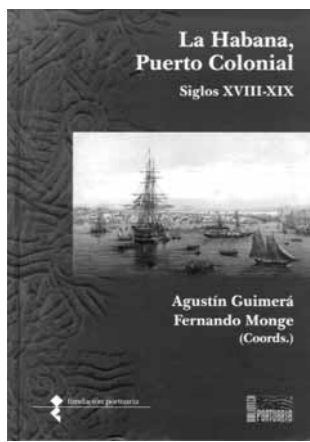
José Miguel Delgado Barrado y Agustín Guimerá Ravina - *Coordinadores/Co-ordinators*, Edición/edited by: Fundación Portuaria, Madrid, 2000 (pág. 246)

Actas del Curso estivo de la Fundación General de la Universidad Complutense. Levado a cabo en El Escorial desde 9 al 13 de agosto de 1999. Intervenciones y debates multidisciplinarios sobre la historia y la situación presente de los puertos españoles, que en el pasado han representado un elemento decisivo para el origen y el desarrollo de las ciudades marítimas y que actualmente están sufriendo grandes transformaciones debidas a los cambios en la actividad marítima a nivel mundial y a la expansión de las ciudades, con la consiguiente transformación de áreas portuarias en espacios residenciales y dedicados a actividades culturales y recreativas. El volumen se completa con dibujos, imágenes y con una amplia bibliografía.

Taken from the Summer Course of the Fundación General de la Universidad Complutense.

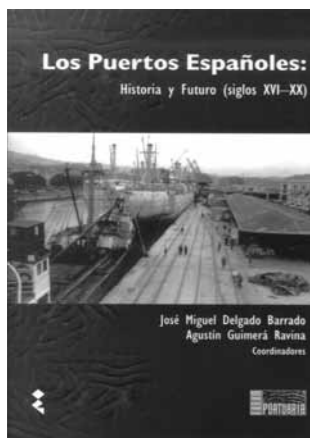
At El Escorial between 9 and 13 August 1999.

The book contains papers and debates about the history and present situation of Spanish ports, which in the past were decisive elements for the birth and growth of maritime cities. Today they are undergoing enormous transformations due to changes in maritime activities on a global level and to the expansion of cities, with the consequent transformation of port areas into residential or cultural and recreational zones.



La Habana, Puerto Colonial Siglos XVIII-XIX

Agustín Guimerá Fernando Monge (Coords.)



Los Puertos Españoles: Historia y Futuro (siglos XVI-XX)

José Miguel Delgado Barrado Agustín Guimerá Ravina (Coordinadores)



Il Porto Vecchio di Trieste

The volume has a wealth of drawings, images and an excellent wide-ranging bibliography.

**Puertos Argentinos. Argentine Ports**

AANV, Manrique Zago ediciones srl, Buenos Aires, 1998

La publicación promovida por la Cámara de Exportadores de la República Argentina ilustra la situación de los puertos argentinos, en particular luego de la aplicación de las nuevas leyes que regulan las actividades portuarias. Se analizan además los problemas con respecto al tráfico, las vías de navegación, los transportes multimodales, acompañado por una rica documentación de imágenes y planimetrías.

This publication was supported by the Camara de Exportadores de la Republica Argentina and illustrates the situation of Argentine ports particularly after the application of the latest laws regulating port activity. Problems concerning traffic, navigation routes, and multi-modal transport are analysed and there is an abundance of images and location plans.

**La Habana, Puerto Colonial Siglos XVII-XIX**

Curador/by Agustín Guimerá y/Fernando Monge Edición/edited by: Fundación Portuaria, Madrid, 2000 (pág. 353)

Con este volumen la Fundación portuaria española inicia la nueva colección 'Biblioteca Portuaria' que se propone la recuperación y difusión de la historia de los puertos que han conformado el sistema portuario español en el pasado.

Especialistas cubanos y españoles, coordinados por Agustín Guimerá y Fernando Monge, han analizado la historia de La Habana a través de su puerto, pulmón de la vida económica, política, social y cultural de la ciudad.

This book is the first in the 'Biblioteca Portuaria' collection begun by the Spanish Port Foundation. It intends to recover and tell the history of ports which made up the Spanish port system in the past.

Cuban and Spanish specialists, coordinated by Agustín

Guimerá and Fernando Monge, have analysed the history of Havana through its port, seen as the fulcrum of economic, political, social and cultural life of the city.

**Il Porto Vecchio di Trieste. Fotografie di Neva Gasparo**

Curado por/edited by Marina Dragotto Ediciones Autorità Portuale di Trieste, dicembre 2000

El volumen de imágenes de la fotógrafa Neva Gasparo, cuya edición ha sido promovida por las autoridades portuarias de la ciudad capital de la Puglia, está dedicado al Puerto Viejo de Trieste. La publicación está curada por Marina Dragotto y contiene en su introducción algunos párrafos de Paolo Rumiz y de Predrag Matvejevic, además de la presentación de Maurizio Maresca, Presidente de la Autoridad Portuaria. Como han escrito los autores "El aire que aquí se respira no lleva consigo la nostalgia por un pasado perdido: es más bien el aire de un espacio cuyo futuro aún no ha sido trazado ni definido. El Puerto Viejo revela en estas imágenes el hecho de poseer aún un gran espíritu, que no desea ser borrado por una modernidad sin memoria, no pretende siquiera el regreso a un pasado que reconoce como superado".

Trieste's Porto Vecchio has inspired a book of images by photographer Neva Gasparo, and promoted by the Port Authority of the regional capital. The publication was edited by Marina Dragotto and the introduction includes passages by Paolo Rumiz and Predrag Matvejevic, as well as a presentation by Maurizio Maresca, Chairman of the Port Authority. In the authors' words,

"The prevailing atmosphere here does not invoke nostalgia for long-gone times: rather it gives the sense of a space whose future is yet to be outlined and defined. Through these images Porto Vecchio demonstrates that it still has a great soul, which will not overruled by modernity without memory, and does not even aspire to return to a past that it knows is no longer of any use".

A lo largo de los últimos años, y especialmente desde 1990 hasta hoy, los buques, la tecnología y el sector del mercado del transporte marítimo de pasajeros han cambiado rápidamente. Pero en 1989, en el área del Puerto de Génova, el tráfico de cruceros y transbordadores se llevó a cabo junto con otras actividades. Y la Stazioni Marittime Spa, que inició su actividad en 1989, desarrolló una idea: organizar y construir un puerto de pasajeros diseñado exclusivamente para encargarse del tráfico de pasajeros, con sus propias infraestructuras y terminales especializadas, situadas en una única zona del puerto reservada a dicho tráfico. En el año 1991 se inauguró la Terminal de Cruceros de Ponte dei Mille, construida en una Estación Marittima histórica pero diseñada como una terminal aérea para asegurar la máxima seguridad, el confort absoluto y la calidad más elevada. Luego, más recientemente, la Stazioni Marittime Spa planificó la creación de una nueva Terminal de Transbordadores, una infraestructura diseñada tanto para pasajeros de Génova como para ser un punto de unión importante entre el puerto y la ciudad, abierta durante todo el año, que funciona desde mediados de 1991. Ambas terminales le valieron al Puerto de Génova un papel destacado en Europa: actualmente pasan unos 3.000.000 de viajeros al año por el puerto, y este número irá aumentando en el futuro gracias a la utilización de medios de transporte más rápidos y cómodos. Desde 1991 hasta el 2001 el Mediterráneo se ha convertido en un área de creciente importancia para el turismo mundial y hoy día los transbordadores, cruceros y transbordadores rápidos (fast ferries) transportan millones de turistas cada año. Toda la infraestructura del Ponte dei Mille, incluida su prestigiosa sala preferente y la antigua área de embarque desde 7 a 22 metros. El muelle se equipará con dos grandes atracaderos, ambos de más de 300 metros de longitud para poder atracar los cruceros gigantes. Estamos convencidos de que tanto los operadores del sector como el mercado sabrán apreciar nuestros esfuerzos y

capacidad 'sin límites' en un puerto muy seguro que ofrece todos los servicios de mantenimiento necesarios para los buques, así como todas las comodidades y servicios que se esperan de una moderna estación marítima. Pero la Nueva Terminal de Transbordadores también fue diseñada y construida para atraer a los residentes de Génova, gracias a sus múltiples negocios, como un gran centro comercial y la combinación adecuada de comercios y un espectacular paseo marítimo. En el año 2000 un total de 2.400.000 pasajeros utilizaron estas infraestructuras, y las cifras han aumentado en un 40% entre 1998 y 2000. Conjuntamente con los pasajeros, más de 750.000 coches también transitaron por la terminal. Durante los fines de semana de verano, 36 buques que transportaban 120.000 pasajeros y 40.000 coches atracaron en la Terminal de Transbordadores de Génova. Dado que todos los indicadores hacia un crecimiento constante sin parar en el tránsito de pasajeros en el Mediterráneo, el puerto de pasajeros de Génova ha planificado nuevas y mayores obras para reforzar su liderazgo en Europa. Se construirá una nueva terminal de cruceros en el área de Ponte Doria basada en el mismo concepto de diseño que la Terminal de Transbordadores: una infraestructura que puede funcionar a lo largo del año y que combina servicios a los pasajeros con actividades turísticas y comerciales, proporcionando así una unión entre puerto y ciudad. Cambiará toda la infraestructura del Ponte Doria, convirtiéndose en uno de los logros más sorprendentes del nuevo Puerto de Pasajeros: una enorme zona de espera de 2.600 m<sup>2</sup>, una entrada de 600 m<sup>2</sup>, un 'Centro Comercial para Cruceros', un hotel y dos inmensas áreas de embarque de 1.600 m<sup>2</sup>. Las dársenas actuales se ampliarán desde 7 a 22 metros. El muelle se equipará con dos grandes atracaderos, ambos de más de 300 metros de longitud para poder atracar los cruceros gigantes. Estamos convencidos de que tanto los operadores del sector como el mercado sabrán apreciar nuestros esfuerzos y

nuestro compromiso de garantizar que el puerto de pasajeros de Génova sea el más seguro, el más eficaz y el más funcional del mediterráneo.

Over the last few years, in particular from 1990 to the present, ships, technologies and the market in the maritime passenger transport sector have changed rapidly. However in 1989 passenger traffic (cruise and ferry traffic) innovative moves were already underfoot in the Genoa Port area. Stazioni Marittime Spa, which came into being in 1989, developed the idea of planning and building a port designed exclusively to handle passenger traffic, with its own infrastructures and specialised terminals located in a single port area reserved for such traffic. 1991 marked the inauguration of the Ponte dei Mille Cruise Terminal, built within the historical Maritime Station but designed as a modern air terminal to ensure maximum safety, comfort and highest quality. More recently, Stazioni Marittime Spa planned the new Ferry Terminal, a year-round structure that has been working since mid 1999 for passengers and travellers as well as acting as an important link between the port and the city. Both terminals meant the Port of Genoa plays a leading role in Europe: current traveller numbers total approx 3,000,000 per year and these are expected to increase in the future, thanks to the use of new, faster and more comfortable means of transport. From 1991 to 2001 the Mediterranean has become an increasingly important area for world tourism and today ferries, cruise-ferries and superfast ferries transport millions of tourists every year. The entire Ponte dei Mille structure, including the prestigious first-class hall and the old embarkation hall built in 1930, was refurbished and restored to its former splendour. Recently the Ponte dei Mille was also expanded to handle giant, 300-metre cruise ships, and including three berths to host 300- 221- and 145-metre vessels. A truly "no-limit" handling capacity in a safe port that offers all the necessary ship support services and all the comforts and services expected

of a modern passenger station. However the New Ferry Terminal was also designed and built to attract Genoa's residents and entails a large-scale shopping mall, with a perfect mix of stores, as well as a spectacular seaside promenade. In 2000 a total of 2,400,000 passengers used this new structure, an increase of over 40% since 1998. Along with passengers more than 750,000 cars also transited through the terminal. During summer weekends, 36 ships transporting 120,000 passengers along with 40,000 cars berth at the Genoa Ferry Terminal. Since all indicators point to non-stop growth in passenger traffic in the Mediterranean, the passenger port of Genoa has planned major new works to strengthen its leading position in Europe. A new cruise terminal will be built in the area of Ponte Doria based on the same design concept as the Ferry Terminal: a structure that can operate all year round combining passenger services with commercial and tourism activities, and providing a link between the port and the city. The whole of the Ponte Doria structure will change, a truly stunning achievement for the new Passenger Port: an enormous 2600 m<sup>2</sup> waiting area, a 600 m<sup>2</sup> entrance, a "Cruise Shopping Mall", a hotel plus two vast 1600 m<sup>2</sup> embarkation areas. The present docks will be widened from 7 to 22 m. The wharf will be equipped with two large quays, both over 300 m-long, where the giant cruise ships can berth. We are convinced that sector operators as well as the market will appreciate our efforts and commitment to ensure that the passenger port of Genoa is the safest, most efficient and most functional port in the Mediterranean.

Stazioni Marittime di Genova spa Ponte dei Mille, 16126 Genova, Italia tel. +39.010.2412534 fax +39.010.241267 www.stazionimarittimegenova.com mail@stazionimarittimegenova.com





Génova – Un millón y medio de TEU, casi 52 millones de toneladas de mercancías y una tasa de desarrollo del 11%, porcentaje de crecimiento que en Génova no se registraba desde hacía diez años. Los números de este fin de milenio del puerto genovés corresponden a los de un gran puerto europeo, tal es así que – como enfatiza satisfecho el presidente Gallanti en la redacción de fin de año – el resultado obtenido permite a la *Superba* superar a Le Havre y, en una perspectiva de desarrollo de mediano plazo, alcanzar el nivel de los puertos más avanzados. Pero para compararse con los colosales del Northern Range (léase Ambergo, Rotterdam y Anvers), el hecho de poder contar con una comunidad portuaria confiable y eficiente no basta: los ingredientes que aún faltan para completar la receta de los grandes gourmets portuarios del Norte van desde la autonomía financiera del puerto (actualmente bajo examen del Parlamento), que debería consentir a la Autoridad portuaria almacenar los recursos suficientes para garantizar una cierta libertad de movimiento, hasta un adecuado sistema infraestructural, que soporte en modo eficiente el crecimiento de los tráficos, y finalmente – tomando como modelo los puertos del norte europeo – establecer una red de alianzas con los puertos vecinos. Si todo esto no se realiza en un tiempo razonable, todos los esfuerzos realizados por toda la comunidad portuaria genovesa en los últimos diez años para recuperar terreno y para atraer la atención internacional, podrían resultar vanos. En síntesis, el tren del desarrollo no espera y el puerto de Génova posee todos los requisitos para ocupar un lugar de honor. Requisitos que – en tiempos de certificación de calidad – han recibido algunas de las consagraciones más prestigiosas: además de formar parte del IAPH, su presidente es también actualmente Vicepresidente de Espo, asociación que acomuna los mayores puertos europeos y que representa el interlocutor privilegiado de la Comisión Europea en materia marítima portuaria, y el Censis – que por cierto no necesita presentación – lo ha descrito como una de las rea-

lidades económicas más florecientes no sólo de la ciudad y de su región, sino de todo el territorio nacional. El puerto genovés produce riqueza, puestos de trabajo, ocupación en el sector. Para colocar las cifras a la altura de las palabras – según estimaciones del Censis – la riqueza alcanza los 9.000 billones al año, los obreros directos entre transportes marítimos, auxiliares de transporte y construcciones navales, son 11.000, los empleados relativos al sector se pueden estimar en 50.000 unidades. Además el puerto de Génova representa el 11,5% del producto interno bruto de la ciudad y el 35% del sector vinculado al mismo. Admitiendo que todo proceda como se ha establecido – es decir que se lleven a cabo las condiciones a las que se hacía referencia anteriormente y que el Plan regulador portuario, que se encuentra actualmente en su última fase, encuentre plena actuación – en los próximos cinco años la ocupación vinculada al puerto (directa o inducida) podría crecer hasta 6.500 unidades y dentro de diez hasta 11.500. Sin embargo, más allá de las previsiones, tan entusiasmantes como inciertas, es el valor total de las obras, actualmente en curso de realización, lo que da sentido a la importancia del puerto genovés como importante agente de desarrollo del territorio que lo circunda. Un valor que alcanza los 167.000 millones, repartidos entre las obras que atañen a los servicios de pasajeros, las instalaciones, el área de reparaciones navales, la dársena de Sampiardarena, Multedo e Voltri. Como si todo esto no bastase, hay que agregar que el total de las inversiones del 2000 es de aproximadamente 113.000 millones que deberían alcanzar los 217.000 en el 2001.

(de Silvia Martini)



Genoa – One and a half million teu, almost 52 million tonnes of goods and a growth rate of 11%, is a percentage which had not been seen in Genoa for over a decade. Genoa's figures in its end-of-millennium balance are those of a large European port, so much so that – as the satisfied president Gallanti underlined in his end-of-year report – the result has enabled *Superba* to surpass Le Havre and, in a medium-term development perspective, to aim for greater things. However, in order to be viewed on the same level as the giants of the Northern Range (Hamburg, Rotterdam and Antwerp), being able to count on a reliable and efficient port community is not enough: the missing ingredients for the gourmet recipes of the great Northern ports include the port's financial independence (presently being examined by Parliament), which would allow the Port Authority to accumulate sufficient resources and so gain a certain freedom of movement, an adequate infra-structural system able to efficiently sustain the traffic increase, plus – as is the case with the Northern European port models – a network of alliances with neighbouring ports. If all of this is not carried out in good time, then all of the efforts made by the entire Genoese port community over the last few years to gain ground and earn international attention could have been in vain. Basically, the train of development waits for no-one and Genoa's port has all the potential requirements to take place of honour. Requirements which, in terms of certificates of quality, include some of the industry's highest accolades: as well as being a part of IAPH, its president is also vice-president of Espo, an association which gathers together the major European ports and represents the privileged interlocutor of the European Commission in maritime port material. Censis – which obviously needs no introduction – has described it as one of the most thriving economic situations not only of the city and region, but of the entire nation. The Genoese port produces wealth and employment. According to Censis estimates, the wealth totals more than 9,000 billion

lire p.a., there are 11,000 maritime transport workers, transport auxiliaries and naval construction workers, and an estimated further 50,000 jobs in other industries linked to the port. Genoa port represents 11.5% of the city's gross internal product and 35% employment. If everything continues to run according to plan – that the previously mentioned conditions are realised and that the port master plan (which is now in the final phase of its procedure) becomes reality – in 5 years' time (direct and indirect) employment connected to the port could increase by 6,500 and in 10 years' time by 11,500. However, aside from these attractive but uncertain figures, the total value of the work being carried out at present can give a sense of what a driving force the Genoese port is for the development of the surrounding territory. A total of 167 billion is divided between passenger services, equipment, the naval repairs area, the Sampiardarena basin, Multedo and Voltri. And if that weren't enough, consider that the total of investments made in 2000 was approximately 113 billion, which could easily become 217 billion in 2001.

(by Silvia Martini)

|                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| PASAJE                | CARTAGENA              |
| BILBAO                | ESCOMBRERAS            |
| SANTANDER             | ALICANTE               |
| GIJÓN                 | VALENCIA               |
| AVILES                | GANDÍA                 |
| FERROL                | SAGUNTO                |
| SAN CIPRIÁN           | CASTELLÓN              |
| A CORUÑA              | TARRAGONA              |
| VILAGARCIA            | BARCELONA              |
| MARÍN                 | PALMA DE MALLORCA      |
| VIGO                  | ALCUDIA                |
| HUELVA                | MAHÓN                  |
| SEVILLA               | IBIZA                  |
| CÁDIZ                 | CALA SABINA            |
| PUERTO DE SANTA MARÍA | LAS PALMAS             |
| ZONA FRANCA DE CÁDIZ  | ARINAGA                |
| PUERTO REAL           | ARRECIFE               |
| PUERTO SHERRY         | PUERTO ROSARIO         |
| ALGECIRAS             | SANTA CRUZ DE TENERIFE |
| TARIFA                | GRANADILLA             |
| MÁLAGA                | LOS CRISTIANOS         |
| ALMERÍA               | SAN SEBASTIÁN DE LA    |
| MOTRIL                | GOMERA                 |
| CARBONERAS            | SANTA CRUZ DE LA PALMA |
| CEUTA                 | LA ESTACA              |
| MELILLA               |                        |

### El sistema portuario español, motor de comercio y desarrollo

Puertos del Estado, bajo la dependencia del Ministerio de Fomento, ejecuta la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal. A las Autoridades Portuarias, también adscritas al Ministerio de Fomento, con amplia autonomía para el cumplimiento de sus fines, les corresponde la realización, autorización y control de las operaciones y servicios portuarios, la gestión de las infraestructuras y de los recursos que tienen asignados. Veintisiete Autoridades Portuarias gestionan los 50 recintos portuarios que integran la red de puertos de interés general del Estado, las cuales desempeñan un importante papel en la cadena de transporte como modos de intercambio modal y plataformas logísticas al servicio de la economía nacional e internacional. Entre sus próximas actividades abiertas al mundo iberoamericano, se



encuentran:

- IX Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria

Bajo el lema "Claves y desafíos de la actividad portuaria en el nuevo milenio", se celebrará en Santander del 24 y 29 de septiembre, dividido en tres módulos: *El negocio portuario y la globalización, Retos y políticas en el arranque de un nuevo siglo, e Iberoamérica, escenario emergente.*

- Cursos de Gestión y de Ingeniería Portuaria para Iberoamericanos

Conjuntamente con la Organización de Estados Americanos, con periodicidad anual, se celebran en Madrid y Santander.

- Becas Dirigidas a Técnicos Portuarios Iberoamericanos, para desarrollar en una Autoridad Portuaria o empresa española un programa de trabajo durante un periodo de dos meses.



### The Spanish Port System, Impulsing Trade and Development

Puertos del Estado, under the Ministry for Development, carries out the Spanish government's port policy as well as the co-ordination and control of the efficiency of the state-owned port system. The Port Authorities, also under the auspices of the Ministry for Development, have a great amount of freedom to reach their objectives. They are responsible for carrying out, authorising and controlling operations and port services, the management of port infrastructures and of their assigned resources. Twenty seven Port Authorities manage the 50 port areas which are make up the network of ports of "general interest" in the Spanish state. These ports play a significant

role in the transport chain as nodes of intermodal exchange and logistic platforms at the service of the national and international economy. Among the forthcoming activities open to Latin America are the following:

- The IX International Congress on Shipping and Port Handling

Under the slogan "Key factors and challenges for port activity in the new millennium", this congress will be held in Santander from the 24th to the 29th September and will be divided into 3 modules: *Port Buisness and globalisation, Challenges and Policies at the beginning of a new century, Iberoamericana, on the rise.*

- Courses on Port Management and Engineering for Iberoamericans

Together with the Organisation of American States, and to be held every year in Madrid and Santander.

- Becas Aimed at Iberoamerican Port Executives, to be developed in a Port Authority or Spanish Company and consisting of a work program with a 2-month duration.

COLLABORAZIONE TRA LE CITTÀ PORTUALI E I PORTI DELL'EUROPA MEDITERRANEA E DELL'AMERICA LATINA PER LO SVILUPPO DELLA RELAZIONE PORTO-CITTÀ

Rete 2001 intende valorizzare e sviluppare la cooperazione tra porti e città portuali dei due continenti nel campo della riqualificazione dei waterfront urbano-portuali e, più in generale, della relazione porto-città.

Gli obiettivi di Rete 2001 riguardano principalmente:

- la promozione e il rafforzamento dello scambio di informazioni su esperienze già compiute o progettate;
- la realizzazione di: iniziative di formazione e di aggiornamento e occasioni di confronto.

Rete 2001 intende sviluppare le seguenti azioni strategiche:

- monitorare l'evoluzione dei progetti realizzati e/o in corso di realizzazione e gli effetti da essi prodotti;
- confrontare e valutare gli esiti dei progetti conclusi, anche al fine di ottenere criteri e parametri per interventi futuri;
- affrontare le questioni relative alla gestione dei progetti di riqualificazione;
- valorizzare il ruolo e le potenzialità di intervento dei porti e delle città portuali di medie e piccole dimensioni.

Per raggiungere le finalità del progetto, Rete 2001 si avvarrà di tre strumenti comunicativi:

- la rivista *Portus*;
- il sito web di Rete 2001: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org);
- il sito web di WiN (Waterfront international Network): [www.waterfront-net.org](http://www.waterfront-net.org)

All'iniziativa, promossa dal Centro Internazionale Città d'Acqua di Venezia, hanno aderito (al marzo 2001):

- Administração do Porto de Lisboa, SA
- Area Metropolitana de Lisboa,
- Autorità Portuale di Genova,
- Autoritat Portuària de Barcelona,
- Puertos de las Baleares,
- Puertos del Estado,
- Stazioni Marittime di Genova Spa.

COLABORACIÓN ENTRE LAS CIUDADES PORTUARIAS Y LOS PUERTOS DE LA EUROPA MEDITERRÁNEA Y DE AMÉRICA LATINA PARA EL DESARROLLO DE LA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD

La Rete 2001 pretende valorizar y desarrollar la cooperación entre puertos y ciudades portuarias de los dos continentes en el campo de la reorganización de las zonas costeras urbano-portuarias y, más en general, de la relación puerto-ciudad.

Los objetivos de la Rete 2001 atañen principalmente a:

- 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 ocasiones para la confrontación.

La Rete 2001 se propone desarrollar las siguientes acciones estratégicas:

- el seguimiento de la evolución de los proyectos realizados y/o en curso de realización y los efectos producidos por éstos;
- la confrontación y evaluación de los logros de los proyectos concluidos, con la finalidad de obtener criterios y parámetros para intervenciones futuras;
- el tratamiento de las cuestiones relativas a la gestión de los proyectos de reorganización;
- la valorización del papel y las potencialidades de intervención de los puertos y de las ciudades portuarias de pequeñas y medianas dimensiones.

Para alcanzar sus objetivos, la Rete 2001 se servirá de tres instrumentos de comunicación:

- la revista *Portus*;
- el sitio Web de la Rete 2001: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org);
- el sitio Web de WiN (Waterfront international Network): [www.waterfront-net.org](http://www.waterfront-net.org)

A la iniciativa, patrocinada por el Centro Internacional Città d'Acqua de Venecia, se han adherido (marzo 2001):

- Administração do Porto de Lisboa, SA
- Area Metropolitana de Lisboa,
- Autorità Portuale di Genova,
- Autoritat Portuària de Barcelona,
- Puertos de las Baleares,
- Puertos del Estado,
- Stazioni Marittime di Genova Spa.

COLABORAÇÃO ENTRE AS CIDADES PORTUÁRIAS E OS PORTOS DA EUROPA MEDITERRÂNEA E DA AMÉRICA LATINA PARA O DESENVOLVIMENTO DAS RELAÇÕES PORTO-CIDADE

A Rete 2001 tem o objectivo de valorizar e desenvolver a cooperação entre portos e cidades portuárias dos dois continentes no campo da requalificação das áreas costeiras urbano-portuárias e, numa visão mais geral, das relações porto-cidade.

Os objetivos dizem respeito principalmente:

- à promoção e ao reforço da troca de informações sobre experiências já feitas ou projetadas;
- à realização de iniciativas de formação e de actualização; ocasiões de confronto.

Rete 2001 pretende desenvolver as seguintes acções estratégicas:

- monitorizar a evolução dos projectos realizados e/ou em curso de realização e os efeitos produzidos;
- confrontar e avaliar os êxitos dos projectos concluídos, mesmo a fim de obter critérios e parâmetros para futuras intervenções;
- enfrentar as questões relativas à gestão dos projectos de requalificação.
- valorizar o papel e os potenciais de intervenção dos portos e das cidades portuárias de média e pequena dimensão.

Para alcançar as suas finalidades, a Rete 2001 utilizará 3 instrumentos de comunicação, organizados pelo Centro Città d'Acqua:

- a revista *Aquapolis Portus*;
- o site web de Rete 2001: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org);
- o site web de WiN (Waterfront international Network): [www.waterfront-net.org](http://www.waterfront-net.org)

Na iniciativa promovida pelo Centro Internacional Città d'Acqua de Venezia, participam (Março de 2001):

- Administração do Porto de Lisboa, SA
- Area Metropolitana de Lisboa,
- Autorità Portuale di Genova,
- Autoritat Portuària de Barcelona,
- Puertos de las Baleares,
- Puertos del Estado,
- Stazioni Marittime di Genova Spa.

COLLABORATION BETWEEN PORT CITIES AND PORTS OF MEDITERRANEAN EUROPE AND THOSE OF LATIN AMERICA FOR THE DEVELOPMENT OF PORT-CITY RELATIONS

Rete 2001 seeks to improve and develop the co-operation between ports and port cities on the two continents, in the field of rehabilitating urban-port coastal areas, and on a broader scale, the port/city relations.

The aims are principally concerned with:

- 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.

Rete 2001 proposes developing the following strategic actions:

- monitoring the evolution of the projects completed and/or under way and the effects produced;
- comparing and evaluating the successes of the completed projects, for the purpose of gathering criteria and parameters for future interventions;
- dealing with the questions regarding the management of the rehabilitation projects.
- recognising the value of the role and the potential for intervention in the small- and medium-sized ports and port cities.

To achieve the goals of the project, Rete 2001 will make use of three means of communication, organised by the Cities on Water Centre:

- the magazine *Portus*;
- the website of Rete 2001: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org);
- the website of WiN (Waterfront international Network): [www.waterfront-net.org](http://www.waterfront-net.org).

The project is being promoted by the International Cities on Water Centre of Venice, with the collaboration of:

- Administração do Porto de Lisboa, SA
- Area Metropolitana de Lisboa,
- Autorità Portuale di Genova,
- Autoritat Portuària de Barcelona,
- Puertos de las Baleares,
- Puertos del Estado,
- Stazioni Marittime di Genova Spa.