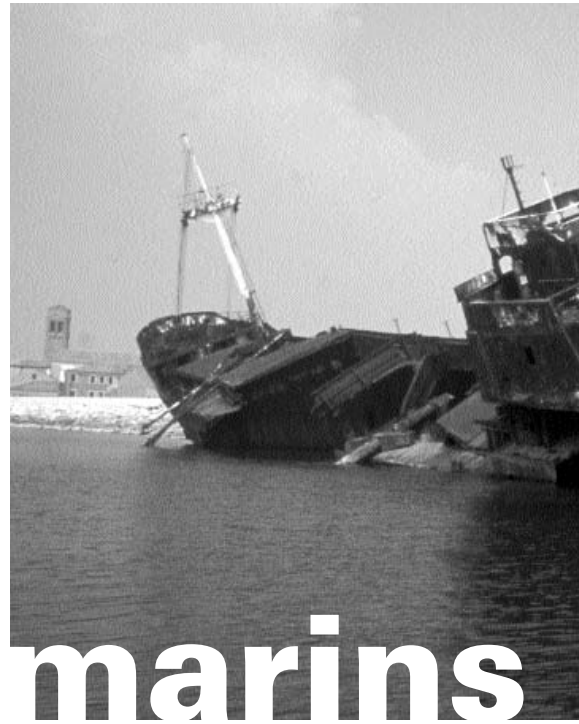


Words

Palabras

Jean-Claude Izzo

Les marins



Un matin gris, en sifflant Besame mucho

Marseille, ce matin-là, avait des couleurs de mer du Nord. Diamantis avala, vite fait, un Nescafé dans la salle commune déserte, puis il descendit sur le pont, en sifflottant *Besame mucho*, l'air qui lui venait le plus souvent à l'esprit. Le seul qu'il sût siffler aussi. Il sortit une Camel d'un paquet froissé, l'alluma et s'appuya au bastingage. Diamantis, ça ne le gênait pas, ce temps. Pas ce jour-là, en tous cas. Depuis le réveil, il avait le moral poissé dans la grisaille.

Il laissa son regard errer sur la mer, vers le large, pour tenter de repousser ce moment où, comme chacun des marins de l'*Aldébaran*, il lui faudrait prendre une décision. Décider, ce n'était pas son fort. Depuis vingt-cinq ans, il se laissait porter par la vie. D'un cargo à un autre. D'un port à un autre.

Le ciel virait à l'orage, et, au loin, les îles du Frioul n'étaient plus qu'une tache sombre. C'est à peine si l'on distinguait l'horizon. Une vraie journée sans avenir, pensa Diamantis. Sans oser se dire que cette journée ressemblait aux précédentes. Cinq mois qu'ils étaient là, les marins de l'*Aldébaran*. À quai, relégués au bout des six kilomètres de la digue du Large. Loin de tout. Sans rien à faire. Et sans fric. À attendre un hypothétique repreneur de ce foutu cargo.

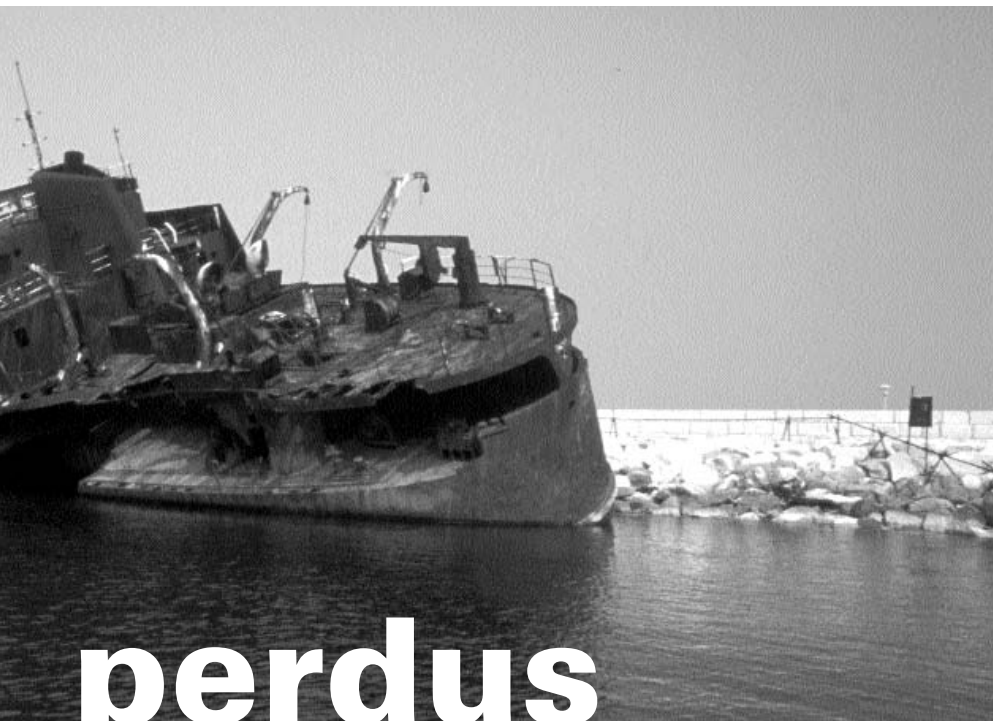
L'*Aldébaran* était arrivé à Marseille le 22 janvier. De La Spezia, en Italie. Pour charger deux mille tonnes de farine à destination de la Mauritanie. Tout allait bien. Trois heures après, le tribunal de commerce avait bloqué le navire, en garantie des dettes contractées par leur armateur. Constantin Takis, un Chypriote. Depuis, plus personne n'avait eu de nouvelles de lui. «Un sacré fils de pute», avait simplement dit Abdul Aziz, le capitaine de l'*Aldébaran*. Puis, d'un geste dégoûté, il avait tendu la décision de justice à Diamantis, son second.

Les premières semaines, ils avaient cru que l'affaire se dénouerait rapidement. L'espoir, ce n'est pas ce qui manque aux marins. C'est même ce qui les fait vivre. Tout ceux qui ont pris la mer, au moins une fois dans leur vie, le savent bien. Pour tromper les évidences, Abdul Aziz, Diamantis et les sept hommes d'équipage firent chaque jour comme s'ils devaient partir le lendemain. Entretien des machines, nettoyage du pont, vérification des installations électriques, inspection du poste de pilotage.

La vie à bord devait continuer. C'était essentiel.

Et Abdul Aziz prouva à ses hommes qu'il était aussi bon capitaine en haute mer que dans les galères de la vie à terre. Autour de l'*Aldébaran*, et sans nul doute grâce à ses qualités, la solidarité s'organisa vite. Les Restaurants du cœur fournirent nourriture et boissons. Les marins-pompiers les ravitaillèrent en eau douce. L'administration du port assura le nettoyage du linge et l'enlèvement des ordures. Et, soulagement, dès le troisième mois, la Mission des gens de mer envoya de l'argent aux familles en difficulté.

On a eu de la chance d'être coincés ici, avait dit Abdul. Ailleurs, on aurait pu crever sur place. Tu vois, Diamantis,



perdus

Storie di marinai perduti

Jean-Claude Izzo, per metà italiano e per metà spagnolo, è nato nel 1945 a Marsiglia. È stato libraio, bibliotecario, venditore ambulante, giornalista, inviato per *La Marseillaise* e autore per il cinema e la televisione. Ha esordito come poeta con una raccolta dal titolo *Le réel au plus vif* e ha ottenuto il successo letterario internazionale con una trilogia di *noir* marsigliesi (*Total Kheops*, *Chourmo* e *Solea*). Morto prematuramente nel 2000, Izzo è stato uno di quegli scrittori che attraverso le storie della loro città hanno saputo raccontare tutto il Mediterraneo nelle sue sfaccettature più intime diventandone un narratore riconosciuto e apprezzato.

“J’ai Marseille au coeur” diceva Jean Claude-Izzo.

È Marsiglia è stata il personaggio principale dei suoi romanzi, delle mostre, degli articoli, dei film, dei racconti che Izzo ha prodotto nel corso di tutta la sua vita.

Una Marsiglia misconosciuta, segreta, acquattata nell’ombra dei suoi vicoli e della sua storia, imboscata sotto le terrazze dei modesti capannoni dei pescatori del Port des Goudes o illanguidita in fondo alla diga du Large contro le pietre calde del Faro di Santa Maria...

Lontana dai clichés e dai luoghi comuni impacchettati per i turisti, la Marsiglia di Izzo è una città da vivere, da conquistare, da rischiare mettendo in gioco anche il cuore.

Nel romanzo *Les marins perdus* da cui è tratto il brano proposto, Izzo racconta una storia di marinai costretti a vivere a terra, prigionieri della loro nave e del fallimento del loro armatore.

Una storia purtroppo ormai comune e conosciuta dai porti di tutto il mondo nei quali sbarcano ogni giorno merci, container e risorse energetiche ma anche uomini in carne ed ossa con le loro storie, i loro sogni e le loro ambizioni.

Governato da leggi e trattati internazionali, il mondo dei marittimi è molto cambiato nel corso degli ultimi 30 anni risentendo per molti versi degli aspetti più negativi di una globalizzazione che tende a ridurre la qualità della vita di chi ci lavora e a confondere le responsabilità di armatori, società e bandiere in un dedalo di soggetti che crea ampi con d’ombra.

La storia delle “carrette del mare” abbandonate è certamente ben conosciuta in tutti i porti del Mediterraneo e costituisce un vero problema per le autorità governative e locali chiamate per forza di cose a rispondere all’emergenza umana che ciascuna di esse porta con sé. Emergenze che si trascinano per anni tra tribunali, avvocati e fallimenti di società fantasma e che richiamano l’immane solidarietà di associazioni laiche e religiose e l’appoggio di tutti i soggetti che fanno la vita di un porto, costretti a un gioco di donazioni nascoste per non attrarre nuove carrette scaricate da armatori senza scrupoli.

Il Mediterraneo - racconta Izzo - dietro la sua apparenza solare e il colore blu del mare, nasconde una crudeltà, un destino tragico che riserva a molti dei suoi figli. Non a caso, per sua stessa ammissione, dietro le opere dell’autore si trovano due testi fondamentali degli ultimi decenni: *Il Mediterraneo* di Fernand Braudel e *Breviario mediterraneo* di Pedrag Matvejevic, “che credo dovrebbero ispirare chi ha la responsabilità del divenire di questa regione del mondo”.

<http://www.jeanclaude-izzo.com>

Marina Dragotto

Stories of Lost Sailors

Jean-Claude Izzo, half Italian and half Spanish, was born in Marseille in 1945. He was a bookseller, a librarian, a traveling salesman, a journalist, an envoy for *La Marseillaise* and a writer for film and television. His debut as a poet came with a collection of poetry entitled *Le réel au plus vif*, though he achieved international literary renown with a trilogy of noirs set in Marseille (*Total Kheops*, *Chourmo* and *Solea*). Izzo died prematurely in 2000. He was one of those writers who used the stories of his city to narrate the most intimate aspects of the entire Mediterranean, becoming a renowned and esteemed storyteller. “J’ai Marseille au coeur”, Jean Claude Izzo used to say.

And Marseille was the main character of his novels, of the exhibitions, the articles, the movies and the stories that Izzo produced throughout his life. An unknown, secret Marseille, crouching in the shadows of its streets and its history, hidden under the terraces of the modest fishermen’s warehouses in Port des Goudes or lounging at the foot of the jetée du large against the warm stones of the Santa Maria lighthouse...

Far from the clichés and the stereotypes for tourists, Izzo’s Marseille is a city that must be experienced, conquered, where one must risk one’s heart.

In the story from which we draw the excerpt, *Les marins perdus*, Izzo tells us about the sailors who are forced to live on land, prisoners of their ship and their shipowner’s bankruptcy.

A story that is all too common and familiar in all the ports of the world, where merchandise, containers and energy resources, as well as men in flesh and blood with their stories, dreams and ambitions, continue to disembark every day.

Governed by laws and international treaties, the world of sailors has changed radically over the past 30 years: they pay the price, in a sense, for the most negative effects of globalization, which tends to reduce the quality of life of those who work there, and confuse the responsibilities of shipowners, companies and nationalities in a daedalus of subjects that creates vast areas of ambiguity.

The stories of the “tin can” boats abandoned at sea is familiar throughout the ports of the Mediterranean, and creates a real problem for the government and local authorities who are called upon every day to respond to the human emergencies that each of them carry. The emergencies tend to drag out for years on end in the courts, amidst lawyers, phantom companies going bankrupt, with the inevitable demand on the solidarity of secular and religious associations and the support of all the subjects involved in port life, forced into a game of backdoor donations to discourage the arrival of new “tin cans” abandoned by unscrupulous shipowners.

The Mediterranean, says Izzo, conceals its cruelty, the tragic destiny that it reserves to many of its children, despite its sunny appearance and the deep blue of the sea. It is no coincidence, he himself admits, that behind the works of this author lie two fundamental writings of the past decades:

The Mediterranean by Ferdinand Braudel and *The Mediterranean prayer-book* by Pedrag Matvejevic, “which I believe should inspire all those who are responsible for the future of this region in the world”.

<http://www.jeanclaude-izzo.com>

Marina Dragotto

La zona norte hacia Venecia: los muelles de los astilleros navales y acerías (1924)

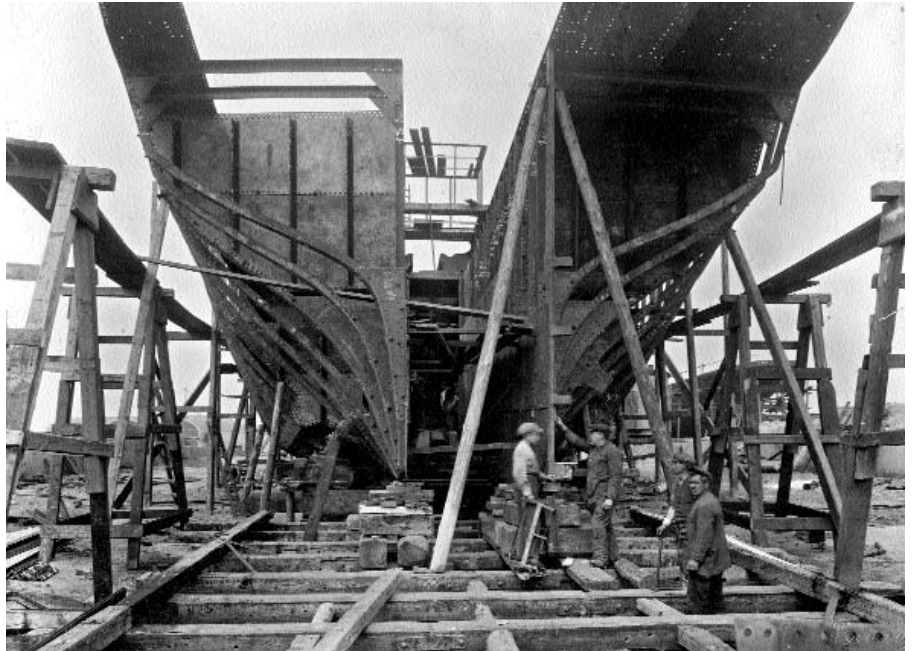
1959, los muelles del astillero Naval Breda

1939, el muelle Véneto del puerto comercial

The Northern zone toward Venice: docks of the navy yards and of the steel factories (1924)

1959, docks of the Breda navy yard

1939, the Veneto dock of the commercial port



Images

Imágenes



Porto Marghera Il Novecento industriale a Venezia

Il volume "Porto Marghera. Il Novecento industriale a Venezia", curato da Sergio Barizza e Daniele Resini, raccoglie, per la prima volta in modo organico, le immagini e i dati provenienti dagli archivi aziendali e istituzionali sulle industrie di Porto Marghera, l'area industriale sul bordo della laguna di Venezia. Si tratta di una documentazione notevole – per qualità e quantità – proveniente da fondi diversi e mai esposto sino ad ora in modo unitario e sistematico. E' un materiale che racconta, da un lato, un capitolo importante della storia del Novecento a Venezia, fatto di un complesso insieme di scelte economiche e industriali di grande rilevanza e, dall'altro, la storia – privata e collettiva – di tanti uomini e donne, la loro vita, le loro lotte, le emancipazioni conquistate e una nuova identità di classe. Energia e trasformazione delle materie prime fecero di Porto Marghera la maggiore zona industriale italiana e una delle principali d'Europa: 16.000 lavoratori negli anni '50 sino ad arrivare ai 35.000 del 1975. Poi, il progressivo declino iniziato negli anni '70, legato all'instabilità economica e alla concorrenza internazionale, alla crisi del petrolio e al crescente costo del lavoro, insieme all'insorgere di una nuova coscienza ecologica e di rispetto dell'ambiente, imposero per Porto Marghera l'inizio di una nuova fase, all'insegna della sostenibilità dello sviluppo, inaugurando la grande sfida della tecnologia e, insieme, quella della bonifiche. Ora, alle soglie di questo lungo e difficile processo di trasformazione, che coinvolge e comporta ricadute straordinarie sul futuro stesso della città di Venezia, è emersa la necessità di conservare e narrare, attraverso le immagini del volume, la lunga storia industriale ed economica di Porto Marghera, perché rappresenti un nuovo punto di partenza. Un Cd-rom allegato fornisce un database che permette di consultare circa 5.000 immagini catalogate sull'area e sui processi che ne hanno accompagnato la nascita e lo sviluppo, insieme a raccogliere schede delle aziende, disegni e planimetrie.

Marta Moretti

Industry in Venice in the Twentieth Century

This book, entitled "Porto Marghera. Il Novecento industriale a Venezia", edited by Sergio Barizza and Daniele Resini, provides the first organic collection of images and data from company and institutional archives concerning the industries of Porto Marghera, the industrial area on the edge of the Venetian lagoon. The documentation at hand is remarkable for both its quality and its quantity: it comes from various sources and has never been exhibited until now in a unitary way. The material narrates an important chapter in the history of twentieth century Venice, made up of a complex group of highly significant economic and industrial choices as well as the private and collective history of a large number of men and women, their lives, their struggles, the emancipation they won and their new class identity. Energy and the transformation of raw materials made Porto Marghera the largest Italian industrial area and one of the most important in Europe: approximately 16,000 workers in the Fifties grew to 35,000 in 1975. Then, the progressive decline begun in the Seventies, related to economic instability and international competition, to the oil crisis and the rising costs of labor, along with the development of a new environmental awareness and respect, forced Porto Marghera to open a new phase, aimed at a sustainable development, inaugurating the great challenge of technology and the clean-up process. Now on the threshold of this long and difficult transformation process, there is a need to preserve and narrate the lengthy industrial and economic history of Porto Marghera through the pictures in this book, to represent a new point of departure. The CD-Rom attached to the book supplies a data base which allows consultation of approximately 5,000 catalogued images of the area and the processes that accompanied its foundation and development, including information sheets on the companies, drawings and plans.

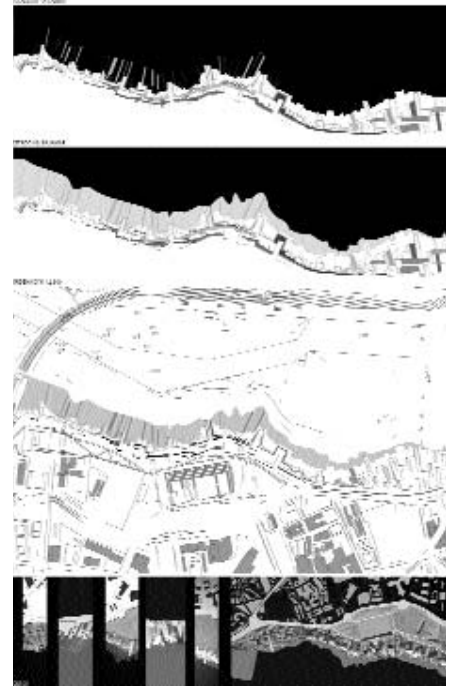
Marta Moretti



Call for Ideas for the Reorganisation of the City-Seafront in the Port of Algeciras

In mid-2004, the Port Authority of the Bay of Algeciras organised an open, anonymous call for ideas to all the associated architects and engineers in Spain in co-operation with the Professional Association of Architects of Cadiz. The object of this call is the partial planning of the city-seafront of the City of Algeciras, between the so-called Playa de los Ladrillos beach and the northern access to the port of Algeciras. The proposal should suggest a "landscape architecture", make it possible to refurbish this coastal strip with urban design criteria, and allow the development of a series of uses and activities for the citizens of Algeciras. The winning proposal by the architect José Carlos Mariñas Luis, under the motto "Marine Tectonics", proposes the following ideas:

- Generating a public space next to the sea. This would be a unique area, with high-quality urban and landscaping design.
 - Reorienting existing outlets.
 - Building a city seafront accessible to the public.
- After work is complete, the area will have the appearance of "superimposed layers, mapped on the waves, as if the sea had been sliced". There will be



Concurso de ideas para la ordenación del frente urbano-marítimo en el Puerto de Algeciras

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, con la colaboración del Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz, convocó a mediados del año pasado un Concurso de ideas de carácter anónimo y abierto a todos los arquitectos e ingenieros colegiados en España. El objeto de este Concurso es la ordenación parcial del frente urbano marítimo de la ciudad de Algeciras, que está comprendido entre la denominada Playa de los Ladrillos y el acceso Norte al puerto de Algeciras. La actuación que se proponía debía, desde una *arquitectura del paisaje*, permitir resolver esta franja litoral con criterios propios del diseño urbano y posibilitando el desarrollo de una serie de usos y actividades de los ciudadanos de Algeciras. Las actuaciones van a resolver, desde la propuesta ganador del Concurso bajo el lema Tectónica Marina del arquitecto José Carlos Mariñas Luis, los siguientes aspectos:

- Generación de un espacio público hacia el mar. Un espacio singular de altas cualidades paisajísticas y urbanas.
- Reconducción de los emisarios existentes.
- Construcción de un frente litoral urbano de acceso público.

Estas actuaciones darán una imagen final, una vez que se hayan ejecutado dichas obras, como de "capas superpuestas, ajustadas a las mareas, casi como si las hubiese tallado el mar". Serán cuatro niveles de plataformas las que conformarán el nuevo borde de dicho frente litoral. Se prevé que dichas obras estén finalizadas en el 2006, con motivo de la celebración de los actos del Centenario de la Conferencia Internacional de Algeciras y de la Junta de Obras del Puerto.

(por Manuel Matoses)

Frentes Ribereños Barreiro Belo – Programa Polis

El Barreiro es uno de los municipios del Arco Ribereño Sur del Área Metropolitana de Lisboa. Bañado por los ríos Tajo y Coima, presenta una ubicación geográfica privilegiada no sólo desde el punto de vista ambiental y paisajístico, sino también por su encuadramiento natural y su riqueza patrimonial.

El Barreiro se encuentra actualmente en una fase de cambio. Las alteraciones económicas y sociales, el desarrollo de nuevos accesos y las nuevas orientaciones estratégicas regionales constituyen factores fundamentales para reconsiderar el territorio. La valorización del territorio y la calificación paisajística y ambiental relacionada con la calidad de vida de la población son actualmente una de las principales preocupaciones del gobierno autonómico del Barreiro.

Uno de los grandes potenciales del municipio del Barreiro es su amplio frente ribereño. "Los frentes del río", de gran importancia estratégica, son motores de desarrollo económico y social, y poseen condiciones excepcionales para la creación de zonas de recreo y ocio en el marco del desarrollo turístico. Reconsiderar el frente ribereño del Coima como un espacio verde urbano para el disfrute de la población fue uno de los desafíos del gobierno autonómico para recalificar un área de gran valor ambiental. Concientes del potencial y riqueza del Río Coima se presentó una candidatura al Programa Polis (componente 4) para obtener una recalificación paisajística y ambiental de esta zona.

La candidatura, que lleva el nombre de "Barreiro Belo", consiste en la calificación de una parte del frente ribereño del Río Coima que comprende las Freguesias de Verderena y Santo André y proporciona un nuevo espacio de recreo y ocio calificado, enfatizando el contacto de la población con el río. Abarca un área de aproximadamente 16 hectáreas y constituye la primera fase del Parque Recreativo de la Ciudad, consignado en

four levels of platforms that will make up the new edge of this seafront. These works are due to finish in 2006, to coincide with the holding of the Centenary of the International Conference of Algceiras and the Port Works Board.
(by Manuel Matoses)

Riverfronts Barreiro Belo: Polis Programme

Barreiro is one of the municipalities of the southern Riverside Arch of the Lisbon Metropolitan Area. Bordered by the Tagus and Coima Rivers, its geographic location is a favoured one, not only from the standpoint of environment and landscape, but also due to its natural setting and rich heritage. Barreiro is presently in a phase of change, and the economic and social alterations, the development of new access routes and the new direction in regional strategy are fundamental factors in rethinking the territory. The valorisation of the territory and the improvement of the landscape and environment, linked to the quality of life of the people, are one of the main concerns of Barreiro's local government today. One of the great potentialities of the municipality of Barreiros is its vast riverfront areas. Strategically very important, the riverfronts are engines of economic and social development, possessing exceptional conditions for the creation of recreational and leisure zones in association with the development of tourism. Rethinking the Coima riverfront as an urban

green area for the enjoyment of the local population was one of the challenges of the government in its plan to improve an area of great environmental importance. Knowing the rich potential of the Coima River, the local authorities entered the area as a candidate for the Polis Programme – Component 4, with a view to improving its landscape and environment. The candidacy, presented under the name "Barreiro Belo", consists on the one hand of the improvement of the Coima riverfront, taking in the Parishes of Verderena and Santo André, providing a new quality space for recreation and leisure, with emphasis on the contact of the people with the River. Covering an area of approximately 16ha, it is the first phase of the City Recreational Park, included in the current Municipal Director Plan. In terms of environment, heritage and landscape, this area has great value and is an asset to the development of the municipality, as well as a new point of reference in the Lisbon Metropolitan Area, given the central location of Barreiro. Through this intervention the local authorities propose to:

- Improve the quality of today's image of the Municipality;
- Diversify the offer of services to the citizens;
- Develop the potentialities and natural capacities of the territory;
- Stimulate the ability to attract and retain persons and activities;
- Reinforce the central nature of Barreiro within the AML;

– Stimulate the community, especially the youth and the local economic agents;

– Valorise and improve the quality of the landscape heritage.

The proposals for this intervention include the requalification of Caldeira do Alemão, cleaning, restoring and reinforcing the wall and tide gate; the creation of an area for restaurants and commerce; green areas for leisure, an open-air amphitheatre and a children's park; the creation of pedestrian walkways and a bicycle trail that "accompanies" the bank of the Coima along the Avenida Marginal.

With this intervention the local authorities seek to safeguard interests such as:

- The recuperation and valorisation of the ecological structures found within the urban area;
- The increase in urban green area within the territorial continuity;
- The improvement of the visual quality of the landscape and the quality of the public areas;
- The desire to see the fruition of the natural areas;
- The contact with the river and its related activities.

A tourist port in Calabria

The project for a new tourist port in Cetraro – a city of twelve thousand inhabitants located on the coast of the Tyrrhenian city near Cosenza in Calabria – is located within the existing port and expects to become



el PDM en vigor.

Esta área de gran interés ambiental, patrimonial y paisajístico es una plusvalía para el desarrollo del municipio, como un nuevo punto de referencia en el Área Metropolitana de Lisboa, gracias a la ubicación central del Barreiro.

Con esta intervención el gobierno autonómico pretende:

- Recalificar la imagen actual del Municipio;
- Diversificar la oferta en el ámbito de los servicios al ciudadano;
- Desarrollar el potencial y las capacidades naturales del territorio;
- Estimular la capacidad de atraer y asentar personas y actividades;
- Reforzar la situación central del Barreiro en la AML;
- Estimular la comunidad, haciendo especial hincapié en la juventud y agentes económicos locales;
- Valorar y recalificar el patrimonio paisajístico.

Las propuestas de esta intervención pasan por la recuperación de la Caldeira do Alemão; la limpieza, recuperación y refuerzo de la muralla y su compuerta; la creación de un área de restauración y comercio; áreas verdes de ocio, un anfiteatro al aire libre y un parque infantil; la creación de recorridos peatonales y la vía ciclista que "acompaña" la orilla del Coima a lo largo de la Avenida Marginal.

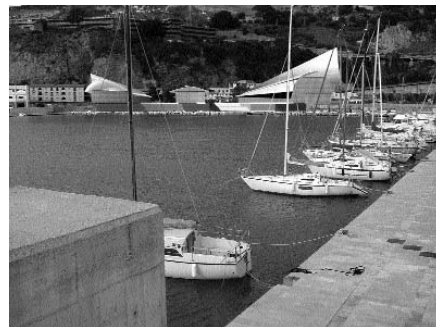
Con esta intervención, las autoridades pretenden salvar intereses como:

- La recuperación y valoración de estructuras ecológicas insertadas en la red urbana;
- El incremento del área verde urbana como una continuidad territorial;
- La mejora de la calidad visual del paisaje y calificación del espacio público;
- El interés por el disfrute del espacio natural;
- El contacto con el río y las actividades relacionadas con el mismo.

Un puerto turístico en Calabria

El proyecto del nuevo puerto turístico de Cetraro – localidad de 12 mil habitantes, colocado sobre la costa tirrénica cosentina en Calabria – está localizado dentro del puerto existente y promete transformarse en un "polo urbano" capaz de recalificar un área desestructurada, sin espacios públicos y de agregación. Transparencia y ligereza, utilización de materiales naturales o reciclables, aprovechamiento de recursos renovables a través de principios de bioclimática son los criterios utilizados para el proyecto otorgado por un privado al estudio de Pino y Alessando Zoppini de Segrate, Milán.

Aprovechando el desnivel entre la cota de la calle y la cota de los muelles de aproximadamente 3 metros fueron definidos dos grandes espacios públicos en los dos niveles. El primero es accesible a todos los peatones desde el nivel de la calle, mientras al segundo se accede directamente desde los muelles del puerto turístico y está conectado, mediante una rampa de acceso controlado, con la plaza superior. Fue además creada una continuidad de recorrido entre la plaza superior y el muelle externo del puerto, de modo de permitir el recorrido peatonal sin inferencia directa con los usuarios del mismo puerto turístico.



an "urban hub" that can requalify a deconstructed area with no public or meeting spaces.

Transparency and lightness, the use of natural or recyclable materials, the exploitation of renewable resources through bio-climatic principles are the criteria used for the project that a private concern commissioned to the studio of Pino and Alessandro Zoppini in Segrate, Milan. Taking advantage of the difference in height between the street level and the dock level, approximately three meters, two large public spaces were defined on two levels. The first is accessible to all pedestrians from the street level, whereas the second is accessible directly from the docks of the tourist port and is connected by a controlled-access ramp to the upper square. In addition a continuous circulation system between the upper square and external wharf of the port was created in order to allow pedestrian circulation without interfering directly with the users of the tourist port itself.

A series of structures for shopping and free time, serving both the users of the port and the inhabitants of the city completes the project by creating a livable "piece of city" that can be used throughout the day, become a focus of attraction for the surrounding area. At the level of the docks these facilities will be placed along the entire perimeter of the upper square. At street level the main functions consisting in a shopping area, a bar-restaurant, a yacht club and administrative offices, have been divided into three separate buildings



Una serie de estructuras para el comercio, el tiempo libre ya sea a servicio de los usuarios del puerto como de los habitantes de la ciudad completan la intervención recreando un "pedazo de ciudad" vivible que pueda ser utilizado durante todo el día, transformándose así en un polo de atracción también para todo el área circundante. En la cota de los embarcaderos, tales infraestructuras son colocadas a lo largo de todo el perímetro que delimita la plaza superior. Mientras a nivel de la calle las funciones principales constituidas por un área comercial, un bar – restaurante, un yacht club y oficinas administrativas, fueron localizados en tres edificios separados, que dan sobre la plaza inferior proyectándose hacia el mar y haciendo referencia a la imagen de tres grandes naves ancladas. Los volúmenes de todo el complejo son bajos como los edificios circundantes, generalmente de un piso.

Las cubiertas de tales edificios representan la emergencia principal y han sido estudiadas de modo de favorecer una iluminación óptima y ventilación natural. Los aspectos bioclimáticos y bioecológicos fueron afrontados en las diversas escalas de intervención con precisas decisiones arquitectónicas y tecnológicas. La elección de los materiales se hará en base al análisis de todo su ciclo de vida, y serán naturales, no contaminantes ni tóxicos, así como se prestará la

which jut out above the lower square towards the sea and are reminiscent of three large anchored ships. The volumes of the entire complex are as low as the surrounding buildings, mostly one story tall.

The roofs of these buildings represent the primary emerging element and were studied to provide optimum lighting and natural ventilation.

The bio-climatic and bio-ecological factors were dealt with at the different scales of the project with precise architectural and technological choices.

The choice of materials will be made on the basis of an analysis of their entire life cycle, and will be natural, non-polluting and non-toxic; maximum attention will be paid to absorbing noise and to using rainwater collected in tanks and used for the maintenance of the green areas. The project has not yet been built and is awaiting private funding.

www.studiozoppini.it

The Development Plan for the Leith Docks of Edinburgh

On February 14 2005, approval was passed for an important regeneration plan for the Scottish city along the coastal area of the Leith Docks. Construction will take 15 years and it will be the largest extension of the city since the eighteenth century. 18.000 new homes – apartments and rowhouses – will be built, in addition to buildings to use for office space, retail space, schools,

leisure, entertainment, a casino and several auditoriums. The Leith Docks Development Framework (LDDF) for a 170 hectare site was conceived by Forth Ports PLC, the largest company in the field of trade and port activities in Scotland, who was responsible for its design, entrusting Arup with the engineering and environmental consulting and the RMJM architectural firm for the definition of the future building plans. The development plan was accompanied by a participated process, managed by the City Council of Edinburgh. Many of the now abandoned areas will be requalified for urban functions, whereas in the area to the east the industrial functions will be retained. A sustainable urban development program: one of the proposed actions involves creating an energy policy which would establish that at least 10% of the energy for the new homes be of a renewable type. There will also be a rise in standards to favor a significant and consistent development of the waterfront area, where the expected increase in population is estimated at fifty thousand units. A requalification program that respects the identity of the Scottish city – originally constituted by a village system – but looks forward. A regeneration program that begins by rediscovering the value of a city on water. The port of Leith will probably be converted into a docking area for the great cruise ships, a factor that could make Edinburgh one of the major stopovers for Northern European cruises. <http://edinburgh.gov.uk>

máxima atención a la absorción de ruidos y al uso del agua de lluvia recogida en cisternas y utilizada para el mantenimiento de las zonas verdes. El proyecto no fue todavía realizado y se encuentra en espera de financiamientos privados.

www.studiozoppini.it

Plan de desarrollo de los Leith Docks de Edimburgo

El 14 de febrero de 2005 fue aprobado un gran plan de regeneración para la ciudad escocesa, relativo al área costera de los Leith Docks. Los trabajos se llevarán a cabo en 15 años y será la mayor ampliación de la ciudad del siglo XVIII hasta hoy. Serán realizadas 18.000 viviendas – apartamentos y casas en hilera – además de estructuras destinadas a oficinas, negocios, escuelas, espacios para el tiempo libre, bibliotecas, un casino y diversos auditorium.

El Leith Docks Development Framework (LDDF) para 170 hectáreas, fue ideado por la Forth Ports PLC – la compañía más importante que trabaja en el campo del comercio y de las actividades portuarias en Escocia – que ha dirigido la redacción encargando a Arup la consultoría ambiental y en ingeniería y al estudio de arquitectura RMJM para la definición del futuro asentamiento edilicio. El plan de desarrollo fue acompañado por un proceso de participación llevado a cabo por el Consejo Ciudadano de Edimburgo. Gran parte de las áreas hoy abandonadas serán recalificadas para funciones urbanas, mientras en el área hacia el este serán mantenidas las funciones ligadas a las actividades industriales. Un programa de desarrollo urbano sostenible: entre las acciones propuestas también la de poner en práctica una política energética por la cual al menos el 10% de la energía para las nuevas viviendas sea de tipo renovable. Fue previsto también un aumento de los standard para favorecer un importante y consistente desarrollo en el área del waterfront, para la cual se estima un aumento de la población de aproximadamente 50.000 unidades. Un

programa de recalificación respetuoso de la identidad de las ciudades escocesas – originariamente constituida por un sistema de pueblos – pero proyectado hacia el futuro. Un programa de regeneración urbana a partir del redescubrimiento del valor de las ciudades de agua. El puerto de Leith será verosímelmente convertido en un punto de atraque para grandes cruceros, factor que podría transformar Edimburgo en una de las etapas principales de los cruceros en el norte de Europa. <http://www.edinburgh.gov.uk>

News

Novedades

The 100 years of the Bahía de Algeciras

The celebration in 2006 of the Centenary of the International Conference of Algeciras on Morocco and the setting up of the Works Board of the Port of Algeciras will be a great milestone for port-city relations. To mark this important event, the Port Authority of the Bay of Algeciras has commissioned a book to cover the history of the port facilities over these one hundred years. This book will be written by Joan Alemany, lecturer in economics at the University of Barcelona. Joan Alemany is also the director of the *Portus* magazine, published by the International Association for Co-operation between Ports and Cities (RETE). During his visit to the port of Algeciras while doing the preparation for his book, Alemany explained that the initial experiences in the development of port-city relations for specific areas had taken place in large cities with large, medium-sized and small ports. Nonetheless, Algeciras is different, in that it is "medium-sized city with a large port". He also mentioned that now, to mark the centenary, there is a whole raft of projects aimed at improving these relations even more, not only with Algeciras, but also with other municipalities with a port services area. The economist said that the port of the Bay of Algeciras, if it is not a pioneer in this type of project, is certainly one of the front-line ports to consider this.

100 años de la Bahía de Algeciras

La celebración en el 2006 del Centenario de la Conferencia Internacional de Algeciras sobre Marruecos y de la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras, supondrá un gran hito para las relaciones puerto-ciudad. Con motivo de este importante acontecimiento la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras ha encargado la realización de un libro que recogerá la historia de las instalaciones portuarias a lo largo de estos cien años. Su autor será el profesor de Economía en la Universidad de Barcelona Joan Alemany, siendo igualmente director de la revista *Portus*, que edita la Asociación Internacional para la colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE). En su visita al puerto de Algeciras para sus trabajos iniciales sobre el libro, Alemany explicó que las primeras experiencias en el desarrollo de las relaciones puerto-ciudad para espacios concretos se habían producido en grandes ciudades con puertos grandes, medianos o pequeños. Sin embargo, la diferencia con Algeciras estriba en que "es una ciudad mediana con un puerto grande". También mencionó que ahora con ocasión del Centenario se plantean una serie de proyectos para mejorar aún más estas relaciones, no sólo con Algeciras, sino también con otros municipios con zona de servicio portuaria. El economista dijo que el puerto Bahía de Algeciras, si no es pionero en estos avatares, sí es uno de los primeros puertos de primera fila en plantearse. Afirmó que: "la experiencia de Algeciras podrá servir para otras ciudades".

Recalificación del Frente Ribereño de la Ciudad de Montijo

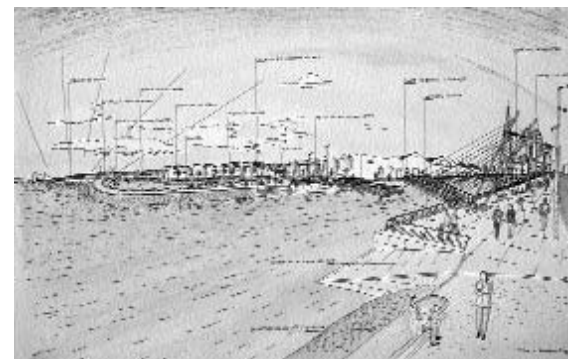
El proceso de recalificación del Frente Ribereño de la Ciudad de Montijo se desarrolló a partir del Plan de Estructuración de la Zona Ribereña. Este plan engloba el espacio ribereño desde el Muelle del Seixalinho

He stated that: "the experience of Algeciras will serve for other cities".

Riverfront Renewal in the City of Montijo

The process for renewing the Riverfront in the City of Montijo was developed under the Structural Plan for the Riverfront Area. This plan embraces the riverside area from the dock at Seixalinho to Lançada and is based on the criteria of sustainable development. The Structural Plan for the Riverfront Area is back by a significant and intense process of planning and local action, specifically aimed at environmental and urban renewal in Montijo, specifically through the Municipal Environmental Plan or the Local Agenda 21. The Riverfront Project in the City of Montijo includes the building of a traditional dike for the main purpose of storing rain and river water. 350 metres long, the dike runs from the north square next to the Faluas dock and ends near the Tide Mill, making it possible to have a wide promenade for pedestrians and cyclists. The landscaping of the dike is divided into two distinct sections: the outer portion will be covered with cut stone, while the inner side will be planted with autochthonous species of plants. At the eastern end of the dike, access to the river will be provided in the form of a stairway. The Faluas dock, due to its historical value, received special treatment in the

hasta la Lançada, y se basa en criterios de desarrollo sostenible. El Plan de Estructuración de la Zona Ribereña es el fruto de un significativo e intenso esfuerzo de planificación y acción local, con objetivos específicos de recalificación ambiental y urbana del Montijo, particularmente a través del Plan Municipal de Ambiente o Agenda 21 Local. El Proyecto del Frente Ribereño de la Ciudad de Montijo engloba la construcción de un dique, en los moldes tradicionales, cuyo objetivo principal consiste en acumular las aguas pluviales y fluviales. El dique presenta una extensión de 350 metros, desde la playa Norte junto al muelle de las Faluas y termina cerca del Molino de Maré, posibilitando la existencia de un amplio paseo ribereño con funciones peatonales y para bicicletas. El arreglo paisajístico del dique se caracteriza por dos secciones distintas. La parte exterior se revestirá con piedra aparejada, y en la parte interior procederemos a la plantación de especies vegetales autóctonas. En la extremidad naciente del dique se construirá un acceso al río, a través de una escalera. El Muelle de las Faluas, por su valor histórico, recibió una atención especial en la propuesta de recalificación.



proposed renewal plan. Two plazas were designed – at the North and South ends – to give continuity to the present dock. These squares will be joined together by a light pedestrian bridge, a metallic structure with a wooden walkway, thus facilitating movement between the two banks. The Vapores dock will also undergo improvement works on its western side, with the construction of a boat landing ramp and two floating docks, in order to facilitate carrying out nautical activities on the river. The proposed intervention in the City's Riverfront also foresees the planting of trees in the area of the Riverside Park, the installation of multipurpose sports facilities and a large children's park. In conjunction with this renewal project for the public areas along the river, we have been working on renovating the Tide Mill at the dock and turning it into a museum. This work includes the restoration of the water circulation area, the reconstruction of the upper structure and the installation of the hydraulic mechanisms. This intervention is aimed principally into a museum for promoting it and making the public aware of the need to preserve the collective memory and constructed heritage, as well as the need to use renewable energies.

Finally, it should be noted that the preservation of the Tide Mill structure at the dock and the renewal of the Faluas Dock assume a fundamental historical importance for all the community of Montijo, seeing that these infrastructures are the most important

symbols of the founding of the city of Montijo, a settlement that was established on the basis of their strong relationship with the Tagus River, not only because of its fishing activities, but essentially because of the river crossing between Lisbon and Montijo. (by Nuno Ribeiro Canta)

A new headquarters for the Port Authority of Civitavecchia

The new headquarters for the Port Authority of Civitavecchia, inaugurated on March 3, is located in a strategic position, at the center of gravity between the southern historic port and its northern commercial extension, marking the new logistic fulcrum of a port basin that is experiencing strong dynamic growth in territorial and economic terms. The building, faced in reflecting materials such as aluminum and glass, becomes a high-tech symbol of the active growth of the Civitavecchia sea port, culminating on the ground floor with a 240-seat auditorium, collective meeting places that will also host socio-cultural events and involve the fabric of the city. Thus the building is not just an office building, the center of gravity for all the components of life in the port, but it is also an "architectural sign", a strongly recognizable urban element, technologically avant-garde in its materials

and the flexibility of the interior spaces, functional to the growing needs of the personnel and the qualification of services in every sector of port activity. Metal, marble, glass and wood are the common denominators that articulate the spaces, characterizing their sobriety and their austere way of providing the building with a powerful visual impact.

For the inauguration of the new headquarters, a convention was held entitled "Ports in Rome and in the Lazio region, endpoint for the Highways of the Mediterranean", during which the president of the Port Authority of Civitavecchia, Gianni Moscherini, illustrated the network of ports in the Lazio region - Civitavecchia, Fiumicino and Gaeta, as they face the challenge of the future.

Se diseñaron dos plazas (plaza Norte y plaza Sur) que otorgan continuidad al muelle. Estas plazas se unirán a través de un puente peatonal aligerado, de estructura metálica, con revestimiento de madera, para permitir una unión fácil entre las dos orillas.

El Muelle de los Vapores también será objeto de una intervención de recalificación en su margen occidental, a través de la construcción de una rampa varadero y de dos muelles fluctuantes, para potenciar las actividades náuticas ribereñas.

La propuesta de intervención para el Frente Ribereño de la Ciudad también prevé la plantación de árboles en la zona del Parque Ribereño, la instalación de un espacio polideportivo y de un amplio parque infantil. En relación con este proyecto de recalificación del espacio público ribereño, hemos desarrollado la obra de recuperación y conversión en museo del Molino de Maré del Muelle. Esta obra comprende la recuperación de la zona de circulación del agua, la reconstrucción del edificio superior y la instalación de las artes hidráulicas. El objetivo principal de esta intervención es la conversión en museo del Molino para así divulgar y sensibilizar a los habitantes del municipio sobre la preservación de la memoria colectiva y del patrimonio edificado y también para la utilización de las energías renovables.

Finalmente, conviene resaltar que la preservación del edificio del Molino de Maré del Muelle y del Muelle de las Faluas, al representar los símbolos por excelencia de la fundación de la ciudad de Montijo, poseen una importancia histórica fundamental para toda la comunidad de Montijo, dado que este poblado se estableció a partir de una relación profunda con el Río Tajo, no sólo por las actividades pesqueras, sino sobre todo, por la travesía fluvial entre Lisboa y Montijo.

(por Nuno Ribeiro Canta)

Una nueva sede de la Autoridad Portuaria de Civitavecchia

La nueva sede de la Autoridad Portuaria de Civitavecchia, inaugurada el pasado 3 de marzo, y colocada en posición baricéntrica y estratégica entre el puerto histórico al sur y su ampliación comercial al norte, marca un nuevo polo logístico de una cuenca portuaria en fuerte y dinámica expansión en términos territoriales y económicos. El edificio, revestido de una superficie reflejante de aluminio y vidrio, se erige como símbolo high-tech del pujante crecimiento del puerto marítimo de Civitavecchia, que culmina en la planta baja en un auditorium con capacidad para 240 personas, lugar de encuentro colectivo y eventos socio-culturales, atinentes al tejido de la ciudad misma. Por lo tanto, no sólo un edificio dedicado a oficinas, centro gravitacional de todos los sectores de la vida portuaria, sino también un "signo arquitectónico" de fuerte reconocibilidad urbana, dotado de una tecnología de vanguardia por los materiales empleados y por la flexibilidad interna de los espacios, funcional para las crecientes exigencias en términos de personal empleado y por la calificación del trabajo en los diversos sectores del puerto. Metales, mármoles, vidrios, maderas son los denominadores comunes que articulan los espacios y los caracterizan por su sobriedad y también en su austero modo de dar a este edificio un fuerte impacto dada su inmediata visual. En ocasión de la inauguración de la nueva sede, fue también organizado un congreso con el título "Los puertos de Roma y del Lazio, terminal de las Autopistas del Mediterráneo", durante el cual el presidente de la Autoridad Portuaria de Civitavecchia, Gianni Moscherini, ha ilustrado el network de los puertos del Lazio: Civitavecchia, Fiumicino y Gaeta frente al desafío del futuro.

Books

Libreria

Porti turistici e marine. Linee guida per la progettazione

P. Maravigna, *Dario Flaccovio Editore, 2002 (300 pp.)*, 25.00 euro

The tourist industry in the coastal zones is increasingly related to recreational activities and yachting. In the Italian coastal system there is a wide gap between the demand and the supply of structures, services and equipment that conform to the new European directives and the true requirements of the field. The author, an architect with expertise in the field of marinas, gives a detailed account of the fundamental elements in planning and designing tourist ports, and identifies the essential factors in the construction and management of port structures. The book also contains the most important legislation in the field, and information relative to European planning standards, with indications of the dimensions of docks, techniques and construction materials, maintenance issues and estimates of the works.

Porti turistici e marine. Linee guida per la progettazione

P. Maravigna, *Dario Flaccovio Editore, 2002 (300 pp.)*, 25.00 euro

El sector turístico de las zonas costeras está siempre más ligado a las actividades recreativas y a la náutica. En el sistema costero italiano se registra una fuerte brecha entre la oferta y la demanda de estructuras, servicios e infraestructuras adecuadas a las nuevas directivas europeas y las actuales exigencias del sector. El autor, arquitecto experto en el sector de los puertos turísticos, traza detalladamente en este manual los elementos fundamentales para la planificación y el proyecto de los puertos turísticos, e individualiza las líneas esenciales para la realización y la gestión de las estructuras portuarias. El volumen reporta las leyes principales del sector y las fichas relativas a intervenciones de planificación según los standard europeos, indicaciones sobre los dimensionamientos de los embarcaderos, sobre las técnicas y sobre los materiales de construcción, sobre la manutención y sobre la evaluación de las obras.

Il ruolo dei porti turistici per lo sviluppo integrato del territorio

C. Pugliese, *RCE Edizioni, Napoli, 2002*

El texto presenta la experiencia italiana en el ámbito de los puertos turísticos integrados, en particular con referencia al caso de la Región Campania. El modelo propuesto es el de un desarrollo basado sobre la integración de las diversas realidades locales y de los centros turísticos, sobre la capacidad de ofrecer servicios e infraestructuras eficientes según un sistema reticular regional.

Il ruolo dei porti turistici per lo sviluppo integrato del territorio

C. Pugliese, *RCE Edizioni, Naples, 2002*

The book presents the Italian experience in the field of integrated tourist ports, with particular reference to the case of the Campania region. The model it proposes is for a development based on the integration of various local realities and tourist centers, on the capacity to provide efficient services and infrastructures within a regional network system.

La progettazione dei porti turistici

U. Tomasicchio, *Editoriali Bios, 2002*

(263 pp.), 30.00 euro

Designing a structure for recreational boating requires many specific skills, because the site is a "sensitive" territory, the coastline, often located within a valuable landscape and environmental context. The author uses his personal knowledge and experience in the field of tourist marina design to provide professional contributions regarding the preliminary investigations for the project, the feasibility of structures, the design criteria, verification of the stability of the works, the environmental impact of boating activities and services, illustrating several measures that mitigate the effects produced by their development.

La progettazione dei porti turistici

U. Tomasicchio, *Editoriali Bios, 2002*

(263 pp.), 30.00 euro

El proyecto de una estructura para la actividad náutica necesita competencias específicas y múltiples, en cuanto está inserida en un territorio "sensible", la costa, frecuentemente caracterizada por contextos de valor ambiental y paisajístico. El autor ha utilizado los conocimientos personales y experiencias en el campo del proyecto de puertos turísticos para dar contribuciones especializadas sobre los análisis preliminares al proyecto, sobre la factibilidad de las estructuras, sobre los criterios para el proyecto, sobre la verificación de estabilidad de las obras, sobre el impacto ambiental de las actividades y de los servicios deportivos, indicando además algunas medidas para la mitigación de los efectos producidos por su realización.

Porti turistici. Guida alla progettazione e costruzione - Terza edizione

L. Franco, R. Marconi, *Edizioni Maggiori, 2003 (194 pp.)*, 25.00 euro

Los métodos de proyecto y construcción de los puertos turísticos, los aspectos ligados a la arquitectura y a la ingeniería, los estudios preliminares y la normativa, las técnicas y los materiales de construcción son algunos de los argumentos propuestos en el volumen, destinado no sólo a los profesionales y a los estudiantes que trabajan en el proyecto y la construcción de los puertos, sino también a los usuarios de las estructuras náuticas y a los apasionados de la disciplina. Esta tercera edición, integrada y actualizada, introduce en particular un capítulo dedicado a la normativa y a los reglamentos para la planificación de las estructuras portuarias turísticas en Italia y se propone como una guía útil para las intervenciones sobre el territorio costero.



Porti turistici. Guida alla progettazione e costruzione - Terza edizione

L. Franco, R. Marconi, *Edizioni Maggiori, 2003 (194 pp.)*, 25.00 euro

Design and construction methods for tourist marinas, the aspects pertaining to architecture and engineering, the preliminary studies and regulatory standards, techniques and construction materials are some of the issues developed in the book, which is addressed not only to professionals and students working in the design and construction of ports, but also to users of recreational boating structures and lovers of the discipline. The third edition, expanded and updated, introduces a new chapter dedicated to the legislative standards and regulation for the planning of tourist port structures in Italy, and presents itself as a useful guide for projects on coastal lands.





Nuevos socios

En el mes de enero de 2005, entraron a formar parte de RETE, en calidad de Socios, las siguientes autoridades portuarias: Madeira y de Setúbal e Sesimbra (Portugal), Alicante, Valencia y Vigo (España).

Barcelona: reunión de Junta

El 4 de febrero tuvo lugar en Barcelona la reunión de la Junta de Gobierno de la asociación RETE, para la definición de la nueva gráfica y los contenidos de la revista semestral *Portus*. Desde 2005, la revista cambia el formato, el aspecto gráfico y la organización de las diversas secciones.

Luego de 4 años de publicación bajo la editorial Marsilio, *Portus* sale ahora como edición de RETE. Han participado en el encuentro: el Presidente de la asociación, *José Luis Estrada*, el Vice Presidente, *Maria da Luz Rosinha*, el Coordinador, *Rinio Bruttomesso*, el Director de la revista, *Joan Alemany*, los Consejeros, *Manuel Matoses Rebollo*, *José Ramon Ruiz Manso*, *João Figueira de Sousa*, y el Secretario, *Ignacio Saiz Mugica*.

Lisboa: curso de formación y reunión del Consejo de RETE

Se encuentra en vías de definición el programa del Segundo Curso de Formación sobre la Relación Puerto-Ciudad, que se desarrollará en Lisboa, desde el 2 al 7 de mayo próximos. Realizado en colaboración con el Area Metropolitana de Lisboa, Administración del Puerto de Lisboa y Universidad Nueva, se dirige a técnicos del sector y funcionarios de las administraciones públicas. Como conclusión del curso, se desarrollará en las Gare Marítima de Alcântara/Rocha, la reunión del Consejo de RETE (6/7 de mayo) para la definición del plan de desarrollo de la asociación y del programa de las actividades para los años 2005-2006. Luego de una breve presentación de encuadre del puerto de Lisboa, el programa prevé una

New members

In January 2005, the following port authorities became members of RETE, as Partners: Madeira, Setúbal and Sesimbra (Portugal), Alicante, Valencia and Vigo (Spain).

Barcelona: meeting of the Board

On February 4, in Barcelona, the meeting of the Governing Board of the RETE association met to define the new graphic configuration and the contents of the bi-yearly review, *Portus*. Starting with 2005, the review is being renovated: both the format, the graphics as well as the structure of the different sections change. After 4 years of publication by Marsilio Editori, *Portus* will now be released as a publication of RETE. The meeting was attended by: the President of the association, *José Luis Estrada*, the Vice President *Maria da Luz Rosinha*, the Coordinator, *Rinio Bruttomesso*, the Director of the magazine *Joan Alemany*, the Counselors *Manuel Matoses Rebollo*, *José Ramon Ruiz Manso*, *João Figueira de Sousa* and the Secretary, *Ignacio Saiz Mugica*.

visita técnica a las siguientes áreas del puerto de Lisboa: el área ribereña de Santos/Estaleiro Naval da Rocha; la Doca de Santo Amaro, antiguo muelle portuario reconvertido para usos comerciales y ligados al tiempo libre; el área ribereña de Junqueira/Belém, ejemplo de recalificación de un área marítima destinada a uso público, y la visita al Centro de Coordinación y Control de Tráfico Marítimo y Seguridad - VTS (Algés). Además, fue organizado un seminario internacional, abierto al público, dedicado al tema de la planificación portuaria e intitolado Articulaciones entre los Planes de Ordenación Portuaria y los Instrumentos de Gestión del Territorio. Como conclusión del seminario, serán entregados los diplomas a los participantes al curso de formación. El sábado 7 de mayo será dedicado a las visitas: el Convento de Mafra, los centros históricos de Sintra, Cabo da Roca, Cascais y Belém.

Presentaciones

Portus en Venecia

Una presentación del número 8 de la revista *Portus* y de RETE en general fue organizada en Venecia, el 15 de enero pasado, en el Spazio Eventi de la Librería Mondadori. Han intervenido: *Joan Alemany*, Director de *Portus*, *Rinio Bruttomesso*, Coordinador de RETE y *Marta Moretti*, Responsable de la Redacción de la revista.



Lisbon: training session and meeting of the Board of RETE

The program of the *Segundo Curso de Formação sobre a Relação Porto-Cidade*, to be held in Lisbon from May 2 through 7, is currently in the planning stages. Created in collaboration with the Area Metropolitana de Lisboa, Administração do Porto de Lisboa e Universidade Nova, it is addressed to professionals in the field and managers in the public administration. At the end of the course, the meeting of the Board of RETE will be held at the Gare Marítima de Alcantara/Rocha (May 6/7), to define the association's plans for development and its program of activities for the year 2005-2006. After a brief presentation of the port of Lisbon, the program has scheduled a technical tour of following areas in the port of Lisbon: the coastal areas of Santos/Estaleiro Naval da Rocha; the Doca de Santo Amaro, an ancient port wharf converted to retail and leisure use; the coastal area of Junqueira/Belem, an example of the requalification of a maritime area for public use; and a visit to the Centro de Coordenação e Controlo de Tráfego Marítimo e Segurança-VTS (Algés). An international seminar, open to the public, is also being organized on the theme of port planning, entitled *Articulação entre os Planos de Ordenamento Portuário e os Instrumentos de Gestão do Território*.

Rete en Brindisi

En el ámbito del segundo meeting (Brindisi, 21/22 de enero) del proyecto IONAS, del cual Città d'Acqua es partner, fue presentada a los partner provenientes de 6 diferentes países sobre los mares Adriático y Jónico, la asociación RETE, por su Presidente *José Luis Estrada* como conclusión de una intervención sobre el tema de la relación ciudad-puerto con el título *Port Activities and Port-City Relations*. En esta ocasión fue también distribuido el número 8 de la revista *Portus*.

Rete en Managua

En ocasión de la VI reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), desarrollada en Managua (Nicaragua) el pasado diciembre de 2004, con la invitación del Secretario ejecutivo, ha tenido lugar una presentación de RETE a los representantes de los puertos latinoamericanos presentes como Venezuela, Brasil, Argentina, Méjico, República Dominicana, Chile, etc. La presentación, realizada por el Consejero *Manuel Matoses Rebollo*, ha ilustrado RETE como asociación internacional sin fines de lucro, dedicada a la construcción de una red de ciudades y puertos, en particular en el área de Europa meridional y mediterránea y América Latina, con el fin de obtener un equilibrado desarrollo entre los ámbitos portuarios y urbanos. En esta ocasión, fue también redactado un borrador de acuerdo de colaboración con la firma del Secretario ejecutivo de la CIP, *Carlos Gallegos*, y del Presidente de Rete, *José Luis Estrada Llaquet*. Se auspicia que con el 2005 se alcance la formalización de la adhesión por parte de estos países a la asociación RETE.

At the end of the seminar, the participants in the training session will be awarded a diploma. On Saturday May 7, tours will be organized of the Convent of Mafra, the historic city centers of Sintra, Cabo da Roca, Cascais and Belem.

Presentations

Portus in Venice

The presentation of issue number 8 of *Portus* magazine and in general of the RETE was organized in Venice last January 15, at the Spazio Eventi in the Libreria Mondadori bookstore. The speakers included: *Joan Alemany*, Director of *Portus*, *Rinio Bruttomesso*, Coordinator of RETE and *Marta Moretti*, Managing Editor of the magazine.

Rete in Brindisi

During the second meeting of the IONAS project (Brindisi, 21/22 January), of which Cities on Water is a partner, the RETE association was presented by its President *José Luis Estrada* to the partners from 6 different countries facing the Adriatic and Ionian seas, at the end of a lecture on the theme of the relationship between cities and ports entitled "Port Activities and Port-City Relations". On this occasion, issue number 8 of *Portus* magazine was distributed to all.

RETE en Buenos Aires

En el ámbito del *Primer Congreso Latinoamericano de Ciudades-Puerto y la Gestión Ambiental Costera Urbana*, desarrollado en Buenos Aires el 29 y 30 de marzo por la A.I.P.P.Y.C.-Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas, y por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, con el patrocinio de la Comisión Interamericana de Puertos O.E.A., serán presentados la asociación RETE y la revista *Portus* con dos intervenciones de *Joan Alemany*, Director de *Portus* y de *Rinio Bruttomesso*, Coordinador de RETE. Además, el tema relativo a las posibilidades de desarrollar colaboraciones entre la asociación RETE y las ciudades de América Latina será objeto de la intervención de *Ignacio Saiz Mugica*, de Puertos del Estado y Secretario de RETE. Una página publicitaria de la asociación RETE será incluida en los materiales impresos distribuidos en el congreso. Objetivo principal de esta misión es aquélla de llevar RETE más allá del océano e intensificar los intercambios sobre las temáticas urbano-portuarias con América Latina.

RETE en Valparaíso

En el ámbito de la misión en Argentina del coordinador de RETE, *Rinio Bruttomesso*, y del Director de *Portus*, *Joan Alemany*, fueron organizados para el 24 y 25 de marzo, encuentros en la ciudad de chilena de Valparaíso, con profesionales y administradores, políticos y estudiosos – algunos de los cuales son ya colaboradores de la revista para ilustrar las finalidades y las actividades de la asociación en vista de posibles colaboraciones. www.rete2001.org

Rete in Managua

During the VI meeting of the Executive Committee of the Comisión Interamericana de Puertos (CIP) of the Organization of American States (OAS) held in Managua (Nicaragua) last December 2004, by invitation of the executive Secretary, RETE was introduced to the representatives of Latin American ports from Venezuela, Brazil, Argentina, Mexico, the Dominican Republic, Chile, etc.

The presentation, made by Counselor *Manuel Matoses Rebollo*, illustrated the RETE as a non-profit international association, whose objective is to build a network of cities and ports, particularly in the southern European, Mediterranean and Latin American areas, to seek a balanced development between urban and port environments. On this occasion an agreement for collaboration was drafted by the executive Secretary of CIP, *Carlos Gallegos*, and the president of RETE, *José Luis Estrada Llaquet*.

The hope is that by the end of the year 2005, the membership of these countries in the RETE organization will be formalized.

RETE in Buenos Aires

During the *Primer Congreso Latinoamericano de Ciudades-Puerto y la Gestión Ambiental Costera Urbana*, sponsored in Buenos Aires on March 29 and 30 by the dall'A.I.P.P.Y.C.-Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas and the Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, with the patronage of the Comisión Interamericana de Puertos O.E.A., the RETE association and *Portus* magazine will be presented on two separate occasions by *Joan Alemany*, director of *Portus* and *Rinio Bruttomesso*, Coordinator of RETE. In addition, the theme relative to the possibility of collaboration between the RETE association and the cities of Latin America will be discussed by *Ignacio Saiz Mugica*, from Puertos del Estado, and secretary of the RETE. An advertisement by the RETE association will be included in the press kits distributed at the convention. The primary objective of this mission is to bring RETE to the other side of the Ocean and to intensify the exchanges on city-port issues with Latin America.

RETE in Valparaíso

During the mission in Argentina by the coordinator of RETE *Rinio Bruttomesso* and the director of *Portus* magazine, *Joan Alemany*, a number of events and encounters have been organized for March 24 and 25 in the Chilean city of Valparaíso, to illustrate the objectives and the activities of the association in view of future collaborations with professionals and administrators, politicians and scholars, some of whom collaborate with the magazine. www.rete2001.org

