

XXXV CURSET

AADIPA COAC

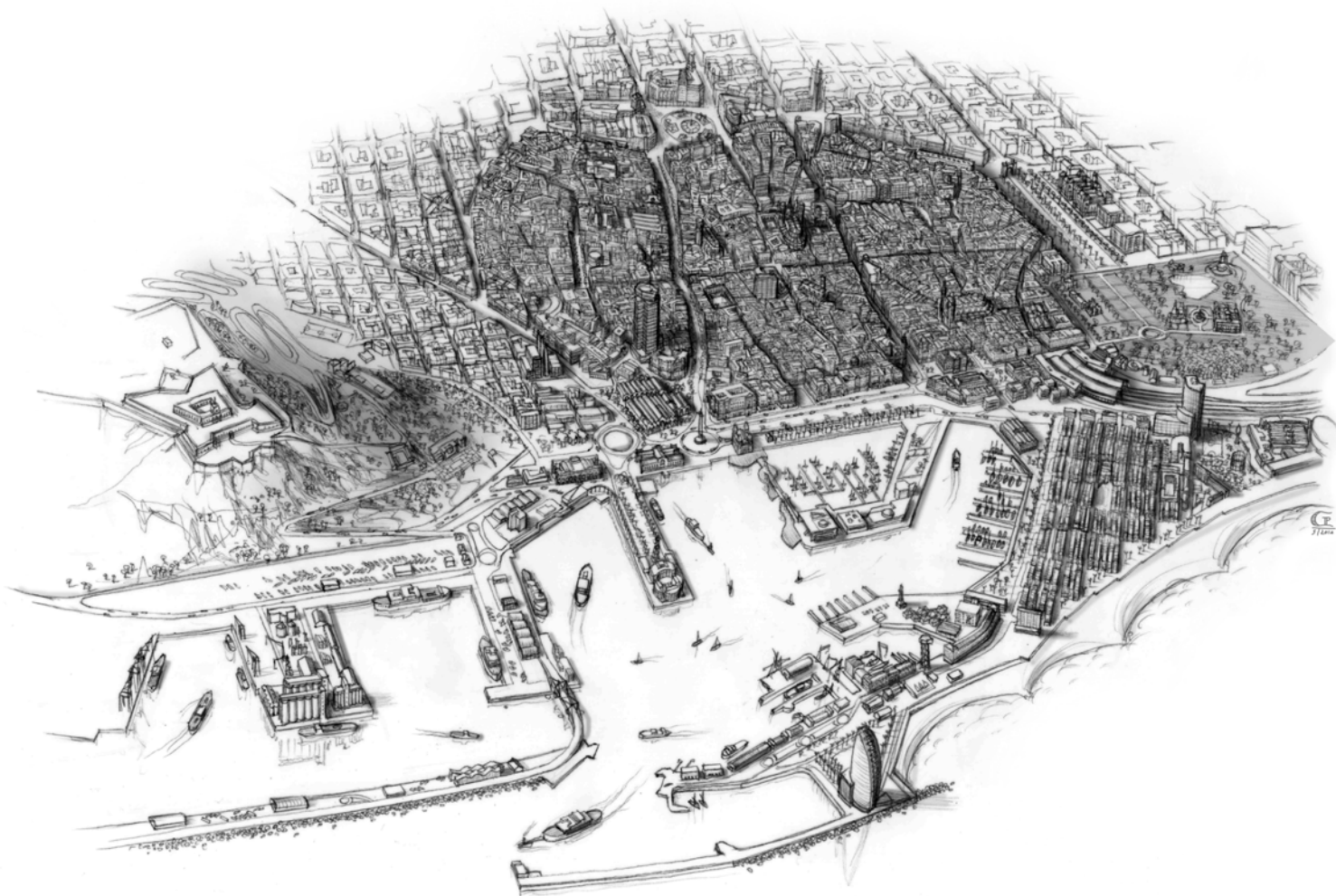
Jornades Internacionals sobre la Intervenció en el Patrimoni Arquitectònic

# PATRIMONI PORTUARI

**barris amb port, ports amb ciutat**

Barcelona, 13-15 de desembre de 2012

Sant Feliu de Guixols i Palamós, 16 de desembre de 2012



Edició i maquetació / Edición y maquetación

Albert Plà i Gisbert, arquitecte  
Marc Piqué Gascón, arquitecte  
Bianca Lázaro Montañés, arquitecta tècnica  
Francesco Mereu, estudiant d'arquitectura  
Ivanna Sanjuan Garriga, arquitecta

Formació a la Carta  
Difusora Barcelonesa d'Arquitectura i Cultura

Barcelona, Abril 2013

Organitza:

AADIPA COAC



Equip Organitzador  
del XXXV Curset

**Albert Plà i Gisbert, Director**

Marc Piqué i Gascón, *Coordinador*

Montserrat Caldés i Torrent  
Ricardo Gómez Val  
Jaume Serra i Malla  
Pilar Manero i Escriche

Col·laboradors:

Gabriele Pettinau, Grafisme  
Eloi Corbera i Codina  
Bianca Lázaro Montañés  
Javier Muriel Santurino  
Andrea Swiec  
Ivanna Sanjuan i Garriga  
Daniel Solé i Lladós

Representació de l'AADIPA:

Mireia Barnadas i Ribas, secretària tècnica  
Marta Urbiola i Domènech, tresorera

Comité Científic:

Francisco Asarta Ferraz, Arquitecte  
Rosa Junyent Comas, Sociòloga  
Albert Plà i Gisbert, Arquitecte Professor de Patrimoni  
Joaquim Maria Puigvert Solà, Dr. Història Contemporània,  
Vicerector de la Universitat de Girona.  
Félix Solaguren-Beascoa de Corral, Dr. Arquitecte  
Ricardo Gómez Val, Dr. Arquitecte, Secretari del Comité Científic  
Antoni Navarro i Cossío, Arquitecte, President Honorífic del Comité Científic,  
President de l'AADIPA

Disseny i Producció Audiovisual:

dBA&K, Produccions Lasanya



## INDEX

### Abstracts Comunicacions

<b>Joaquín Cárcamo Martínez</b>	11
<i>Ingeniería del hierro del s. XIX. Tres intervenciones en el Puerto de Bilbao</i>	
<b>Olga Correa Sala y Alejo Salgado Izquierdo</b>	13
<i>El puerto y litoral de Santa Cruz de Tenerife, razón urbana. El patrimonio como revitalizador</i>	
<b>José Manuel de la Puente</b>	14
<i>City waterfronts and the shadows of progress</i>	
<b>Pamela Durán Díaz</b>	16
<i>Análisis morfo-genético del Bósforo como un borde</i>	
<b>José Ramón Fernández Molina</b>	17
<i>Estudio para la determinación de obras y actuaciones a realizar en las zonas portuarias para la Conservación Patrimonial del Sistema de Espacios Portuarios de Asturias / Fase I</i>	
<b>Sara Ferronato Fedrizzi</b>	19
<i>Porto Alegre y su puerto. Una reflexión sobre la Identidad de la ciudad</i>	
<b>Vera Hofbauerová</b>	20
<i>Restauració de la portada de l'antic llatzeret del port de Salou, l'edifici Castell de Salou, Salou</i>	
<b>Jordi Ibarz Gelabert</b>	22
<i>El treball de càrrega i descàrrega portuària: patrimoni cultural immaterial</i>	
<b>Daniel Lorenzo i Carlota Casanova (Co-autors: Ernest Ferré i Mamen Domingo)</b>	24
<i>Land Market relevance in the conservation of the Port Heritage. Port Land Conversion towards Urban Uses</i>	
<b>Asun Navarro</b>	25
<i>Puertos históricos del Rosellón</i>	
<b>Alfons Ollé i Coderch</b>	27
<i>El mirador de BCN núm 5</i>	
<b>Gabriel Ortín</b>	28
<i>El edificio de Sa Llotja de Palma</i>	
<b>Antoni Pujol Niubó</b>	29
<i>Gran Port i Ciutat Petita: l'Exemple del Tinglado 2, Tarragona</i>	
<b>Covadonga Ríos Díaz</b>	30
<i>Metodología de estudio para la intervención y reutilización de una zona industrial portuaria en desuso</i>	
<b>Rogelio Ruiz Fernández</b>	32
<i>Plan Especial de Protección de las minas y puerto de Llumeres, Asturias</i>	
<b>Blanca Sala Llopart</b>	33
<i>Les Peroles o Tints, edificacions pesqueres. El cas de Calella de Palafrugell</i>	
<b>Joan Sol Pérez y Pere de Prada i Jaen</b>	34
<i>Quan la mar es troba amb la ciutat</i>	

## INDEX

### Abstracts Ponències dijous

<b>Xavier Casanovas</b>	<b>37</b>
<i>Mar, ciutat i territori. Els ports</i>	
<b>Xavier Coronas</b>	<b>38</b>
<i>Consolat de Mar</i>	
<b>Joaquim Español Llorens</b>	<b>39</b>
<i>Plataformes metropolitanes al front urbà portuari</i>	
<b>Elvira Mata i Enrich</b>	<b>40</b>
<i>Patrimoni Portuari: un patrimoni a preservar!</i>	
<b>Salvador Moreno Peralta</b>	<b>41</b>
<i>Fortificaciones Portuarias: globalizaciones del pasado!</i>	
<b>Marta Santos Retolaza</b>	<b>42</b>
<i>Empúries: Patrimoni i Arqueologia d'un antic enclavament portuari!</i>	

## INDEX

### Abstracts Ponències divendres

<b>Josep Bohigas Arnau</b> <i>Museografia del Museu Marítim</i>	<b>45</b>
<b>Lluís Clotet Ballús</b> <i>Reforma de l'antiga Estació Marítima del Port de Barcelona!</i>	<b>46</b>
<b>Eduardo Elkouss Luski</b> <i>Patrimonio Arquitectónico del puerto de Torreveja. Transformación urbana y accesibilidad!</i>	<b>47</b>
<b>Coia Escoda Murria</b> <i>Origen i creació dels barris portuaris de la ciutat de Tarragona!</i>	<b>49</b>
<b>Carlos Marozof Malamud</b> <i>Rehabilitación edificio Palau de Mar</i>	<b>50</b>
<b>Xavier Martí Alavedra</b> <i>Com era el Port de Barcelona en la dècada dels vuitanta!</i>	<b>51</b>
<b>Elisa Montoro Sánchez</b> <i>Cartagena: el sitio y la historia forman un puerto con ciudad!</i>	<b>52</b>
<b>Joana Roca Cladera</b> <i>El Port de Ciutat de Mallorca, un objecte de desig!</i>	<b>53</b>
<b>Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto</b> <i>Intervención en el patrimonio del puerto de Ferrol: Arsenales y Ciudad!</i>	<b>54</b>
<b>Enrique Rovira-Beleta Cuyás</b> <i>Accesibilitat als ports, per a tothom</i>	<b>55</b>
<b>Iñaki Uriarte Palacios</b> <i>Plazas del Agua. Patrimonio, paisaje y poesía del espacio portuario en las villas vascas: de Baiona a Bilbao!</i>	<b>56</b>

## INDEX

### Abstracts Ponències dissabte

<b>Joan Alemany Llovera</b>	<b>59</b>
<i>Patrimoni dels ports, identitat cultural i oportunitat pel futur</i>	
<b>Elisabet Barceló Quintana</b>	<b>60</b>
<i>El Port de Rotterdam!</i>	
<b>Alessandra Casu</b>	<b>61</b>
<i>The rehabilitation of the some urban port areas in historical Sardinian towns!</i>	
<b>Anat Chervinsky</b>	<b>62</b>
<i>Lecturas sobre Haifa. La transformación urbana del área portuaria!</i>	
<b>Xavier Climent Sánchez</b>	<b>63</b>
<i>Del port de Tararon al Front Marítim del Serrallo!</i>	
<b>Josep Maria Fortià Rius</b>	<b>64</b>
<i>Caps i amarradors de la ciutat: el port de Sant Feliu de Guíxols!</i>	
<b>Daniel Freixes Melero</b>	<b>65</b>
<i>Museu de la Pesca de Palamós. Biografia d'un lloc!</i>	
<b>Dídac Gordillo Bel</b>	<b>66</b>
<i>Ports Fluvials i estructura del Territori. El tram baix del riu Ebre!</i>	
<b>Manuel Herce Vallejo</b>	<b>67</b>
<i>La reforma de los puertos: oportunidades urbanas y experiencias opuestas de captación de la plusvalía generada!</i>	
<b>Josep Maria Pujol Torres</b>	<b>68</b>
<i>Vilanova i la Geltrú, una mirada des del mar!</i>	
<b>Olga Tarrasó Climent (Espinàs i Tarrasó)</b>	<b>69</b>
<i>Transformació del Port de Tànger: el sistema del espais públics!</i>	
<b>Robert Terradas Muntañola</b>	<b>70</b>
<i>Dues restauracions de l'arquitecte Adolf Florensa a les Drassanes de Barcelona</i>	
<b>Programa Jornades</b>	<b>72</b>
!	



# **XXXV CURSET AADIPA-COAC**

JORNADES INTERNACIONALS SOBRE LA INTERVENCIÓ EN EL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC

El patrimoni portuari “Barris amb port, ports amb ciutat”

**COMUNICACIONS**  
***ABSTRACTS***



## **Ingeniería del hierro del s. XIX. Tres intervenciones en el Puerto de Bilbao**

En el lugar donde la ría de Bilbao se asoma al mar, el Abra, y separados por tan solo unos centenares de metros, se encuentran tres de las obras de ingeniería del hierro más relevantes del País Vasco, construidas las tres en el siglo XIX: el puente sobre la desembocadura del río Udondo (Leioa), el Muelle de hierro de Churruca (Portugaleta) y el Puente transbordador Vizcaya (Portugaleta-Getxo). Las circunstancias han hecho coincidir temporalmente intervenciones de importancia en las dos últimas estructuras, razón por la que tiene interés, en mi opinión, acercarse al origen y a la evolución histórica de ambos monumentos y conocer las características de las intervenciones que se han realizado recientemente en ellos. El Puente del Udondo, se reconstruyó hacia 1876 utilizando para ello uno de los arcos del Puente de Isabel II de Bilbao (1844-1848) primer puente de fundición construido en el Estado que se pensaba totalmente desaparecido; el arco fue desmontado y trasladado a su nueva ubicación en el entonces camino de sirga y en el momento presente se tramita su rehabilitación y puesta en valor. Las tres construcciones mantienen en la actualidad su uso y pertenecen a la Autoridad Portuaria de Bilbao y, por tanto, al Ministerio de Fomento al tratarse de un puerto de interés general. *(Evidentemente, dentro de los espacios portuarios tanto los históricos ya ocupados por los nuevos usos que la reconversión social y urbana ha propiciado, como los que aún conservan su actividad, se encuentran otros muchos elementos patrimonialmente valiosos de la actividad comercial, industrial y portuaria, pertenecientes tanto al ámbito de la arquitectura como al de la ingeniería, sobre muchos de los cuales se han realizado intervenciones. Se trata de grandes contenedores como los depósitos francos, de antiguas fábricas de harinas o siderúrgicas, de astilleros reconvertidos o en producción, de centenarias instalaciones de carga de mineral de hierro, de trazados ferroviarios, puentes y estaciones, de faros, muelles o diques, de embarcaciones... De todo ello, evidentemente, no se trata en el texto que se propone, aunque todo ello conforma un conjunto geográfico, histórico y urbano, un patrimonio paisajístico único y diferenciado, en el que los tres elementos citados inscriben su significativa presencia).*

### **Joaquín Cárcamo Martínez**

Aparejador y estudios de sociología. Ha ejercido como profesional liberal y en la empresa privada. En su última etapa, ha sido profesor de enseñanza secundaria, dirigiendo entre 1994 y 2001 el Instituto de la Construcción de Bizkaia. Miembro fundador en 1988 -actual vocal- de la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública, la cual presidió entre 1990 y 1996. Miembro del Consejo Asesor de TICCIH España. Interesado en la arquitectura, la historia de la construcción y el patrimonio industrial y de la obra pública, temas sobre los que ha investigado, impartido conferencias, realizado diversas publicaciones y ejercido el activismo cívico-cultural. Editor de publicaciones en el Colegio de Aparejadores de Bizkaia. Participó invitado por la organización en el XXI Curset (1998): "El patrimonio industrial en el País Vasco: preexistencias, permanencias, desapariciones".

<https://sites.google.com/site/joaquincarcamomartinez/>

<http://www.coaatbi.org/coaatbic/cms/contenidos/contenido.asp?id=87&idMenu=393>

## **El puerto y litoral de Santa Cruz de Tenerife, razón urbana. El patrimonio como revitalizador**

Las Islas Canarias fueron uno de los peajes en el tránsito al descubrimiento de las Américas. Los veleros impulsados por los vientos alisios, de noreste, eran conducidos a las Islas Afortunadas. El enclave de Santa Cruz de Tenerife (S/C Tfe) es privilegiado al estar a sotavento de los dominantes vientos. El 1r desembarcadero utilizado por los europeos fue en el litoral santacruceño, en la desembocadura del barranco del Bufadero. Allí en 1464 Diego de Herrera firmaba con el Mencey de Anaga las "Paces del Bufadero", documento entre Guanches y conquistadores que posteriormente fracasaría. Así, en el litoral próximo, Añaza, se levantó la primera edificación defensiva de la isla, la Torre de los Herrera. Las tropas del Adelantado, Alonso Fernández de Lugo, con licencia de los Reyes Católicos en 1496 conquistaron Tfe. Escogió el margen norte del Barranco de Santos para situar el Real, primitivo campamento de colonización, por su carácter estratégico y abundancia de agua. Allí construyó la primera ermita que derivó a la actual Iglesia de La Concepción. El 1r núcleo urbano se desarrollaría entre dicho barranco y el Barranquillo del Aceite, desde el mar y hasta el promontorio de la calle Candelaria. La cercanía del puerto favoreció el desarrollo urbano, concentrado alrededor de la iglesia. Concluida la conquista de Tfe, abandona la condición del Real y evoluciona hacia una ciudad con estructura y recursos propios, volcada en el desarrollo de su Puerto marítimo. Sin embargo, la capital de la isla se estableció en San Cristóbal de La Laguna, situada al interior para su protección pero con su acceso marítimo más directo por el Puerto de S/C. Éste, menos dotado para la exportación, al contrario que los del norte de la isla, serviría, sobre todo, de frente defensivo a las acciones de piratas y potencias extranjeras. Este factor dio lugar a la construcción de diferentes baluartes a lo largo del litoral que salvaron a La Laguna y a S/C de ataques tan significativos como los de los almirantes Blake y Nelson, en 1657 y en 1797 respectivamente.

A principios del s. XVI S/C tenía una población dispersa, pastoril y pesquera. Los colonos que llegaban se extendían por la isla y no se quedaban en un enclave portuario que no tenía entidad administrativa ni comercial, sino que escogían los puertos más activos del norte de la isla. S/C crece casi imperceptiblemente, por eso, el Cabildo, traslada la Aduana en un intento para revitalizarlo, mantener el puerto habitado significaba tener bien defendida a la ciudad de La Laguna. En 1ª instancia el puerto se desarrolló a partir de la desembocadura del barranco de Santos, en la cala de San Blas Díaz, flanqueada por un cabo que se introducía en el mar. Prueba de su importancia es que en 1588 Felipe II encargó a Leonardo Torriani, prestigioso ingeniero italiano, un levantamiento topográfico que derivaría en una propuesta defensiva. Pero no será hasta el s. XVIII cuando motivado por: los progresos de las comunicaciones interiores, la acomodación en S/C de los capitanes generales, el surgimiento de una burguesía comercial y el declive de los puertos de La Orotava y Garachico, éste último por una erupción volcánica en 1706, que da el definitivo impulso portuario, trayendo consigo el de su trama urbana. Este crecimiento le ayuda para ser reconocida como capital de la isla y del archipiélago en el 1833

con el nombre de S/C de Santiago de Tfe, por delante de la antigua capital, La Laguna y la otra gran ciudad canaria, Las Palmas.

Motivados por este desarrollo portuario aparecen los barrios de El Cabo, Los Llanos y El Toscal. El origen de éste último se remonta al s. XVIII, aunque gran parte de los edificios que lo caracterizan son del tránsito del s.XIX al XX. En él se mantienen las antiguas ciudadelas, viviendas comunitarias con patio central rodeado de habitaciones donde las familias compartían cocina y retrete. Éste es Bien de Interés Cultural y estará regulado por un Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico, actualmente en redacción. Además de los elementos defensivos iniciales en el puerto y el litoral próximo, se han ido generando otros elementos patrimoniales (almacenes, talleres, muelles, piscinas) que sin embargo no han sido revalorizados, encontrándose olvidados cuando no mutilados. El plan portuario vigente desde 1992 apenas tiene en cuenta una estrategia patrimonial y el nuevo plan portuario, enquistado en un largo y polémico proceso de aprobación desde 2004, ha parado el desarrollo portuario y frena el de la ciudad.

La revitalización de la ciudad pasa por el impulso de su puerto. El patrimonio de éste y la reordenación de sus usos, posiblemente más ligados al ocio de visitantes y ciudadanos, han de ser las herramientas que lo revitalicen, repercutiendo en sus barrios aledaños y como históricamente ha pasado, en toda la ciudad.

#### **Olga Correa Sala y Alejo Salgado Izquierdo**

Olga y Alejo actualmente comparten despacho profesional con proyectos en Cataluña y Canarias. Olga es arquitecta especialista en patrimonio arquitectónico y cultural. Trabaja en Serveis Territorials a Barcelona del Departament de Cultura de la Generalitat. Alejo es arquitecto especialista en urbanismo. He trabajado en la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en el Ayuntamiento de Barcelona, en CCRS arquitectes y con la Agencia Española de Cooperación Internacional en Colombia y Méjico.

## **City waterfronts and the shadows of progress**

This paper presents a reading of the commercial maritime field in contrast to some current cultural considerations on the regeneration of waterfronts carried away in many cities along the last decades. In the literature published about renewals of city waterfronts, a particular issue is that no master plan seems to specify what were precisely the functions, the social roles, the politic priorities, the public criteria, etc., to deal with when proximity of water was rethought. Admitting that the less questioned activity has been the exploitation of shipping resorts inside clean, well delimited and “chic” marinas, in major occidental towns in most cases even city touristic maps show some discomposure when informing about the shoreline limits and its new heterogeneous charms.

Confusion of objectives among designers and planners of redeveloped waterfronts has been a constant in a lot of cities. They don't know what has to be achieved exactly in these important operations even today. The impasse is evident in many international projects, and also in the subtleties people perceive in new waterfronts, in the sense that meanings of water aren't disambiguated either. Surprisingly, a step forward in the semantic research on the concept “water” is being achieved while the apparent technological progress involving areas concerning the maritime milieu is now doubtful (socially, politically, economically).

**José Manuel de la Puente**

Doctor in Architecture and Urban Planning – Upc.  
Harvard MdesS.

## **Análisis morfo-genético del Bósforo como un borde**

Los cuerpos de agua urbanos son elementos que estructuran la forma urbana y sus procesos de crecimiento. En los inicios de la civilización, el ser humano dependía de las circunstancias eco-sistémicas que lo rodeaban, de manera que los movimientos humanos se establecían en función de la existencia y el suministro los recursos vitales, como el agua. Es decir, que el agua ha estado íntimamente ligada al desarrollo urbano. Al estar presente a lo largo de la historia de los asentamientos urbanos, el agua ha formado parte de la memoria colectiva tanto como un elemento del medio físico, como un rasgo cultural y a veces religioso. Así, los cuerpos de agua y el artefacto urbano son formas indisolubles que estructuran las dinámicas urbanas y sociales. En retrospectiva, es difícil imaginar una villa romana, una aldea medieval, un asentamiento precolombino o un establecimiento colonial sin vida alrededor de un cuerpo de agua. Con el tiempo, los asentamientos humanos derivaron en sistemas complejos que, aunque en un inicio estaban íntimamente ligados a la geografía urbana, los acontecimientos históricos condicionaron la evolución de las ciudades de manera que la interacción entre los ecosistemas implícitos en el territorio y las múltiples dinámicas urbanas, varía de caso a caso y no siempre ocurre de manera óptima.

El aumento de la población trajo consigo el crecimiento de las ciudades y la proliferación de nuevos poblados que se ubicaron en función de las actividades comerciales y de los flujos de mercancías, más que de su idoneidad para el aprovisionamiento de agua. El estilo de vida ha cambiado, por ende, el papel de los cuerpos de agua se ha transformado también.

Existen los puertos como medios de acceso a la ciudad, que le confieren un carácter comercial y logístico; los ríos navegables, que han de visualizarse como una vía de flujo; los canales, que suponen una vía de transporte intra-urbano que presenta retos constructivos y de salubridad; los lagos, que pueden ser objeto de leyendas que fungen como foco de actividad o como un área meramente contemplativa con actividades a su alrededor; los ríos y mares como fronteras físicas; los ríos redimidos y controlados que concentran actividades de esparcimiento. Como resultado, los cuerpos de agua tienen en la ciudad cualidades de accesos, límites, flujos, medios de esparcimiento y contemplación.

Para Estambul, el Bósforo es su aorta, la gran arteria que conecta el mar de Mármara con el mar Negro y que constituye la frontera entre Europa y Asia; además, el Cuerno de Oro, un estuario que se une al Bósforo en el punto en que el estrecho entra al mar de Mármara, ha actuado como un puerto natural que al mismo tiempo fue un eficiente punto de defensa de la ciudad. Pocas ciudades en el mundo cargan sobre sus hombros una historia como la de Estambul, que ha sido objeto de lucha por pueblos e imperios debido a su insuperable ubicación geográfica. Sin duda, lo que favoreció el desarrollo de esta ciudad sobre cualquier otra de la región fue su accesibilidad, es decir, el agua como puerta de entrada y como punto de control para el flujo entre Europa y Asia, al ser el paso del Mediterráneo al Mar Negro. Por este motivo se desarrolló como el lugar idóneo para la consolidación de relaciones culturales,

diplomáticas, comerciales y militares, pues a pesar de ser un borde, más que una separación física entre los dos continentes, es un eslabón que los vincula. Esta posición estratégica accesible por tierra y por mar le ha favorecido históricamente, pues siendo la parte más occidental de Asia y la más oriental de Europa, ha sido desde tiempos inmemoriales el punto de encuentro de diversas culturas, lo que le otorgó la capitalidad del Imperio Bizantino y más tarde del Imperio Otomano.

El Bósforo, como borde acuático, se ha visto geográfica e históricamente potenciado por la evidente diferenciación del agua y la ciudad, estableciéndose como una frontera con su respectiva fuerza cohesiva, y actuando simultáneamente como el acceso de la ciudad, condicionando así la ordenación urbana de Estambul. Por ello, posible destacar tanto la capacidad ordenadora como de fragmentación que puede tener un borde físico tan imponente como el Bósforo.

#### **Pamela Durán Díaz**

Estudiante de doctorado en Urbanismo (Universitat Politècnica de Catalunya).

Tema de tesis: El río como eje de vertebración urbana. El río San Marcos en Ciudad Victoria, México

- Máster Oficial en Urbanismo (Universitat Politècnica de Catalunya), 2009

- Arquitecto Superior con Mención de Honor (ITESM, México), 2004

- Curso de Especialización Proyectos de Desarrollo Sostenible en Paisajes Culturales Extremos, Hipodesarrollo (Universitat Politècnica de Catalunya), 2011

- Ponente en el VI Seminario Internacional en Urbanismo (UPC), 2011

- Directora del Consejo Editorial de la revista de estudios urbanos Cardus, 2010-act.

- Publicación de ensayos académicos, artículos, reportajes y foto-ensayos en Revista Cardus y Ecoconstrucción Revista de Construcción Sostenible, 2010-act.



## **Estudio para la determinación de obras y actuaciones a realizar en las zonas portuarias para la *Conservación Patrimonial del Sistema de Espacios Portuarios de Asturias / Fase I***

A través del Servicio de Puertos del Gobierno del Principado de Asturias, se convino en la idoneidad de evaluar la posibilidad de llevar a cabo un trabajo técnico de valoración patrimonial del conjunto de sistemas portuarios de su competencia.

Este Estudio pretende un conocimiento sistemático e intenso de las características patrimoniales vinculadas al conjunto de Puertos Marítimos que dependen de la administración autonómica del Principado de Asturias. Se trata pues de un enfoque inédito en el territorio de aplicación de Asturias y el primer acercamiento global a una consideración de los valores patrimoniales y culturales de las infraestructuras y de la obra pública en el Principado de Asturias.

Con este documento se pretende disponer de una pieza de conocimiento actualizado para abordar el diálogo y la imprescindible coordinación con las administraciones municipales circundantes. Al respecto el reconocimiento apriorístico de la coexistencia y yuxtaposición espacial de los enclaves portuarios con sus núcleos urbanos e incluso con el medio territorial próximo, polariza, de forma indubitable, el trabajo hacia la búsqueda de enlaces metodológicos e instrumentales que propicien el tratamiento unitario de estos espacios públicos.

Para ello se formulan propuestas de aplicación de metodologías de planificación patrimonial, actualmente en curso de confirmación y definición en los ámbitos profesionales especializados tipo STP / Sistemas Territoriales Patrimoniales.

Por tratarse de un Estudio sobre el que se ha decidido su estructuración en dos fases, esta primera ha atendido a una identificación y primera evaluación de los caracteres patrimoniales de los espacios portuarios así como de otras informaciones complementarias sobre sus condiciones específicas y/o diferenciadoras.

### **José Ramón Fernández Molina**

José Ramón Fernández Molina, arquitecto por la UPM ETSAM de Madrid, es especialista en la planificación e intervención en el patrimonio arquitectónico de interés cultural.

Su actuación profesional ha abarcado desde la planificación estratégica de grandes conjuntos histórico industriales como la Villa Minera de Jerada, en Marruecos o el Valle de Sabero-Boñar en Castilla y León hasta la dirección facultativa de intervenciones en bienes de interés cultural como la iglesia de San Isidoro el Real de Oviedo o el Pozo Santa Bárbara de Turón, en Mieres, Asturias.

Igualmente ha redactado los Catálogos Urbanísticos de Oviedo, Castrillón, Gozón y Piloña en Asturias y dirigido el Registro Industrial del Docomomo Ibérico de Asturias.

## **Porto Alegre y su puerto. Una reflexión sobre la Identidad de la ciudad**

El objetivo de este trabajo es hacer una reflexión sobre la importancia del puerto y su relación con la ciudad de *Porto Alegre*, situada en el sur de Brasil. La ciudad se desarrolla a partir de los márgenes del río *Guaíba* adaptándose a la topografía existente de manera radial. A lo largo de sus 240 años de historia ésta, se viene construyendo sobre el río, ganándole terreno y circundando la península original.

El puerto da origen a la ciudad, a su propio nombre y pasa a ser un lugar de intenso uso de los ciudadanos. Siempre teniendo mucha importancia social y económica, siendo foco de muchos planes directores y de propuestas de rehabilitación a lo largo de los años. Los impulsos para su construcción en final del siglo XIX y el inicio del XX fueron el fuerte vínculo comercial entre el centro y sur del país y las premisas de un urbanismo moderno, inspirado en los modelos europeos que vinieron como medida reparadora, después de la revolución industrial de los siglos XVIII y XIX.

La cuestión del área portuaria acompaña la ciudad desde su fundación conduciendo su historia, y todavía permanece abierta. Su importancia resalta al considerarse patrimonio de interés cultural nacional en 1983. Actualmente los almacenes poseen usos esporádicos, principalmente culturales, haciéndose necesaria la revitalización de sus edificios y su entorno.

Este estudio trata de analizar los proyectos de intervención propuestos para el puerto y los que envuelven y afectan el margen del río, y consecuentemente la identidad de la ciudad. Fueron considerados dos puntos: los almacenes del puerto; y el espacio puntual del astillero.

El proyecto de intervención de los almacenes del puerto, abarca la rehabilitación de los almacenes, la conexión de la plaza *Brigadeiro Sampaio* con la Usina del *Gasômetro*, el muro de la Avenida *Mauá* y el área de las dársenas. Hay la previsión de mejoras en los accesos, aparcamientos, iluminación, puntos de comercio, restaurantes y dos museos. Se resalta que en toda la extensión del puerto, son dos las conexiones puerto-ciudad que ocurren en este proyecto, la de la plaza *Brigadeiro Sampaio* y del pórtico de acceso a los almacenes con la plaza de la *Alfândega*, todavía el problema de la impermeabilidad con el centro de la ciudad sigue existiendo. Se cuestiona también, la necesidad de nuevos edificios junto al área central, ya que existen edificaciones abandonadas y terrenos vacíos en el centro con proximidad al puerto. La conducta debería ser reutilizar y reciclar, al revés de construir nuevos y llevar a más desapropiación de los edificios existentes.

El segundo proyecto, del puntal del astillero, prevé la implantación de seis torres de ocupación residencial, de manera a privatizar la orilla del río, perdiendo su carácter público. El espacio, que fue de propiedad del ayuntamiento, está abandonado desde el inicio de la década 90, cuando fue comprado por una empresa privada, pero existen restricciones en el plan director de la ciudad y normativas ambientales cuanto a los usos y posibles alteraciones en el área. Actualmente este proyecto está en proceso de aprobación por el ayuntamiento y del concejal,

sin embargo existe una gran movilización de la población de la ciudad, contra la aprobación y ejecución de éste, por cambiar fuertemente el carácter de la ciudad.

La ciudad es reconocida por su orilla, su ocaso, por el uso público y de ocio del espacio de las márgenes, por la *Usina do Gasômetro* (actualmente es un centro cultural), por su centro histórico y su relación con el puerto y el río. El entendimiento de los principales valores de identidad a través de la relación puerto-ciudad debería ser frisado y tomado en cuenta en las intervenciones propuestas. Sin embargo, con la Copa del Mundo de 2014, con sede en Brasil y con la participación de la ciudad de *Porto Alegre*, las políticas públicas parecen olvidarse de los intereses comunes, y promueven grandes cambios en la ciudad y proyectos que tornan la calidad del espacio público cuestionable.

**Sara Ferronato Fedrizzi**

Arquitecta y Urbanista por la Universidad del Valle del Río de los Sinos - UNISINOS, San Leopoldo, Brasil. Estudiante del segundo año del Máster de Tecnología en la Arquitectura, Línea de Especialidad Restauración y Rehabilitación de Edificios por la Universidad Politécnica de Cataluña – UPC.

## **Restauració de la portada de l'antic llatzeret del port de Salou, l'edifici *Castell de Salou*, Salou**

Un llatzeret, de la tipologia de l'arquitectura portuària, era un conjunt d'espais i edificis tancats, inseparables dels ports, on es recloïen, en quarantena, les persones i les mercaderies provinents de llocs sospitosos d'alguna epidèmia. Les primeres notícies sobre el Llatzeret de Salou son recentment d'any 1829. En aquest any quedava conclosa del tot la construcció de "*l'isolat i espais edifici del Llatzeret...destinant-hi la Junta protectriu un metge en 27 de Gener de 1830*".

No es disposa de la documentació adient que fixi l'època en que el llatzeret deixà de complir la seva funció específica, però hem de suposar que s'esdevingué a finals del segle XIX, juntament amb la davallada de les activitats del port de Salou. Actualment els únics testimonis construïts d'aquet llatzeret son la portada monumental, uns murs de contenció i part d'una gran escalinata que conduïa directament al mar. La portada en qüestió forma l'entrada al conjunt de l'edifici d'apartaments *Castell de Salou*.

La portada es un exemple de l'arquitectura representativa del primer quart de segle XIX, inspirada en les composicions clàssiques, en aquest cas en un arc de triomf. A l'exterior l'entrada està emmarcada amb un sòcol i brancals de carreus encoixinats i acabada amb arc de mig punt. Les dovelles de l'arc, col·locades a saltacavall, i la gran clau són igualment encoixinats. A l'interior del llatzeret la composició és més senzilla, formada d'un cos central emergent amb un cap-i-alt semiesfèric i dos paraments laterals adjacents; els paraments son arrebossats. A la formació de la portada pertanyen també els dos murs laterals que tenen la mateixa altura que aquesta. Tot el conjunt monumental esta coronat d'una subtil cornisa perfilada de pedra -l'element unificador del cos- que mes a mes emfatitza l'importància de l'entrada. Cal dir que en un moment determinat fou substituïda la porta original de fusta per una reixa que desentona en el context històric.

### **Vera Hofbauerová**

#### *ESTUDIS*

- 1965 -1968 estudis a l'Escola Superior Tècnica Txeca a Praga, facultat d'Arquitectura,
- 1967 estudis a l'Escola Superior a Bratislava, facultat d'Arquitectura.
- 1968 -1972 estudis a l'Escola Superior Tècnica Renano-Westfalia a Aquisgrà, facultat d'Arquitectura.
- 1990 membre del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, despatx propi d'Arquitectura;
- 1991-1993 estudis a la UPC de Barcelona, facultat de Camins, Canals i Ports, departament de CIEPAC. Especialització en restauració de monuments arquitectònics

#### *ALGUNS TREBALLS REALITZATS EN EL CAMP DE LA RESTAURACIÓ DE PATRIMONI ARQUITECTÒNIC*

- 2010 - 2011 Pla director de la restauració de les muralles de Tortosa. Promotor: Generalitat de Catalunya

- 2009 Projecte de *Restauració de la part nord-oest de castell*, Santa Coloma e Queralt, (Conca de Barberà). Promotor: Diputació de Tarragona
- 2007 - 2010 Projecte i direcció d'obres de *Restauració de ermita de balneari d'Avellà*, Catí (Castelló). Promotor: Generalitat Valenciana
- 2007 - 2009 Projecte i direcció d'obra de *Restauració d'una portada monumental*, Salou (Tarragona). Promotor: Particular
- 2006 - 2009 Projecte i direcció d'obra de *Restauració de la torre del castell*, Santa Coloma de Queralt (Conca de Barberà). Promotor: Diputació de Tarragona

## **El treball de càrrega i descàrrega portuària: patrimoni cultural immaterial**

En aquesta comunicació es conceptualitza el treball de càrrega i descàrrega portuàries com a patrimoni cultural immaterial. Així es mostra la recerca realitzada referent aquestes tasques en el port de Barcelona. En la recerca s'ha utilitzat com a font d'informació principal les fotografies representant el procés de treball localitzades a diversos arxius històrics. El material fotogràfic, complementat amb fonts orals i d'altre tipus, permet realitzar una reconstrucció de les transformacions realitzades en les formes de treball des de finals del segle XIX fins la dècada dels 70. En definitiva es realitza una revalorització d'unes pràctiques i una cultura del treball ja desaparegudes.

### **Jordi Ibarz Gelabert**

(Barcelona, 1962). Doctor en Història Contemporània i professor lector al Departament d'Història Contemporània de la Universitat de Barcelona. Ha publicat diversos llibres sobre les relacions laborals als ports com *Treballant el silenci. Relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona en el primer Franquisme, 1939-1947* (2004) y *Imatges al moll. Els oficis de les feines d'estiba a la Barcelona dels segles XIX i XX* (2008). Ha comissariat l'exposició "L'art d'estibar. Els treballs de càrrega i descàrrega al port de Barcelona" produïda pel Museu Marítim de Barcelona (2010). Es membre del grup de recerca "Treball, Institucions i Gènere" de la Universitat de Barcelona. Contribucions científiques recents "Working women 'de-unionization': the struggles for autonomy" a *Transforming Gendered Well-Being* (2011), i "Migration in the formation of the Labor Market in the Barcelona docks (1910-1947) *Journal of Mediterranean Studies* (2010).

## **Land Market relevance in the conservation of the Port Heritage. Port Land Conversion towards Urban Uses**

The purpose of this study is to identify the different phases in the development of port land conversions towards urban uses in the Port of Barcelona. It also focuses in the different administrative approaches within the development stages and the land value relevance in the transformation from port to urban activities. On the European context, ports present difficulties to expand their operative surface constrained by environmental regulations and technical obstacles. This halt of the seaward expansion has stopped creating port areas in disuse that in earlier days the city would have occupied. City and port's new relationship is thus being redefined to manage land scarcity and common demand in the interfaces.

For this research quantitative and qualitative data have been analyzed. The quantitative data consisted in the land value comparison at both sides of Barcelona interface and its timeline conversion. The qualitative data analysis consists of twenty-one semi structured interviews to port stakeholders involved in the land management. Different than expected, economic compensations linked to environmental regulations constraints are not discouraging land port enlargement in the Barcelona case. In this scenario, market is shown as a fundamental factor on defining the uses within the Port Vell –*the citizen's port*-. Port land value and especially its urban area, is encountered higher than Barcelona's housing land value in average. Targeted urban uses within the "*citizen's port*" have resulted comparatively more profitable than traditional maritime commercial uses. This situation is encouraging port managers towards land conversion after proving that their industrial capacity –through land availability- is ensured.

Further analysis shows a significant correspondence between the port land oversupply, caused by expansions plans, and the urban land conversions. Likewise three different phases have been identified in the Port Vell's. The first stage of development is inspired in the American waterfront models without playing special attention to the location. The second stage appears when the economic feasibility of the project is demonstrated encouraging the intensification of the port uses. The third stage base port development success on its public acceptance. Thus, building the international image of the Port of Barcelona by using the citizen's port, is considered crucial not only for the urban port economic results but also for the business expansion of the maritime area. The expansion of the port managers' urban role makes them key municipal partners in defining the city waterfronts. Common interests are driving towards a shift from initial commercial and leisure uses towards a cultural-commercial mix of activities which presents less economic risk in the long term. This is an importance cause for port maritime heritage conservation. By facilitating social acceptance of the port-urban development tenants are staying, which satisfies economically the landlord (the port) and the citizen's representatives social aim (municipality).

To conclude, the authors recommend the implementation of new planning development tools that would facilitate the city-port collaborative environment. In addition they suggest to improve land value capture mechanisms adequate to new port commercial challenges.

**Daniel Lorenzo i Carlota Casanova (Co-autors: Ernest Ferré i Mamen Domingo)**

2008 Lo+CA studio

2007/08 Arquitectes per l'ETSAB.

2010 Carlota Casanova, Màster en Creacions Artístiques. Universitat Barcelona.

2012 Daniel Lorenzo, Màster in Urban Managment. IHS, Erasmus University Rotterdam.

Últim comunicat:

Maig 2012 International Workshop "Architecture, Education and Society" .

Últim reconeixement o premi:

Maig 2011 Finalistes en el concurs LUMINE, de La Caixa.

Grup: Mamen Domingo; Ernest Ferré i LO+CA arq.



## **Puertos históricos del Rosellón**

Un breve apunte del puerto griego al puerto romano, sumando la multitud de puertos pesqueros que jalonan la “cuerda” que forma el frente marino del Rosellón y que constituyó una fuente de riqueza y de desarrollo de la región.

Descubriremos como, la actividad comercial del antiguo reino de Mallorca y más tarde el reino de Aragón y Cataluña, convierten el Mediterráneo en lo que se llegó a conocer como “el gran lago catalán”.

Unos puertos que penetran y utilizan, en la mayoría de los casos, las corrientes río arriba de sus tres ríos mayores, para transportar los recursos existentes, hierro, madera, transformación en carbón y finalmente, en el extremo norte, el gran lago de Leucate, rico en pesca y proveedor de sal.

Para llegar a su transformación moderna, que cristaliza en algún caso aislado, en puerto comercial, y en la mayoría de los casos, en puerto deportivo.

### **Asun Navarro**

Arquitecta.

## El mirador de BCN núm 5

El present projecte desenvolupat al llarg dels primers anys del segle XXI formà part de la iniciativa ciutadana desenvolupada a Barcelona sota el títol "BCN 2001, L'ODISSEA DE L'ESPAI".

El nostre estudi participà en aquesta convocatòria amb el projecte de l'AEROLIGHTPORT de BCN, proposta que tractava de la implantació a Barcelona d'una nova activitat lúdico-esportiva aeronàutica ubicada en el front marítim de la ciutat, aprop de la desembocadura del Besòs, amb la voluntat d'esser la peça que clou la dita façana de la ciutat en aquest àrea alhora que serveixi de ròtula o nexa d'unió dels diversos fluxes que conflueixen en aquest lloc.

El mirador de BCN núm 5 és una de les activitats que s'inclouen en aquest macroprojecte del litoral barceloní on d'una manera lúdica els ciutadans poden experimentar un dels anels de l'home, el fet de tenir la "ciutat als teus peus", experiència que amb molt d'entusiasme ja li relatava Onofre Bòvila a María Deltall en la "Ciudad de los Prodigios" d'en Eduardo de Mendoza però amb una diferència notable i es que en aquest cas qui gaudeixi d'aquesta experiència hi pot tornar, cosa que no succeeix en aquells fets novelats del 1929.

Aquest nou mirador de la ciutat completa la xarxa de punts elevats des d'on de forma natural es pot divisar la panoràmica ciutat ubicada en la plana formada per la serra de Collcerola, els rius Llobregat i Besòs i el Mediterràni i que permet divisar la ciutat des d'una perspectiva que no ha estat mai a l'abast dels barcelonins, es a dir, des del punt de visió de la nova Barcelona que s'anat construint on la seva principal avinguda no cartesiana arriba a casar-se amb el mar tal com ho escenificà l'aleshores alcalde Joan Clos a principis d'aquest segle XXI.

Des de l'òptica patrimonial aquest projecte representa la recuperació en un àrea prominent de la ciutat, el seu espai litoral, d'una activitat que roman en els barcelonins des de la fundació de la propia ciutat. Efectivament, l'enclau des d'on els romans de la "barca nona" establiren el seu assentament, el mont Tàber, es des d'on quelcom més de 2000 anys enrera es podia dominar la plana barcelonina, anel que els habitants de la ciutat han anat fent seu en diverses realitzacions arquitectòniques de Barcelona tal com s'esmenta al llibre "torres de guaita" de l'arquitecte A.Olle' Coderch.

A més a més de les diverses manifestacions arquitectòniques per a romandre d'una manera més permanent en el cel de la ciutat, els barcelonins han tingut ocasió de romandre efímerament en el seu cel motjançant diversos globus presoners que s'han instalat a la ciutat essent el present projecte seleccionat i exposat a la 2ª Biennal Europea del paisatge, la proposta més dotacional que s'hagi proposat mai en aquests àmbit territorial d'aquesta mena d'artefactes que foren una de les atraccions més anomenades de les Exposicions Universals de la segona meitat del XIX i que per el cas de Barcelona resta ja documentat pel seus cronistes al 1.888 i on els "agossersats" que hi pujaren pogueren veure la ciutat des d'una alçada que resta molt per sobre de les que amb els mitjans i tècniques actuals hores d'ara s'ofereix.

## **Alfons Ollé i Coderch**

Arquitecte per la Escola de Barcelona, màster UPC en edificació, aparellador i fotògraf hodològic. Afiliat a l'AADIPA de la que fou vocal de la seva Junta per la Demarcació de Barcelona. Desenvolupa la seva activitat professional en el D.A.U. taller i és B.A.C a l'OCT del COAC. Entre els seus projectes destaquem l'Aerolighport de Barcelona (IC BCN 2001, l'odissea de l'espai), la proposta de cubrició de la Gran Via al lllevant de la Ciutat (plataforma cívica pel cobriment de la GV) i la seva intervenció en el projecte d'ampliació de l'aeroport de Keflavick. Llurs coreografies de les exposicions "*MIRATGES*", *fotografíes de Carme Ollé*, "*KEREPACUPAI vená*" i "*I SI ANESSIM A UNA ILLA DESERTA*" foren respectivament nominades finalista u obra catalogada a la modalidad d'Interiorisme i espais efimers de les Biennals d'Arquitectura 3BAV, 4BAV, 5BAV i BACC08. La seva obra literària Torres de Guaita està a punt de ser publicada.

## **El edificio de Sa Llotja de Palma**

Sa Llotja es una de las obras maestras de la arquitectura gótica en Mallorca. Fue construida por Guillem Sagrera entre 1420 y 1452 y fue la sede del Colegio de Mercaderes.

El interior de esta lonja está formado por tres naves de la misma altura separada por seis columnas helicoidales sin capitel, que después fueron imitadas en la lonja de Valencia, la iglesia de Santiago de Villena y la base de la torres de San Giorgio del Castel Nuovo de Nápoles, también obra de Guillem Sagrera. Los nervios de los arcos se incrustan directamente en los muros, como en la sala capitular del Catedral de Palma de Mallorca y la gran sala del Castel Nuovo de Nápoles, del mismo autor. Las llaves de la bóveda ostentan escudos de la Corona de Aragón en la nave central y el escudo de la ciudad de Mallorca en los laterales, todos con la policromía y oro originales. En la fachada de lateral hay dos grandes ventanales. A cada lado del portal mayor y de la fachada contraria hay dos ventanales con bóveda de crucería. En cada rincón, en chaflán hay una pequeña puerta con un arco conopial, decorado con la imagen de cada uno de los evangelistas. De estas puertas, sólo de las del lado del mar, salen unas escaleras de caracol para subir a la terraza. (fuente: Wikipedia).

### **Gabriel Ortín**

Arquitecte per l'ETSAB – UPC especialitat d'edificació.

Master ICADE en Direcció Comercial i de Marketing. Director d'Assistència Tècnica de MAPEI a Espanya, des de Desembre de 2002.

Anteriorment, des de l'any 1989, va treballar a diverses empreses multinacionals de productes químics per a la construcció i de tècniques de fixació, en càrrecs intermedis i directius dels àmbits tècnic, comercial i de marketing.

Prèviament, va exercir la professió d'arquitecte.

## **Gran Port i Ciutat Petita: l'Exemple del *Tinglado 2*, Tarragona**

Analitzat el títol del Curset *Barris amb port / Ports amb ciutat*, apareix d'immediat l'aspecte de l'escala. La problemàtica port/ciutat no és la mateixa en grans ports situats a grans ciutats, com Barcelona, València o Bilbao, que en grans ports situats a ciutats petites, com Tarragona o Algeciras. Per raó de proximitat, a la comunicació que presento faré la comparativa de Tarragona amb Barcelona.

### **Antoni Pujol Niubó**

Arquitecte. President del Port de Tarragona entre 1987 i 1995.

## **Metodología de estudio para la intervención y reutilización de una zona industrial portuaria en desuso**

A pesar del interés en torno al Patrimonio Industrial que se palpa en estos momentos en España, en un espacio muy breve de tiempo hemos asistido a su destrucción indiscriminada. Fábricas abandonadas por la renovación tecnológica, pero emblemáticas de la industrialización española, han sido derribadas para reutilización urbanística. El Paisaje Industrial ha sido especialmente infravalorado y castigado por esta falta de sensibilidad respecto a los conjuntos industriales, zonas que se están viendo especialmente perjudicadas por el cese de ciertas actividades de las que la economía del área era fuertemente dependiente, tales como la minería, siderurgia o industria naval .

Las causas habría que buscarlas en la rapidez del desarrollo técnico, que lleva a un continuo reciclaje de empresas en el proceso urbano de la ciudad, desplazando hacia la periferia los establecimientos fabriles y demoliendo sin control los edificios vacíos; y en el escaso grado de aceptación que como herencia histórica de nuestro pasado tiene el patrimonio industrial. En el caso de las zonas portuarias, inamovibles por necesidad, el error está siendo no valorar el conjunto y el paisaje portuario heredado, derribar antiguas navieras, conserveras o astilleros sin mantener ni dar importancia al paisaje y a la fisonomía del lugar donde estaban ubicadas, y en cómo afectará su derribo a la trama urbana.

Paisajes que tienen gran potencial para ser rehabilitados y convertidos de nuevo ,si han dejado de estarlo, en punto generador de un pueblo y creadores de movimientos de dinamización territorial como potencial estrategia de futuro del área.

Pretendo con este artículo investigar sobre una posible metodología a la hora de intervenir en zonas portuarias en desuso para su posible reutilización, teniendo en cuenta que el mayor problema que plantea la protección y conservación del patrimonio industrial es su reutilización, puesto que se trata de grandes naves o de construcciones generalmente sin gran valor arquitectónico y en suelos especialmente degradados e incluso contaminados. Sin embargo la valía de este patrimonio hay que buscarla en su conjunto y en el paisaje, por ser reflejo de un determinado sistema productivo, de una organización espacial o por su incidencia socioeconómica en un determinado período histórico.

Esta metodología pretenderá ser una guía que permita identificar las posibilidades futuras del emplazamiento en función de sus características y su entorno; seleccionar aquella que mejor se adapte a las demandas ambientales, económicas, sociales y urbanas, y planificar eficientemente la secuencia de acciones necesarias para disfrutar de un nuevo uso de este valioso patrimonio arquitectónico portuario.

### **Covadonga Ríos Díaz**

Doctor Arquitecto. Profesor asistente y de colaboración de Arquitectura del Paisaje y Departamento de Proyectos. en el Politécnico de Milán durante el curso 1998-1999; en la Universidad San Pablo C.E.U. de

Arquitectura de Madrid cursos 00-01/ 01-02; en el Instituto Superior de Arte de Madrid en el 2008 y desde el 2008 profesor contratado doctor en la Universidad Nebrija de Madrid.

Desde el año 2011 es directora de AEPPAS20 "Asociación Española para la Protección del Patrimonio Arquitectónico del Siglo XX" con la que ha organizado la "Conferencia Internacional sobre Criterios de Intervención en el Patrimonio Arquitectónico del S.20" en la cual participó también como Secretaria Científica y con una Comunicación. También con AEPPAS20 ha editado la primera y segunda edición del Documento de Madrid, para la XVII Asamblea General del ICOMOS celebrada en París en 2011.

Secretaria del curso de verano de la Universidad Complutense "Intervención en el Patrimonio Arquitectónico" en El Escorial 2012.

Colaboración con estudios de arquitectura y diseño de Piero Lissoni, Patricia Urquiola, Moneo & Brock Studio., Azqueta, Picado y de Blas y E.M.A. Arquitectos

Colaboración en Estudio de paisaje de Dr. Pandakovic. y ATP de M. Luengo Añón.

## **Plan Especial de Protección de las minas y puerto de Llumeres, Asturias**

El enclave de Llumeres muy próximo al Cabo de Peñas en Gozón, Asturias resume varios de los valores patrimoniales de esta tierra, y en una superficie muy pequeña nos encontramos con Patrimonio Industrial Minero, Patrimonio Etnográfico, Protección de Costas, confederación Hidrográfica, Puerto protegido... La acumulación de normativas hace difícil el acometer una recuperación de los edificios que frenase su deterioro constante lo cual lleva a la Consejería de medio Ambiente del Principado de Asturias a encargarnos este documento, que precisamente por esta variedad de frentes tuvo que contar con muy diversas especialidades, que dentro de una posición realista permita una variedad de usos que puedan hacer más atractiva la intervención.

### **Rogelio Ruiz Fernández**

Dr. Arquitecto Urbanista U.P. Valencia 1990, Postgrado "Arquitectura Moderna y Restauración" (Antón Capitel) UP Valladolid 1990-92, Postgrado, "Hecho Proyectual y Praxis Profesional" (Andrés Albalat) UPCoruña (30 horas)(1994) Postgrado "El Noroeste Territorio y Urbanística" (J.L. Dalda et altri) UPCoruña (30 horas)(1994). Doctor Arquitecto "Las Cajas atravesadas por la Luz"(J.C. Arnuncio) U.P. Valladolid 2003, Primer Premio y Gran Prix Szczecin Polonia 1994, Mención Especial Europa Nostra La Haya 2007 por edificio Le Peuple de Bruselas, Mención Julio Galán, Santiago 2002 por edificios industriales en la senda Norte, Preseleccionado Academia de Roma 1998, Premio Asturias de Arquitectura 2008 y varios accesits en otras convocatorias. Concursos ganados: Mercado Orbón Avilés 1991, Piscinas y parque en Cangas del Narcea 1993, Museo del Hórreo 2004, Museo de la Pesca en Candas, 2006, OTROS tercero Museo Tabacalera de Gijón(sobre arquitectura)... Profesor invitado diversas universidades y postgrados. UP Valencia, U I Menendez Pelayo, UPMadrid, Uni.Oviedo en numerosas ocasiones, Profesor Restauración y PFC en la ESNE- Universidad Camilo Jose Cela (desde 2007). Mención Concurso Tesis ARQUIA Barcelona 2009. Diversas publicaciones nacionales e internacionales ON 220, 228, 268, 291,300- (Barcelona), Conarquitectura 8, 35 (Madrid), VPOR2 (Valencia), A+ 178 (Bruselas) Les Nouvelles de Patrimoine 105(Bruselas), LOGGIA nº21 (Valencia) otras en Asturias AO, Asturias, Los ojos de la Memoria, Síntesis, Atico, paginas internet Europaconcorsi (Roma), Arch Tlas, Arquitectura+restauración. Miembro Jurado Arquía Proxima 2011-12, trabaja desde Mieres, Asturias con MACARIO LUIS GONZÁLEZ ASTORGA Arquitecto UP Valladolid.



## **Les Peroles o Tints, edificacions pesqueres. El cas de Calella de Palafrugell**

Els *Perols* o *Peroles*, també anomenats *Tints*, eren les edificacions que els pescadors utilitzaven per a dur a terme la tasca de tenyir regularment les xarxes de cotó amb l'objecte de conservar-les el major temps possible, i el seu espai estava especialment pensat i distribuït per a complir aquesta funció. Precisament el seu element i funció principal - la perola de tenyir - és el que li dona la denominació. N'hi havia a gairebé totes les viles de pescadors, tot i que actualment a Catalunya se'n conserven molt pocs de forma integral: un d'aquests és el de Calella de Palafrugell.

Els *Perols* són una part del patrimoni pesquer i portuari que ha estat força oblidat, tant per la memòria popular com pels estudiosos. El valor de les construccions anònimes no acostuma a venir donat per la seves qualitats artístiques o monumentals, però sí en canvi per la seva importància com a testimoni etnològic, cultural, social i històric.

*Sa Perola* de Calella és un petit edifici situat al port, de planta baixa i un pis, l'origen del qual es remunta al segle divuit coincidint amb l'època de consolidació de la vila (ja que anteriorment la gent vivia cap a l'interior i arran de costa hi tenien les *botigas*, edificacions senzilles just per guardar-hi eines i estris de feina). Tenyir xarxes era una feina dura i que necessitava d'un procés molt precís i ordenat que calia seguir: per tant, l'espai estava pensat segons l'ordre i les característiques de cada fase.

*Sa Perola* era propietat del gremi de pescadors i, si bé els seus membres en feien ús com a part de la seva feina, alhora era un important centre de relació social. Acol·lí aquesta funció fins a principis dels anys seixanta del segle vint, quan les xarxes van començar a ser de niló i ja no calia tenyir-les. Actualment aquest espai és visitable i l'ocupa l'oficina de turisme, i a la planta superior hi ha un centre d'interpretació sobre *Sa Perola* i el patrimoni pesquer i marítim de Calella. Ha canviat doncs la utilització pràctica de l'edifici, però n'ha restat el seu contingut: és testimoni i dipositari del passat col·lectiu local del qual s'és hereu.

L'estudi ha estat el resultat d'una recerca de caràcter documental, i alhora d'entrevistes amb pescadors que havien pescat a Calella i tenyit xarxes a *Sa Perola*, seguint el mètode etnològic, i ha donat com a resultat el llibre *Sa Perola i la pesca a Calella*.

### **Blanca Sala Llopart**

Blanca Sala i Llopart és llicenciada en Antropologia sociocultural per la UB (1991) i doctora per la UPC a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (2000). Ha seguit cursos d'especialització de tercer cicle universitari sobre Antropologia de l'Espai habitat a l'École d'Architecture de Paris-La Villette i a l'Université de Paris-Nanterre (1993). Ha impartit classes a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès-UPC, a l'Escola de Disseny Elisava, i en el Màster *El Projecte: Aproximacions a l'arquitectura des del medi ambient històric i social* de la Fundació Politècnica-UPC. Ha participat en diferents equips de recerca interdisciplinaris nacionals i internacionals. Ha treballat en planificació urbanística i arquitectònica. Ha publicat diversos articles en llibres i revistes especialitzades. S'ha dedicat a l'estudi dels costums i del patrimoni arquitectònic històric i tradicional, així com a l'estudi dels hàbits i l'arquitectura i contemporanis.

## **Quan la mar es troba amb la ciutat**

Els fronts marítims de les ciutats costaneres són els llocs on la cultura marítima interrelaciona amb la terrassana. Són per vocació llocs d'intercanvi i en conseqüència generadors de moviments econòmics, socials i culturals. Els espais que l'home ha creat en ells per a la materialització d'aquestes dinàmiques són els ports. Aquests llocs són dissenyats per rebre embarcacions que en funció del seu treball sol·liciten requisits de disseny específics.

Amb el temps aquests espais s'han vist modificats per adaptar-los a l'evolució de les sol·licitacions a que s'han vist sotmesos. D'aquesta manera, per una prioritització de requeriments s'ha arribat a l'actual situació en la que, pensem cal reflexionar des de la perspectiva que ens dona el pas del temps, sobre la conveniència d'actuar en aquests espais per modificar-los i adequar-los als nous usos que s'albiren per la progressiva conscienciació de la societat vers el respecte i la recuperació de la memòria històrica d'aquests llocs.

Des del nostre col·lectiu de la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial (FCCPMF), defensem que aquests espais, els ports i especialment els històrics, que reben aquest qualificatiu per la seva proximitat als nuclis històrics de les poblacions a qui serveixen, són mereixedors d'un tracte especial en consonància amb el seu passat, tot recuperant aquells trets que probablement donaren origen i sentit a l'actual població.

Considerem que la presència de les embarcacions tradicionals en aquests llocs és fonamental per diversos motius.

-Es el seu lloc natural;

-Ajuden a situar a l'observador en la interpretació de l'espai;

-La seva presència genera activitats de diverses característiques tant dinàmiques a la mar com estàtiques en terra.

Per la seva estreta relació amb el món del comerç i de la pesca, complementa fàcilment la presència en terra d'instal·lacions lligades a aquests usos, que generalment poden ser part important dels trets identitaris de la societat de la població.

L'estudi és fruit de l'experiència acumulada pels anys de treball vers la recuperació del patrimoni marítim des del vessant dinàmic.

### **Joan Sol Pérez y Pere de Prada i Jaen**

Pere de Prada i Jaen és arquitecte per la E.T.S.A.B. (1970), especialitat d'urbanisme. Ha realitzat estudis de pintura mural a l'Escola Massana de Barcelona. Ha seguit cursos per la rehabilitació d'edificis al C.O.A.C. Ha treballat com arquitecte municipal als ajuntaments de Gòsol, Salt i Forallac. S'ha especialitzat en la rehabilitació d'edificacions. Des de l'any 1973, es dedica a la investigació del patrimoni i la cultura marítima. L'any 1993 funda l'Associació dels Amics de la Vela Llatina de Calella de Palafrugell. És cofundador de la Plataforma de la Costa Brava per la Cultura i el Patrimoni Marítim, que més tard derivaria en L'Estrop, obrint el camí vers la recuperació d'aquest patrimoni. És cofundador de la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial, la qual presideix. Defensa la recuperació dinàmica del patrimoni i és propietari del llaüt Santa Espina (1928). Ha organitzat varies expedicions d'aquest tipus d'embarcacions, amb el nom de El Viatge dels Sardinals, visitant l'illa de Menorca, Sète i Cambrils, salpant del Port Bo de Calella de Palafrugell.

# **XXXV CURSET AADIPA-COAC**

JORNADES INTERNACIONALS SOBRE LA INTERVENCIÓ EN EL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC

El patrimoni portuari “Barris amb port, ports amb ciutat”

**PONÈNCIES**  
***ABSTRACTS***  
**DIJOURS 13**



## **Mar, ciutat i territori. Els ports**

Mar, ciutat i territori. Els ports, pretén presentar el paper que han tingut i, en alguns casos, segueixen tenint aquests quatre elements essencials en l'estructuració del territori, en la generació d'una economia productiva excedentària i en la comercialització dels excedents.

Agafant la Mediterrània com exemple s'analitzen diversos casos concrets i es presenten diversos models de regeneració urbana en els que els ports hi tenen un paper clau).

### **Xavier Casanovas**

Coordinador de Rehabilitació i Medi Ambient al CAATEEB i professor de Projectes de Rehabilitació a l'UPC. President de l'Associació RehabiMed i expert assessor del Consell d'Europa i UNESCO. Director de diversos projectes dins del Programa Euromed Heritage de l'UE: CORPUS; CORPUS LEVANT; RehabiMed i Montada.

## **Consolat de Mar**

El Consolat de Mar de Barcelona és una institució secular del nostre país. Neix a la Baixa Edat Mitjana, en temps de Pere III el Cerimoniós, com a òrgan rector de l'aplicació dels furs i costums als actes i transaccions comercials.

Actualment, és el braç de la Cambra de Comerç de Barcelona per resoldre els conflictes entre empresaris, comerciants i professionals mitjançant l'organització de diversos procediments de manera alternativa al recurs als tribunals de justícia. Els procediments més habituals són l'arbitratge i, en procés de llançament, la mediació.

El Consolat de Mar és un òrgan representatiu, amb estructura i funcionament democràtics. El seu òrgan de govern és l'anomenat Consell de Vint que componen 20 persones *cònsols* que han estat nomenades per un mandat de 4 anys en funció de llur representativitat en el sector del comerç, la indústria o els serveis. Excepcionalment, el president de la Llotja de Cereals de Barcelona ocupa una de les posicions consulars de manera vitalícia per raó de la cooperació història d'aquesta institució amb el Consolat de Mar.

### **Xavier Coronas**

Secretari del Consolat de Mar de Barcelona, centre de Resolució de Conflictes de la Cambra de Comerç de Barcelona. El Consolat de Mar és una institució secular catalana amb seu a la Casa Llotja de Mar, edifici emblemàtic del govern corporatiu dels interessos empresarials del nostre país. Es constata una correlació ineludible entre el patrimoni arquitectònic i el patrimoni institucional objecte de la ponència.

## **Plataformes metropolitanes al front urbà portuari**

La ponència relata el procés d'obertura a la ciutat del port de Barcelona durant el decenni dels 80, però a la vegada el tancament progressiu del molls i els canvis substancials que s'ha produït els darrers anys. A partir d'aquesta constatació es proposa una nova etapa d'apoderament dels molls més urbans per part de la ciutat, per la qual cosa es presenta un avantprojecte que té com a funció primordial l'eliminació de les barreres que impedeixen l'accés lliure dels ciutadans des de les vies verticals de Ciutat Vella als molls de la Fusta, d'Espanya, de Barcelona i de Sant Bertran. Un nou traçat de la Ronda del Litoral en el tram central, la formació d'un passeig marítim, la rehabilitació dels edificis portuaris per obrir-los com equipaments actius, i la creació d'un nou teixit comercial davant de la dàrsena de Sant Bertran, són alguns episodis d'aquest procés d'obertura. L'espai, alliberat d'entrebancs, es destinaria a plataforma metropolitana per a usos flexibles, oberts, puntuals, de fort poder de convocatòria: l'espai d'una nova sociabilitat intensa, efímera i diversa que es demostra cada vegada més necessària en les metròpolis madures.

**Joaquim Español Llorens**

Arquitecte.

## **Patrimoni Portuari: un patrimoni a preservar**

Els ports han estat l'escenari de bona part de la història marítima dels territoris. Molts son els elements que encara es conserven d'aquest passat, son el llegat de l'activitat que l'home ha desenvolupat al llarg del temps i que forma part de la nostra identitat col·lectiva. La seva pèrdua resta valor a la nostra comunitat.

Molts d'aquests elements no han tingut, ni tenen encara la consideració de patrimoni cultural i en conseqüència poc o res es fa per a la seva preservació, bona mostra d'això és la quantitat d'elements patrimonials que han desaparegut i continuen desapareixent en les diverses transformacions urbanístiques de moltes ciutats portuàries.

Per als museus marítims, institucions que es dediquen a la preservació i conservació de la memòria històrica de les comunitats marítimes, la conservació d'aquest patrimoni és un clar objectiu. Aquesta tasca no és ni ha estat una empresa fàcil, malauradament tampoc sempre afortunada i molt menys al nostre país en la que el patrimoni marítim no és valorat. En conseqüència hem sofert la desaparició de bona part d'aquest patrimoni de la que el portuari no n'ha estat una excepció.

**Elvira Mata i Enrich**

Directora Tècnica Museu Marítim de Barcelona.



## **Fortificaciones Portuarias: globalizaciones del pasado**

No se concibe la historia de las regiones marítimas del mundo sin el papel de la actividad económica de sus puertos, la cual, a su vez, solo podía ser garantizada mediante sus fortificaciones. Aparte de su significación urbanística y geográfica (adaptación a las condiciones particulares del lugar, articulación del territorio interior, “nodos” de un sistema defensivo nacional, etc.), las fortificaciones portuarias han constituido la punta de lanza de la tecnología edilicia del momento, en su decisiva vinculación entre función y forma, y, sobre todo por la complejidad técnica de defenderse de los ataques POR mar y DEL mar. (Arte de la “poliorcética”) Perdida hoy su función defensiva, el prestigio productivo de los puertos ha impuesto su lógica utilitaria sobre consideraciones de valoración patrimonial y monumental, que es preciso rescatar hoy como elementos clave para el entendimiento de la ciencia, el arte y la historia de ciudades y territorios. La fortificación, hoy, es el más potente factor de identificación común de realidades regionales, como el Caribe y el Mediterráneo. Su estudio nos permite hablar de una especie de “globalización” de épocas pretéritas, pues las innovaciones técnicas aplicadas en un puerto son inmediatamente adoptas en otros lugares alejados por medio de la ubicua y titánica presencia de los grandes ingenieros militares de las escuelas italiana, francesa y holandesa de la fortificación, especialmente en los siglos XVI, XVII y XVIII.

### **Salvador Moreno Peralta**

Arquitecto urbanista por la ETSA de Madrid (1972). Autor de los PGOUs de Málaga (Premio Nacional de Urbanismo 1985), Vélez Málaga y Mijas. Premio Europa Nostra (1999) por la Rehabilitación de la Ciudad Fortificada de Melilla. Autor, entre otros trabajos, del PE del Puerto de Fuengirola, Escuela de Ingenierías, Ayuntamiento de Torremolinos, Parque Tecnológico Andalucía, CIO Mijas y Andalucía LAB. Medalla de Oro del Ateneo, ex presidente del Consejo Social de la Universidad de Málaga y coordinador de la Cooperación entre la Junta de Andalucía y Argentina. Ha dictado cursos en la ETSA Málaga, y escrito varios libros y numerosos artículos en prensa.

## **Empúries: Patrimoni i Arqueologia d'un antic enclavament portuari**

Les restes de l'antiga Emporion ofereixen avui el testimoni arqueològic d'una ciutat portuària, originada a partir d'un primer nucli de navegants i mercaders grecs instal·lats a l'extrem sud del golf de Roses. La seva evolució històrica va estar sempre estretament lligada a la seva funció primordial com a port de comerç, que arrenca ja de la realitat autòctona anterior a la instal·lació del primer nucli colonial grec durant el segle VI aC, i que es va reafirmar també més tard amb la presència romana.

Tot i això, el coneixement de les seves instal·lacions portuàries i, en general, del contacte de l'antiga ciutat amb el mar, s'ha vist sempre molt condicionat pels importants canvis produïts en el paisatge i la morfologia del litoral, així com per determinades actuacions que s'hi han portat a terme. D'aquesta manera, les restes de l'anomenat "espigó hel·lenístic", conservades davant de la platja actual, han estat sempre un dels escassos elements que permeten recrear l'antiga vessant portuària de la ciutat als milers de visitants d'aquest important conjunt arqueològic. Les investigacions recents, però, estan ajudant a incrementar significativament el coneixement sobre les característiques i els límits de l'antic port natural, així com de les instal·lacions portuàries creades amb el temps davant de la façana litoral d'Empúries.

### **Marta Santos Retolaza**

Marta Santos Retolaza és actualment responsable, com a coordinadora, del conjunt arqueològic d'Empúries, que constitueix una de les seus del Museu d'Arqueologia de Catalunya.