

XXXV CURSET AADIPA-COAC

JORNADES INTERNACIONALS SOBRE LA INTERVENCIÓ EN EL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC

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

PONÈNCIES
ABSTRACTS
DIVENDRES 14

Museografia del Museu Marítim

Explicació del procés de treball per definir una nova Museologia i Museografia del Museu Marítim, així com una interpretació del paper de Barcelona i de l'edifici de les Drassanes respecte al mar i a la terra.

Josep Bohigas Arnau

Arquitecto.

Reforma de l'antiga Estació Marítima del Port de Barcelona

L'edifici projectat al 1903 per l'enginyer de camins Juli Valdés Humaran es va construir entre el 1907 i el 1910 i ha sofert des de aleshores canvis molt importants. Uns canvis interiors produïts com a conseqüència de l'adequació als diferents usos que successivament ha anat acollint i també uns canvis en l'entorn edificat que han modificat radicalment la seva relació amb la ciutat.

Ara es vol donar a l'edifici un paper representatiu i divulgatiu del Port, una realitat importantíssima pel país però a la vegada poc coneguda pels barcelonins.

El projecte que presentem vol recuperar l'ordre i la claredat interior que l'edifici original tenia i també adequar-lo a la nova realitat urbana que ara l'envolta.

Lluís Clotet Ballús

Nace en Barcelona en 1941.

Obtiene el título de arquitecto en 1965 por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.

En dicha Escuela ha sido profesor de Dibujo desde 1977 a 1984, profesor visitante en el Aula P.F.C. y profesor de Proyectos I y II desde el 1997 al 2000.

En 1964 funda Studio PER con los arquitectos Pep Bonet, Cristià Cirici y Oscar Tusquets. Con este último colabora en múltiples proyectos hasta 1983. En 1984 se asocia con Ignacio Paricio hasta el 2008. Es también socio fundador de la firma BD Ediciones de Diseño.

Patrimonio Arquitectónico del puerto de Torrevieja. Transformación urbana y accesibilidad

La ciudad, que nace a finales del Siglo XVIII, cuenta con las Salinas de Torrevieja y de La Mata, propiedad del Estado Español, al pertenecer a la Corona de Castilla desde el Siglo XIII. Históricamente y hasta la fecha han sido y siguen siendo las más grandes de España, y hasta la pasada década de los años 70, el verdadero soporte económico de su población. El puerto, bicentenario, encargado de la exportación de sal, ve como se instalan en el mismo 3 grandes marinas, una por década, con más de 2.400 puntos de amarre finales. Se pasa en pocos años de 9.000 a 150.000 viviendas, servicios e infraestructuras. Transformación de la morfología urbana de su entorno inmediato, en la rehabilitación y Accesibilidad de sus edificios destaca su Casino, de mediados del Siglo XIX. Actualmente, se ha comenzado a apostar por la accesibilidad en el espacio público y los edificios patrimoniales.

Eduardo Elkouss Luski

Eduardo Elkouss, Doctor Arquitecto. Diplomado Técnico Urbanista. Proyecto y Dirección de Obras en el Paseo Marítimo de Torrevieja: Plaza Waldo Calero y Plaza Arturo Gómez; Anteproyecto Paseo Marítimo Vista Alegre. Templete de la Música Paseo Marítimo. Rehabilitación Casino Cultural. Ponencias sobre este tema en los 3 últimos Congresos Mundiales de Arquitectos UIA: Estambul'05, Turín'08 y Tokio'2011, en el Programa "Arquitectura para Todos". UIA.

Origen i creació dels barris portuaris de la ciutat de Tarragona

Parlar de Tarragona i no tenir en compte dos elements importantíssims i estretament vinculats com són la mar i el port, seria un error imperdonable. La mar Mediterrània que banya bona part de la ciutat amb gairebé 15 km. de litoral, així com l'existència del riu Francolí, han estat condicionants bàsics per a la construcció del port de Tarragona, esdevenint, alhora, dos factors clau que han contribuït, tant a la manera de ser dels tarragonins, com a l'evolució i transformació de la pròpia ciutat al llarg de la història.

Pel que fa a la infraestructura portuària cal situar-se a finals del segle XVIII, concretament a l'any 1790, data en què s'iniciaren les obres de construcció del port modern, sota la direcció de l'enginyer Juan Ruiz de Apodaca. Deu anys després el substituï, Juan Smith Sinnot que, seguint les seves directrius, continuà les obres portuàries, però a més, serà l'artífex del projecte de la Nova Població o Població de la Marina de Tarragona. Una nova zona urbana que es crearà i configurarà seguint les doctrines neoclàssiques de l'època, amb els seus traçats en quadrícula al voltant d'un nucli central, i dos eixos principals marcats pels actuals carrer Reial i carrer d'Apodaca, unió natural, d'altra banda, del port amb la ciutat.

Un altre factor de creixement a tenir en compte serà la construcció i posada en funcionament del ferrocarril, un nou mitjà de transport que va revolucionar el comerç, però també va canviar la fesomia de la ciutat i el port, separats durant molts anys pel cinturó de ferro.

Les obres portuàries i la Llei de l'Eixample de 1864 marquen un punt d'inflexió en la història de Tarragona, que mica a mica esdevindrà una ciutat moderna coincidint amb l'arribada de noves idees i conceptes aportats pel moviment ideològic de la Il·lustració, fruit de la Revolució Francesa. Per a fer efectiu aquest progrés calien dues actuacions bàsiques que eren enderrocar les fortificacions i connectar la part alta i baixa de la ciutat.

El primer pas es donarà quan l'any 1868 Tarragona deixi de ser plaça forta. Amb la desaparició de les muralles, els plans d'eixample, no només a Tarragona, sinó a totes les ciutats de l'Estat, prengueren un protagonisme gairebé absolut, que comptà amb el suport de les corrents liberals promulgades per la classe burgesa clarament en ascendència. Aparegué un nou concepte de ciutat del qual Tarragona no quedà exempta. El barri de la Marina s'anà configurant i poblant amb aquesta classe burgesa que veié una possibilitat clara de prosperar ubicant els seus habitatges i establiments comercials en aquesta nova zona emergent.

L'altre barri portuari per excel·lència i de nom pintoresc, el Serrallo, és el barri dels pescadors, format a partir de la segona meitat del segle XIX, quan, amb l'arribada del ferrocarril, les barraques dels pescadors, situades a la platja davant l'actual Moll de Costa, van haver de ser desallotjades.

Actuacions polítiques i empresarials força discutibles provocaren que a aquest nucli de pescadors se'ls designés un nou emplaçament, al costat del riu Francolí, a la banda oest del Port, supeditat a les seves necessitats d'expansió i creixement; un nou enclavament limitat pel riu, el mar, i més tard pel ferrocarril.

Uns orígens incerts i marcats per la provisionalitat que sens dubte han conformat l'evolució posterior del barri i també el caràcter, la perdurabilitat de les tradicions, i la idiosincràsia dels seus habitants que, durant molt anys, estigueren allunyats de la ciutat, vivint en condicions força precàries. Un barri en el qual s'han forjat nissagues de pescadors i altres oficis relacionats amb la mar com ara mestres d'aixa o calafats, però també peixateres, "remalladores" i, més recentment, restauradors.

Un nucli urbà que ha conviscut freqüentment amb els gestors portuaris i les seves decisions més o menys encertades, però amb una convivència generalment pacífica, de bon veïnatge i d'interès mutu, de la qual han sortit grans obres de millora del barri finançades pel Port de Tarragona. Només cal fer-hi una passejada avui per veure la revitalització d'aquest indret urbà de Tarragona on conviuen perfectament tradició i modernitat.

Coia Escoda Murria

Coia Escoda Murria, llicenciada en Geografia i Història per la Universitat de Barcelona, màster en Arxivística per la UAB i especialista en Gestió cultural per la URV és la responsable de l'Arxiu del Port de Tarragona, i autora de diversos llibres relacionats amb la història del Port de Tarragona com el titulat *El naixement dels barris del Port*, publicat l'any 2005 i realitzat conjuntament amb Lluís Ballester.

Rehabilitación edificio Palau de Mar

El edificio conocido antiguamente como Depósito General de Comercio, fue construido en el Puerto de Barcelona entre los años 1.895 y 1.900.

La edificación, de planta rectangular, se compone de dos cuerpos distribuidos en sótano, Planta Baja y tres plantas altas, con aproximadamente 30.000m² cubiertos.

Durante muchos años el edificio funcionó como depósito y almacén de mercancías para tránsito marítimo, con el correr de los tiempos y a pesar de contar con modernos elementos de transporte verticales como ascensores , montacargas y cintas transportadoras, bastantes adelantado para su época , el edificio se convirtió en obsoleto , producido por el cambio de la logística en el movimiento de mercancías con el gran auge de los contenedores y otros tipos de distribución.

Durante la transformación Olímpica de los años 1.990-1992 al edificio se le intervino con una rehabilitación intensa para su cambio de uso.

Carlos Marozof Malamud

Ingeniero de caminos, canales y puertos.

Com era el Port de Barcelona en la dècada dels vuitanta

La història del Port de Barcelona es plena de canvis que han estat supeditats al comerç i al desenvolupament per afrontar el constant creixement de trànsit de mercaderies i també passatgers.

L'objectiu d'aquesta conferència es difondre i donar a conèixer com era l'estat en que es trobava el Port de Barcelona abans de la transformació de la ciutat, i que estava anquilosada després de quatre dècades de règim franquista. Aquell moment de transició va comportar un seguit de remodelacions que inevitablement van arraconar oficis, costums i tradicions, donant pas a nous comportaments i hàbits de vida concordes amb les necessitats dels nous moments.

Xavier Martí Alavedra

Xavier Martí Alavedra, fotògraf, neix a Barcelona el 1956, estudia fins a COU (1979). Continua la seva formació al CIFB on comença a fer de professor de fotografia l'any 1983, activitat que ha anat exercint, paral·lelament amb altres labors professionals, fins l'actualitat en diferents instituts, aules de cultura i escoles d'art.

Activitats recents:

- Exposició individual "Barcelona Gent de Port 1980" al Museu Marítim Barcelona, del 20 setembre 2012 al 13 de Gener 2013. Edició del llibre Una visió del Port – Barcelona 1980.
- Creació i direcció les III Jornades de fotografia documental Can Basté 2012 del 12 al 15 de Novembre 2012.

Cartagena: el sitio y la historia forman un puerto con ciudad

Al abordar el tema del puerto de Cartagena, llaman la atención el propio sitio y su historia. El sitio, las montañas que rodean Cartagena, le dan forma y le dan las materias primas que lo han hecho importante y codiciado, desde antiguo, el esparto y las minas. La defensa del puerto, tanto por él mismo, como por el uso que se le da, genera su forma, desarrollo y las construcciones que alberga. En un estudio histórico, se ve el cambio de forma del propio puerto, de las construcciones y el espacio público que se genera, desde la época de los cartagineses, roma, reconquista, Carlos III, época contemporánea y hasta ahora. Estas edificaciones, construidas a lo largo de la historia, realizadas para servir a unas funciones específicas, forman el actual patrimonio histórico, que es extenso y variado, por tanto el reto de la intervención. Veremos unos ejemplos de intervención en patrimonio y de las posibilidades futuras.

Elisa Montoro Sánchez

Después de estudiar en Barcelona, ejerzo en Santa Pola y soy arquitecta municipal de Orihuela, la ciudad donde me he concienciado más, si cabe, de la importancia del Patrimonio Histórico y de la intervención en él. La relación con Cartagena, empezó con asombro y fascinación, por una ciudad tan cercana pero desconocida, que cuando empiezas a crearlo... siempre hay alguna sorpresa.

El Port de Ciutat de Mallorca, un objecte de desig

Las islas siempre han sido un objeto apetecible para los conquistadores del Mediterráneo; su posición estratégica, así como las condiciones de la bahía al sur de Mallorca y la ensenada de Porto Pí, puerto natural de abrigo, atrajeron los pueblos desde la antigüedad; primero a los cartagineses (los famosos honderos baleares participaron en sus tropas), luego a los romanos. Cecilio Mételo fue quien dio el nombre de *Palmensis* a nuestra ciudad. Se han encontrado numerosos pecios que confirman la importancia del comercio y la navegación en la época romana, en el puerto de la Ciudad de Mallorca.

Joana Roca Cladera

Relacionada amb el Port de Palma des de l'infància (el meu pare era enginyer del Port) vaig veure la construcció del Passeig marítim per allà els anys 50. Molt posteriorment des dels finals dels anys 70 he treballat amb els estudis històrics, planejament i rehabilitació dels barris relacionats amb el Port: el Puig de Sant Pere, barri de mariners, patrons de vaixells, mestres d'aixa i el Jonquet, barri de pescadors. També a més gran escala, en el marc del PGOU de Palma de 1985, vaig establir els paràmetres del Pla Especial del Port.

Intervención en el patrimonio del puerto de Ferrol: Arsenales y Ciudad

Se presenta la doctrina, criterio y experiencias del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) sus Comités Científicos de Itinerarios Culturales y de Fortificación y Apoyo Logístico sobre la manera de hacer una necesaria valoración, incluida la conservación, de los bienes culturales para determinar los condicionantes y propuestas de gestión, incluidos los planes directores para las intervenciones arquitectónicas en general.

El ejemplo del Puerto y Ciudad de Ferrol se incluye como muestra de un trabajo de valoración para la gestión, más particularmente por su época de construcción en la Ilustración y su evolución hasta el siglo actual.

Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto

Director del Centro Internacional de Estudios de Fortificación y Apoyo Logístico (CIEFAL) dependiente del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), órgano asesor de la UNESCO.

Accessibilitat als ports, per a tothom

L'accessibilitat al medi físic i sensorial, als productes i als serveis es una necessitat de la població actual, cada vegada més envellida, i un negoci de present i de futur. L'accessibilitat no està exclusivament lligada al terme "per a discapacitats", sinó que si està ben feta s'acompanya de l'adjectiu "desapercebuda", es a dir un disseny normalitzat per a tothom, on s'incorpori tots els sentits del ser humà, i no solament el visual, per aconseguir entorns, edificis i transports molt més amigables, confortables i segurs, inclús en el Patrimoni Portuari, en els barris del seu voltant, i a tota la ciutat. Sempre amb solucions compatibles amb el respecte mutu entre el Patrimoni i l'Accessibilitat.

"L'accessibilitat no es solament una necessitat per a les persones amb discapacitat, sino una avantatge per a tots els ciutadans".

Enrique Rovira-Beleta Cuyás

Arquitecte. Professor de la ESARQ-UIC Director del Postgrau en Accessibilitat i Disseny per a tothom. ESARQ-UIC. Responsable de l'accessibilitat dels Jocs Olímpics i Jocs Paralímpics de Barcelona'92, Fòrum de les Cultures Barcelona 2004, Expo Zaragoza 2008.

Plazas del Agua. Patrimonio, paisaje y poesía del espacio portuario en las villas vascas: de Baiona a Bilbao

Se trata de una lectura genérica a través de las diversas poblaciones portuarias situadas en el frente marítimo del Golfo de Bizkaia, desde el este Baiona en Iparralde, al oeste, Bilbao, en un litoral de 72 millas náuticas o 133 kilómetros, analizando la relación ciudad-puerto, su morfología urbana y aquellas otras referencias como el patrimonio construido, la actividad laboral o la antropología. Valores propios que las caracterizan a la vez que las diferencian entre sí y que comparten la ancestral vinculación del vasco con la mar, la navegación y la pesca.

Actualmente, se podría definir el concepto de plaza del agua como un lugar metafórico compuesto por la adición visual de una superficie colindante de agua abierta, indefinida, en puerto o ría, a un recinto urbanizado definido junto a la misma perteneciente al núcleo urbano. Estos espacios han tenido usos contrastados, los propios de un puerto y los característicos de una plaza. Una confluencia de agua y muelle, de atrio del mar y ágora cívica, tradicional escenario en el que ha tenido lugar la llegada de la pesca, el mercado y el intercambio de mercancías.

Gran parte de los acontecimientos sociales, ritos y celebraciones más importantes en la biografía del pueblo han ocurrido en este lugar. Constituye un paraje de excepcional interés urbanístico, quizá el más singular donde cotidianamente se manifiesta la actividad de la villa y transcurre una parte de la vida local.

Las *Plazas del Agua* representan el acuerdo armónico entre la naturaleza, que aporta la geografía y la humanidad, que le dota de urbanidad.

Iñaki Uriarte Palacios

Arquitecto.

XXXV CURSET AADIPA-COAC

JORNADES INTERNACIONALS SOBRE LA INTERVENCIÓ EN EL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC

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

PONÈNCIES
ABSTRACTS
DISSABTE 15

Patrimoni dels ports, identitat cultural i oportunitat pel futur

Els ports històrics amb forta presència en les seves ciutats han deixat una important petjada física, infraestructural, arquitectònica, urbanística i cultural en les societats. Els canvis tècnics i infraestructurals que ha implicat la introducció dels contenidors han deixat obsolets tècnicament i econòmicament molts vells espais portuaris, generalment en llocs centrals en relació a la ciutat amb alt valor de situació i, per tant, amb alt valor urbanístic i soci-econòmic. Reconvertir, renovar, rehabilitar aquests espais, els seus edificis i les seves instal·lacions és un objectiu i una experiència per nombroses ciutats. El patrimoni portuari és una petjada del passat que s'ha de conservar i revitalitzar. No és un problema, un cost, un inconvenient que ens ha deixat la història i que ens impedeix una planificació urbanística moderna, sinó tot el contrari: és un regal, una joia i una oportunitat per revitalitzar uns espais i uns barris portuaris que sovint són part indestriable de la identitat de la ciutat moderna.

Joan Alemany Llovera

Professor Universitat de Barcelona, Director de la revista Portus. Membre del Comité Científic de RETE y de l'Associació Internacional Ciutats i Ports. Autor de diversos llibres i articles sobre ports, ciutats portuàries i relacions port-ciutat. Ha realitzat treballs, projectes i informes sobre molts ports europeus i sobre una dotzena de ports d'Amèrica Llatina.

El Port de Rotterdam

La història de Rotterdam està íntimament lligada a la del seu port. La ciutat va néixer el s.XIII al voltant d'un dic al riu Rotte, molt pròxim al riu Mosa. Per la seva situació estratègica ràpidament es va fer amb el control del comerç fluvial. El port va anar estenent-se per les ribes del riu fins a arribar a la desembocadura al Mar del Nord. Al llarg de la història, Rotterdam ha anat incorporant al seu teixit urbà les àrees del port que han anat quedant obsoletes. Veurem alguns exemples de recuperació i extensió de la ciutat en diferents moments històrics. També veurem alguns exemples recents com el de Vierhavens i el campus universitari RDM.

Elisabet Barceló Quintana

Arquitecta.

The rehabilitation of the some urban port areas in historical Sardinian towns

El texto analiza unos proyectos de regeneración urbana que afectan puertos urbanos situados en ciudades históricas de Cerdeña (Caller, Olbia, Porto Torres, Castelsardo, l'Alguer) desde el punto de vista de políticas y de proyectos urbanos.

Alessandra Casu

Alessandra Casu es docente de Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Sassari, a l'Alguer, donde se entera de sostenibilidad y participación ciudadana, de periferias y regeneración urbana. Entre sus textos recientes: "La sottile linea mossa" en M. Savino (ed., 2010), *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, Angeli, Milano y, con S. Dettori y A. Plaisant (2012), "Strategic Plan and Evaluation: a proposal for the Cascais marina, Portugal", *Portus Plus*, n. 3.

Lecturas sobre Haifa. La transformación urbana del área portuaria

Ubicada en la costa del Mediterráneo oriental, dominando la bahía y extendida por la falda del Monte Carmelo, Haifa, la tercera ciudad más grande de Israel, con una población cercana a los 270.000 habitantes, hereda su desarrollo y prosperidad de los Imperios Otomán y Británico, que la consolidaron como puerta a oriente a comienzos del siglo XX.

Haifa, con un contexto geomorfológico inigualable, hoy día es un laboratorio apto para experimentar la transformación de una metrópolis portuaria. Actualmente se encuentra en marcha el plan de la ampliación del puerto, el mayor puerto de Israel, y las redes de infraestructuras. Se estudia la rehabilitación y reforma de sus alrededores, el frente portuario y el casco antiguo, mirando Barcelona como referencia, con el propósito de establecer y potenciar el dialogo de la ciudad - mar y la búsqueda de una simbiosis en la co-existencia, portuaria (mercantil y militar) y ciudadana, con sus distintas necesidades.

La lectura sobre el puerto de Haifa y los diferentes episodios de su crecimiento, se centra en el papel del puerto en la transformación del ámbito metropolitano, en la ampliación de redes de infraestructuras, las nuevas instalaciones portuarias y las nuevas tecnologías. Indaga, sobre estrategias de desarrollo de ciudad, susceptibles de articular el máximo potencial de su patrimonio geomorfológico, urbano, económico y cultural. Explora, finalmente, cuáles serían los nuevos escenarios para el frente marítimo, la contribución de la recalificación de usos y la renovación urbana, en el proceso de dinamización de su relación con el mar, y el potencial de dichos escenarios como áreas de nueva centralidad.

Anat Chervinsky

Arquitecta por la ETSAB, UPC, 2003.

Elaborando su investigación sobre la ciudad de Haifa y su puerto en el marco del "Master de Investigación en Urbanismo" en el DUOT de la UPC, bajo la tutoría del arq. Carles Llop Torné.

Profesora de taller de urbanismo (PFC) en Bezalel – The Academy of Arts and Design, Jerusalén y en "Wizo Haifa" - The Neri Bloomfield School of Design and Education.

Trabaja en desarrollo de proyectos urbanos en diferentes escalas.

Del port de Tararon al Front Marítim del Serrallo

Les ciutats són fruit de les seves circumstàncies o factors. El primer assentament Tarakon, va derivar en un segon, Kesse, i un suburbi portuari. Hanníbal de camí als Alps, deixà a Tarakon la reraguarda. Scipio, en veure la idoneïtat estratègica del lloc, i va establir el seu campament i port d'hivernada, que derivà en Tarraco, capital de la Hispania Citerior.

El port actual comença a desenvolupar-se al 1790. S'inicia el nou Barri de Marina. Sorgiren edificis com Casa Gasset, arquetip de la nova tipologia, amb amplis magatzems sota arcades i elements singulars com els miradors. Al 1869 el Serrallo comença la seva consolidació.

Al 2005 un recull de factors deriven en la Reforma del Front marítim del Serrallo. A partir del vial corbat s'articula una gradació òptima de les intensitats d'usos. Estanys, parterres, palmeres, enllumenat, pèrgoles, mirador i guèiser són els elements formals que configuren el nou espai. Al 2010, la Remodelació del Moll de Costa completa la intervenció.

La recuperació del Pòsit de Pescadors oferirà un nou espai al renascut barri del Serrallo.

Xavier Climent Sánchez

Arquitecte. Quasi tota la seva activitat es desenvolupa a les comarques de Tarragona. Quant a la rehabilitació destaquen els Ajuntaments d'Ulldecona, i Tarragona (parcial), la casa de Cultura d'Ulldecona, Casa Gasset (Oficines de la Generalitat), Església de S. Jaume a Ulldemolins, edifici Mar i Sol a Salou, i Diari de Tarragona. Quant a remodelació d'espais públics el Front Marítim del Serrallo i el Moll de Costa a Tarragona. I com a obra nova els Teatres de Tarragona i Torredembarra (en construcció).

Caps i amarradors de la ciutat: el port de Sant Feliu de Guíxols

Sant Feliu, sortida natural cap el mar de la Vall d'Aro, és una Badia de 40 hectàrees amb una obertura de 1.200 metres. Al llarg del temps el port ha actuat com a espai exterior de l'important monestir benedictí, com a moll pesquer i com a peça important en el la indústria del suro a partir del s. XVIII. En el segle XIX juga un paper important en els projectes urbanístics dels eixamples de la ciutat burgesa.

També hi juga un paper important en aquest moment la relació amb el carrilet, la nova via fèrria, amb la implantació de l'estació del tren a la ciutat.

Amb l'arribada del turisme a partir del segle XX el port comença a entrar en un procés de lenta davallada de l'activitat pesquera i comercial i agafa embranzida l'aspecte comercial i esportiu.

Als darrers anys el debat pendent és quina vocació ha de tenir el port i quins usos cal peveure-hi, quin ha de ser el seu paper en relació a la ciutat i amb una relació de complementarietat amb altres ports veïns com el port pesquer de Palamós o el port esportiu del Port d'Aro.

A la nostra ponència presentarem algunes idees que poden estructurar el debat sobre el paper que pot jugar aquest port en el futur, agafant els caps de la memòria històrica i fent amarratges amb les línies directrius de la ciutat del s. XXI.

Josep Maria Fortià Rius

Doctor arquitecte. Vinculat a Sant Feliu de Guíxols des del 2001 per temes professionals, rep l'encàrrec de Ports de la Generalitat el 2009 de revisar el Pla Especial del Port de Sant Feliu de Guíxols, aprovat el 2003. A partir d'aquí ha treballat en diferents temes i escales d'intervenció en el Port de Sant Feliu.

Museu de la Pesca de Palamós. Biografia d'un lloc

On es parla de la importància d'un lloc per acollir positivament un projecte. Considerem el món de la pesca com a protagonista principal, es parla de patrimonis tangibles i intangibles. De totes aquelles coses que cal conservar i explicar perquè ens ajudin a entendre el present i a projectar el futur. De tot allò que provoca curiositat i de tot allò que crea complicitat. Es parla d'arquitectura, de museografia, de pesca i de cuina. Es a dir, de cultura.

Daniel Freixes Melero

Arquitecto.

Ports Fluvials i estructura del Territori. El tram baix del riu Ebre

Tots els rius, i també l'Ebre, han estructurat històricament el territori a través del qual passen, a partir de les línies de comunicació que s'han generat a través seu, tant de persones com de mercaderies. Però també l'estructuren transversalment. I ha estat així des de l'antiguitat fins que els nous mitjans de comunicació han desplaçat o fet desaparèixer el tradicional que era el transport a través del riu.

Hi ha en el riu Ebre restes des d'època ibèrica (el moll al racó de l'Aixerí a Vinebre, o diversos assentaments elevats) fins a l'actualitat, amb menció especial a les restes medievals (castells d'Amposta, Tortosa, Móra, Ascó, Riba-roja, Faió o Mequinensa, torres medievals, etc.), però també elements d'època moderna. També és bo veure en detall les façanes fluvials de les poblacions riberenques, amb murs de contenció i els seus baixadors, o bé els embarcadors privats, i elements singulars com les portes de les ciutats, edificis portuaris (llotja, magatzems, etc.), i si han canviat molt al llarg dels anys i com s'han poguts reutilitzar, a més de comprovar com ha influït en el desenvolupament urbanístic.

Com a estructurador del territori s'ha de veure com ha estat la circulació de les embarcacions (llaüts, vapors, etc.), amb els elements singulars que hi puguin haver a la vora, molins de diverses èpoques, però també els elements dels canal de navegació, com se situen els embarcadors actuals i antics, amb rescloses per deixar passar embarcacions d'un lloc a altre. També s'ha de recordar els passos de barca per a passar d'una riba a l'altra del riu, que han facilitat la comunicació, ara només en part substituïts per ponts. I s'ha de veure què en queda, de tot això.

En definitiva, el que cal és tenir elements que serveixin per conèixer la relació existent entre les poblacions riberenques i el riu en tots els seus vessants, també amb l'estudi de les construccions portuàries o relacionades amb el tràfic fluvial que sorgeixen a la vora del riu.

Dídac Gordillo Bel

Dídac Gordillo Bel, arquitecte, actualment vocal de Junta d'AADIPA de les Terres de l'Ebre. Col·laboració en publicació sobre el creixement urbanístic d'Amposta, encara en fase de maquetació.

La reforma de los puertos: oportunidades urbanas y experiencias opuestas de captación de la plusvalía generada

La reforma de infraestructuras portuarias, provocada fundamentalmente por la nueva organización logística de su gestión, ha llevado a que indefectiblemente hayan quedado obsoletas sus instalaciones, pensadas normalmente en el siglo XIX cuando el puerto era simplemente un lugar de refugio de buques para carga y descarga.

Para la modernización de esos puertos se ha recurrido a la búsqueda de espacios libres más alejados de su posición originaria, quedando sobrantes, en consecuencia, amplios espacios de muelles ubicados normalmente en los frentes marítimos de las ciudades portuarias.

Precisamente por su posición, esos espacios han sido objeto de operaciones urbanísticas para su recuperación para el uso de todos los ciudadanos, sea con actividades comerciales, de residencia o de generación de empleo, sea con actividades de ocio. Las semejanzas y diferencias entre esas operaciones (llevadas a cabo en la mayoría de grandes ciudades-puertos del planeta) ha dado, incluso, origen a un nuevo concepto de espacio urbanístico denominado "wáter-front", sobre el que han corrido "ríos de tinta" en las últimas décadas.

Más allá de la bondad de la propuesta de ordenación de cada caso, lo que interesa destacar es que esos grandes proyectos pueden ser agrupados en dos grandes categorías: aquellos que han buscado extraer el máximo de beneficio de las rentas de posición de ese suelo (Docklands de Londres, Puerto Madero de Buenos Aires, entre los más famosos) y aquellos otros que se han regido por criterios de recuperación de espacio público por la ciudad, en la certeza de que ella era la productora de la mayor parte de la plusvalía de la operación de recuperación.

La ponencia trata de poner de relieve esos dos enfoques del problema (coincidentes en mayor o menor proporción en todos los casos analizados), con ejemplos sobre su contenido y modo de gestión, deteniéndose en el caso de Barcelona (por su proximidad) y en el actualmente en marcha de Rio de Janeiro (por su actualidad).

Manuel Herce Vallejo

Profesor titular de urbanismo de la Universidad politécnica de Catalunya. Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Medalla al Merito profesional del colegio Nacional de ingenieros. Ex miembro de la Comisión Técnica del Plan Delta (plataforma puerto-aeropuerto). Autor de diferentes libros y artículos sobre infraestructuras y urbanismo, entre ellos: *"Infraestructuras y medio ambiente"*, ed, UOC, Barcelona 2012.

Vilanova i la Geltrú, una mirada des del mar

Una mirada es mirar des de el mar a la costa, aquest límit que separa la terra i el mar. El final del massís del Garraf ,arriba la esplanada de Vilanova amb un primer assentament iber-roma, una primer front marítim assentament de un poblat mariner. Les primeres urbanitzacions noucentistes de Sant Cristòfol, i la primera urbanització de xalet modernistes principis del segle XX de Ribes Roges en la línia de la costa, el far que encara em guia, com el port que ha estat incorporat en el planejament del eixample de Vilanova 1876,búnquers de la guerra civil ,les Ermites, projecte de enginyeria del Moli de Mar fins, Torres de defensa de Isabelines la recuperació de la Platja Llarga com protecció del medi ambient com fet rellevant per les costes catalanes.

Josep Maria Pujol Torres

Arquitecte.

Transformació del Port de Tànger: el sistema del espais públics

Tànger, ciutat de vocació internacional al llarg de la Història, disposa en aquest moment dels elements necessaris per retrobar un status que es va consolidar durant la primera meitat del segle XX. La gran geografia de la badia, la topografia que posa la Medina en escena i la batimetria de l'Estret, que ha dictat la implantació i les evolucions del Port, han compost un conjunt únic i indissociable.

Aquesta escenografia urbana notòria va acompanyada d'una continuïtat arquitectònica construïda a través el temps en afegir les influències vingudes de fora per conformar l'esperit tangerí.

L'equació ciutat-port s'estableix avui dins un context nou d'aglomeració de més d'un milió d'habitants que està esdevenint la gran metròpoli costanera del nord del Marroc.

El primer objectiu del treball conjunt ha estat de retrobar una relació directa entre la ciutat i l'aigua i crear un gran espai vital a l'escala de la nova aglomeració, dins el respecte a l'història social i física del lloc.

Els temes principals a resoldre dins el Pla d'Ordenació han estat l'ampliació de la superfície d'aigua, la implantació de un nou port esportiu i la reubicació del port pesquer, la definició dels àmbits de lligam entre la ciutat existent (Medina, Ciutat Internacional) i el nou front portuari i marítim a través de la proposta d'espais públics, així com l'organització en l'espai dels programes d'habitatge, hotelier, oficines i equipaments.

Olga Tarrasó Climent (Espinàs i Tarrasó)

Arquitecta. L'any 2010 *Espinàs i Tarrasó* van ser convidats per l'equip francès d'urbanistes *Reichen, Robert & Associés* a participar conjuntament en una consulta directa sobre la remodelació urbanística i paisatgística del port urbà de Tànger. La proposta va ser acceptada i vàrem rebre l'encàrrec de la SAPT d'elaborar un Pla d'Ordenació, base per a la posterior elaboració de projectes constructius dels conjunts edificats i els espais públics.

Dues restauracions de l'arquitecte Adolf Florensa a les Drassanes de Barcelona

Les restauracions de l'arquitecte Florensa al voltant dels anys 1950 varen permetre reformar un edifici de caràcter industrial – que en aquell moment era una caserna – per tal d'esdevenir un museu.

Robert Terradas Muntañola

Doctor Arquitecte. Les drassanes de Barcelona, Traçat, Construcció i Restauració va ser el tema de la tesi doctoral.

Programa de jornades

dijous 13 jueves *thursday*

INAUGURACIÓ OFICIAL

LLUÍS XAVIER COMERON i GRAUPERA
Degà del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya
ANTONI NAVARRO i COSSIO, President de l'AADIPA
ALBERT PLÀ i GISBERT, Director del XXXVè Curset

DIFUSIÓ I RECERCA EL PATRIMONI PORTUARI

ALBERT PLÀ i GISBERT, Arquitecte

EL LLIBRE: l'editor

XAVIER ALBERTÍ ORIOL
Promotor col·lecció d'Arquitectura Tradicional
"Cases vora mar", Brau edicions

COMUNICACIONS:

Lectura de 7 Comunicacions seleccionades:
"Análisis morfológico del Bósforo como un borde"
"Les Peroles o Tints, edificacions pesqueres"
"Restauració del Portal de l'antic Llatzaret de Salou"
"Puerto Alegre y su puerto"
"Puerto de Santa Cruz de Tenerife, elemento revitalizador"
"Land Market in the conservation of the Port Heritage"
"Estibadors, patrimoni cultural immaterial"

L'AUDIOVISUAL:

EVA SERRATS LUYTS
Arquitecte, Realitzadora i Productora de Cinema a Leve_Cinema & Architecture.
Mediterranean Windows: Fishing & Housing

LA HISTÒRIA I ELS PORTS

MAR, CIUTAT I TERRITORI. ELS PORTS
XAVIER CASANOVAS BOIXEREU
Arquitecte Tècnic, Arqueòleg.
Professor de l'EPSEB-UPC. President de RehabiMed

ELS CONSOLATS DE MAR. BARCELONA
XAVIER CORONAS GUINART
Secretari General de la Cambra de Comerç de Barcelona

Plataformes URBANES EN El front PORTUARI DE BARCELONA
JOAQUIM ESPAÑOL LLORENS
Dr. Arquitecte. Professor de l'ETSAB-UPC i de l'Accademia di Architettura della USI a Mendrisio

PATRIMONI PORTUARI: UN PATRIMONI A PRESERVAR
ELVIRA MATA i ENRICH
Directora Tècnica del Museu Marítim de Barcelona. Comitè Executiu del Congrés Internacional de Museus Marítics. Presidenta Honorífica de l'Associació de Museus Marítics del Mediterrani

EMPÚRIES: PATRIMONI I ARQUEOLOGIA D'UN ANTIC ENCLAVAMENT PORTUARI
MARTA SANTOS RETOLAZA
Arqueòleg - Directora del Museu d'Arqueologia de Catalunya- Empúries

PUERTOS FORTIFICADOS: GLOBALIZACIONES DEL PASADO
SALVADOR MORENO PERALTA
Arquitecte Urbanista

divendres 14 viernes *friday*

INTERVENCIONS ALS PORTS

REHABILITACIÓ DEL EDIFICIO PALAU DE MAR
CARLOS MAROZOF MALAMUD
Enginyer de Camins, Canals i Ports

ACCESSIBILITAT ALS PORTS PER A TOTHOM
ENRIQUE ROVIRA-BELETA CUYÀS
Arquitecte

REFORMA DE L'ANTIGA ESTACIÓ MARÍTIMA DEL PORT DE BARCELONA
LLUÍS CLOTET BALLÚS
Arquitecte

TRANSFORMACIÓ D'UN ANTIC EDIFICI PORTUARI EN MUSEU D'HISTÒRIA DE CATALUNYA
JOSEP BENEDITO i ROVIRA
Arquitecte

ORIGEN I CREACIÓ DELS BARRIS PORTUARIS DE TARRAGONA
COIA ESCODA MURRIA
Arxiu del Port de Tarragona. Autoritat Portuària de Tarragona

PLAZAS DEL AGUA
ÑAKI URIARTE PALACIOS
Arquitecte

PUERTO DE TORREVIEJA: TRANSFORMACIÓ URBANA Y ACCESIBILIDAD
EDUARDO ELKOUSS
Dr. Arquitecte

CARTAGENA: EL SITIO Y LA HISTORIA. UN PUERTO CON CIUDAD
ELISA MONTORO SANCHEZ
Arquitecte. Ajuntament d'Oriola

MUSEOGRAFIA DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA
JOSEP BOHIGAS ARNAU
Arquitecte

INTERVENCIÓN EN EL PATRIMONIO DEL PUERTO DE FERROL: ARSENALES Y CIUDAD
JUAN ANTONIO RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO
Director del CIEFAL de ICOMOS

EL PORT DE CIUTAT DE MALLORCA. UN OBJECTE DE DESIG
JOANA ROCA CLADERA
Arquitecta

GÉNOVA Y SEVILLA.
DOS ASTILLEROS, UNA ESTRATEGIA COMÚN
GUILLERMO VÁZQUEZ-CONSUEGRA
Arquitecte

el Port de Barcelona en la d'Ècada de 1980
XAVIER MARTÍ ALAVEDRA
Fotògraf

LES REIALS DRASSANES DE BARCELONA (mmb)
VISITA A L'EXPOSICIÓ FOTOGRÀFICA
PRESENTACIÓ DEL PREMI EUROPEU AADIPA
D'INTERVENCIÓ
EN EL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC

SOPAR - REIALS DRASSANES DE BARCELONA

dissabte 15 sábado *saturday*

TERRITORI URBÀ: BARRIS I PORTS

VILANOVA I LA GELTRÚ, UNA MIRADA DES DEL MAR

JOSEP MARIA PUJOL TORRES

Arquitecte. Diputació de Barcelona

Caps i amarradors de la ciutat: el port de Sant Feliu de Guíxols

JOSEP MARIA FORTIÀ RIUS

Arquitecte

Patrimoni dels ports, identitat cultural i oportunitat pel futur

JOAN ALEMANY LLOVERA

Professor UB, Director de la revista Portus. Membre del Comitè Científic de RETE i de l'Associació Internacional Ciutats i Ports

LES REIALS DRASSANES DE BARCELONA

ROBERT TERRADAS MUNTAÑOLA

Dr. Arquitecte

EL PATRIMONI ARQUEOLÒGIC SUBAQUÀTIC-EMPÚRIES

GUSTAU VIVAR LOMBARTE

Arqueòleg. Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya

TRANSFORMACIÓ DEL PORT DE TANGER: EL SISTEMA

DELS ESPAIS PÚBLICS

OLGA TARRASÓ CLIMENT

Arquitecte

LA REFORMA DE LOS PUERTOS: OPORTUNIDADES URBANAS Y EXPERIENCIAS OPUESTAS DE CAPTACIÓN DE LA PLUSVALÍA GENERADA

MANUEL HERCE VALLEJO

Dr. Enginyer de Camins, Canals i Ports. Professor UPC.

EL PORT DE ROTTERDAM

ELISABET BARCELÓ QUINTANA

Arquitecte

DEL PORT DE TARAKON AL FRONT MARÍTIM DEL SERRALLO

XAVIER CLIMENT SÁNCHEZ

Arquitecte

LECTURAS SOBRE HAIFA. LA TRANSFORMACION URBANA DEL AREA PORTUARIA

ANAT CHERVINSKY

Arquitecte

THE REHABILITATION OF SOME URBAN PORT AREAS

IN HISTORICAL SARDINIAN TOWNS

ALESSANDRA CASU

Urbanista. Professora Facoltà d'Architettura, Università di Sassari

PORTS FLUVIALS I ESTRUCTURA DEL TERRITORI. EL TRAM BAIX DEL RIU EBRE

DÍDAC GORDILLO BEL

Arquitecte

MUSEU DE LA PESCA DE PALAMÓS.

DANIEL FREIXES i MELERO

Arquitecte

diumenge 16 domingo *sunday*

Visita als ports de Sant Feliu de Guíxols i Palamós

SANT FELIU DE GUÍXOLS

ARRIBADA A SANT FELIU DE GUÍXOLS.

Recepció per l'Alcalde de Sant Feliu de Guíxols, l'Il·lm. Sr. Joan Alfons Albó i Albertí.

Visita de l'edifici del Salvament Marítim, el Tinglado del Port, el Fortim, el Club Nàutic i les instal·lacions portuàries, i passeig pel front marítim, acompanyats de l'arquitecte Roman Domènech, l'arquitecte tècnic Jordi Salvat i la Sílvia Alemany, directora del Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols

PALAMÓS

Visita a l'Espai Peix, el Museu de la Pesca de Palamós

i les instal·lacions portuàries, acompanyats de l'arquitecte Daniel Freixes, el Director del Museu el Sr. Miquel Martí,

i el Director de la Càtedra d'Estudis Marítims de la Universitat de Girona el Dr. Joan Ll. Alegret

CLOENDA I COMIAT DE LES JORNADES

acompanyats de l'Alcalde de Palamós, l'Il·lma. Sra. Maria Teresa Ferrés i Àvila, i el Director del XXXVè Curset, l'Albert Plà i Gisbert