

Alicante. La ciudad y el puerto: un destino común

La ciudad de Alicante ha estado ligada históricamente a su puerto. No se puede entender el proceso de formación del tejido y estructura urbana en el borde marítimo si no se contempla la presencia del puerto. Si esta última afirmación se puede aplicar a cualquier situación de emplazamiento del puerto con relación a la ciudad, con mayor razón para el caso de Alicante por su fuerte inserción puerto-ciudad. El puerto moderno de Alicante comenzó a construirse a mediados del siglo XIX, cuando la ciudad estaba todavía aislada del mar por las fortificaciones. El modelo morfológico de obra marítima fue similar a otros puertos del Mediterráneo español: formación de una dársena interior a partir de la modernización y ampliación del dique de Levante existente, y construcción de contradique en Poniente. Posteriormente se prolongará el primero para conformar la dársena interior, y más tarde el puerto se extenderá hacia Poniente mediante rellenos. Este es a grandes rasgos el modelo de infraestructura portuaria del puerto de Alicante hasta después de la Guerra Civil.

Las transformaciones de la ciudad moderna en el siglo XIX se manifiestan por los cambios derivados de la introducción de innovaciones técnicas. Uno de esos cambios se revelarán por las nuevas escalas de los espacios públicos ligados a las infraestructuras, que será más perceptible en ciudades pequeñas y medias como Alicante. La marquesina de cerchas Polonceau de la estación de ferrocarril de Madrid con sus 30 m de luz libre, del mismo tipo de la estación de Saint Lazare de París que fascinaron a Monet, cubrió un espacio público de escala y naturaleza completamente nueva. Pero debió de ser la nueva dársena portuaria interior con sus 25 hectáreas de espejo de agua, la que asombró a los ciudadanos alicantinos de la segunda mitad del XIX, cuando prácticamente toda la ciudad construida entonces se podría haber alojado en esa lámina de agua. No es extraño que en el imaginario de la época,

Alicante. City and Port, a Shared Destiny

The city of Alicante is linked historically to its port. It is impossible to understand how the urban fabric and structure developed on the coastline, without considering the presence of the port. If this statement can be applied to the location of any port in relation to the city, it is all the more relevant in the case of Alicante because of the significant degree to which the port is inserted into the city.

Construction of the modern port of Alicante began in the mid-19th century, when the city was still cut off from the sea by its fortifications. The morphological model for the maritime works was similar to that of other ports in the Spanish Mediterranean area: the inner dock was created as a result of the modernisation and extension of the existing east seawall, and a breakwater was built to the west. The east seawall was subsequently extended to make the interior dock, and the port was later extended westwards over a landfill. This essentially describes the infrastructural model followed in the Port of Alicante up to the period after the Civil War.

The transformations of the modern city in the 19th century involved changes required by the introduction of technical innovations. One such change involved a shift in the scale of the public areas linked to the infrastructure, which were much more evident in small and medium-sized cities such as Alicante. The Polonceau trussed roof in the Madrid railway terminal with its 30-m free span, the same type used in the Saint Lazare terminal in Paris that so fascinated Monet, covered a public area the scale and

nature of which were completely new. However in the second half of the 19th century, the citizens of Alicante must have been particularly awed by the new inner port jetty with its 25-ha water surface, a strip of water on which practically the entire city of the time would have fit. It is not surprising that in the imagination of the time, and through the middle of the 20th century, the dock at Alicante would exercise a powerful attraction for artists from the painter E. Varela to the writer Gabriel Miró.

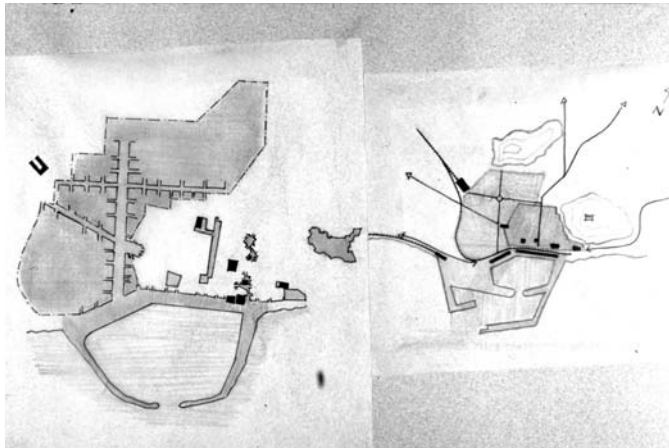
These considerations are not a nostalgic look to the past. They bestow a certain value to the port docks as a legacy, in their quality as a construction and as a public area. This is why we take issue with its current indiscriminate occupation by powerful concrete jetties, which distort the original emphatic geometry created by its edges.

When the coastal city wall was demolished in the second half of the 19th century, the port and its dock emerged as a strip of water and land skirting the town. The relationship between the city and port areas which took place, before the demolition of the city wall, through a gate connecting the East seawall (a link replete with meaning), became more intimate after the wall was gone. From then on there was a very intense physical, visual and social interpenetration between the city and the port, which disappeared in the early years of the 20th century, when a fence was erected that isolated the old port from the city up to the end of the century.

The port is an infrastructure that simultaneously separates and connects the city

Espejo de agua de la dársena interior del puerto de Alicante en el último tercio del siglo XIX, cuando se completó el dique de Poniente.

Water surface of the inner dock of the Port of Alicante in the last third of the 19th century, when the east seawall was completed



y hasta mediados del siglo XX, la dársena alicantina ejercerá una enorme atracción a los artistas desde el pintor E. Varela al escritor Gabriel Miró. Estas consideraciones no son una mirada nostálgica del pasado, tienen un sentido que otorgan valor patrimonial a la dársena del puerto, como obra y como espacio público. Por eso nos parece tan discutible su actual ocupación indiscriminada por potentes pantalanés de hormigón distorsionando además la rotunda geometría original materializada por sus cantiles.

Cuando se derribó la muralla de costa en la segunda mitad del XIX, el puerto y su dársena se erigen como un zócalo, de agua y tierra, del casco urbano. La relación entre los espacios urbanos y portuarios que antes del derribo de la muralla se realizaba a través de una puerta de conexión con el dique de Levante (eje de unión muy rico en significados), se hace más íntima tras la desaparición de aquella. A partir de entonces se produce una penetración, física, visual y social, muy intensa de la ciudad y el puerto, o del puerto y la ciudad, que desaparecerá cuando en los primeros años del siglo XX, se levanta la cerca que aisló hasta final del siglo el puerto antiguo y la ciudad.

El puerto es una infraestructura que, simultáneamente, separa y une la ciudad con el mar. Por un lado, sus obras de defensa y abrigo la separan del mar, pero por otro las acercan a las aguas tranquilas de sus dársenas, y los diques que penetran en el mar son como caminos sobre el agua que multiplican las miradas sobre la ciudad y desde esta sobre el horizonte marítimo. El establecimiento de esas barreras físicas supuso una ruptura de la continuidad entre los espacios urbanos y los portuarios, y entre la ciudad y el mar, debido al papel mediador del puerto entre ambos.

En España las operaciones de cambio de uso en antiguos espacios portuarios se iniciaron a mediados de la década de los ochenta del

with the sea. On the one hand, the sea defences and sheltering structures separate it from the sea, but on the other they bring the city closer to the still waters of its docks, and the quays that penetrate the sea are like paths over the water that allow the city to be seen many times over from the sea, and for the horizon of the sea to be seen from the city. The erection of these physical barriers created a break in the continuity between the urban areas and the port, and between the city and the sea, because of the role of mediator that the port had played between them.

In Spain, changes in the use of old port areas began in the mid 1980's. The Moll de la Fusta wharf project (1985) planned by M. Solá-Morales led the way and is still considered outstanding for its rigour and formal quality. From that period, we might also mention the Santander project designed by J. A. Fernández Ordóñez Pérez Pita y Junquera, and the Bofill project for A Coruña, neither of which went beyond the design stage.

In 1988, the Alicante Port Authority began drafting the Special Plan for the port of Alicante, which proposed the first waterfront project for the inner dock area.

The approval of this plan in 1992 marked the beginning of the project in the eastern area of the port with a programme for commercial and recreational use including a marina in the inner dock with 1200 berths (to be added to the 400 existing berths of the Regattas Club). The project was managed and executed through a call for tenders, under which the winning company would plan the projects, perform the works, operate the new facilities and provide the services there.

This operational model represents one of the functional weaknesses of the port of Alicante. The particularly sensitive character of the port as a place nurturing such a close relationship with the city should have warranted a greater degree of public control over the results of the project in formal, architectural and visual terms. However, by adopting this concessionary system, the Port Authority delegated the totality of the functions, from city planning to architectural design, to a property developer and the quality of the results are clearly a matter of opinion.

The same concessionary procedure was adopted as part of the actions in the east area, when a 42,000 m² shopping area was opened in 2000.

Fortunately, subsequent endeavours in other former port areas in Spain have opted for the "competition for ideas or projects" model, which makes it possible to guarantee and monitor the quality of the final result. There are some notable examples, like Vigo (architect Vázquez Consuegra) Tenerife (architects Herzog and Meuron), and Málaga (architect Jerónimo Junquera), in addition to more recent examples such as Las Palmas.

In any case, Alicante's waterfront project has been a popular success since it

opened. However, there are alternatives to the model followed up to now that also guarantee very attractive solutions for the citizens and would have helped to requalify the city's urban front.

The following are some of the contents of these alternatives.

First, the effects of any action aimed at changing the use of old port areas should be seen in light of the strategic role that the port plays in the urban territory as a whole. This approach would make it possible to decide upon the most appropriate uses, instead of merely mimicking the leisure centre-shopping mall model. Ensuring an appropriate mix of uses and activities is a guarantee of functionality and sustainability. Secondly, the public character of the planned areas should be strengthened. The public area must play a leading role in these actions and not be simply considered a residual element at the service of the planned uses, as in the case in Alicante. Thirdly, a port waterfront operation generally involves areas that are part of the collective memory of the citizens. The city's history is inseparable from that of its port. And that history is replete with elements that give form to the portscape, from a crane or warehouse to the geometrical purity of its hewn edges. For that very reason, the protection and cultivation of the port heritage is a responsibility towards the historical memory of the city; and when the projects are wrought into quality architecture, this favours the creation of a landscape that maintains the significance of the port, while avoiding the results of more common waterfront operations that produce what we might call a "generic landscape", in other words, the form that a place adopts when all signs of identity, memory and meaning have been erased.

One of the terrains where this dichotomy between city and infrastructure and between urban planning and engineering can be seen in material terms is inside the port. The complexity of the phenomena and scales that converge in urban port areas is not an issue that is often addressed by the disciplines mentioned above, and the port defends a sectoral point of view as a reaction to the scant thought that city planning gives to the spatial and functional scales converging in the port. We need to invent a new urban planning approach to apply to problem-solving and actions in urban port areas.

Waterfront operations in old port areas do not provide anything new from the perspective of the relationship between city and port infrastructure, because they involve areas from which port operations have been withdrawn, and therefore, as the relationship between works and operations has been severed, the character and meaning of the infrastructure is lost. The real urban problem of integration



siglo pasado. La intervención del Moll de la Fusta (1985) proyectado por M. Solá-Morales fue la pionera y continua destacada por su rigor y calidad formal. De esa misma época son los proyectos de Santander proyectado por J. A. Fernández Ordóñez Pérez Pita y Junquera, y el de Bofill para la Coruña, ninguno de los cuales pasó de la fase de proyecto.

En 1988 la Autoridad Portuaria inicia la redacción del Plan Especial del Puerto de Alicante, que proponía la primera intervención de waterfront sobre el área de la dársena interior. Una vez aprobado este Plan en 1992, se inició el proceso para la intervención en el área portuaria de Levante, con un programa de usos comerciales y de ocio además de una marina deportiva en la dársena interior para 1200 atraques (que se añadirían a los 400 del Club de Regatas ya existentes). El procedimiento seguido de gestión y ejecución fue el de concesión mediante concurso público, de tal modo, que la empresa adjudicataria redactaba los proyectos, ejecutaba la obra y explotaba los nuevos usos que se implantasen.

Esta modalidad es una de las debilidades de la operación del puerto alicantino. El especial y sensible carácter del lugar portuario con una relación tan estrecha con la ciudad hubieran exigido un mayor control público del resultado formal, arquitectónico y paisajista de la intervención. Sin embargo la Autoridad Portuaria, al adoptar este sistema de concesión delegaba en una empresa inmobiliaria desde el diseño urbanístico hasta el arquitectónico, y los resultados son, como se pueden comprobar, discutibles.

Este procedimiento de concesión fue el mismo seguido en la intervención del área de Poniente, donde se inauguró en el año 2000 un centro comercial de 42.000 m².

Afortunadamente otras intervenciones posteriores sobre antiguos espacios portuarios realizadas en España han optado por la modalidad de concurso de ideas o de proyectos que permiten garantizar y controlar la calidad del resultado final. Hay algunos ejemplos notables, como Vigo (arq. Vázquez Consuegra) Tenerife (arquitectos Herzog y Meuron, y Málaga (arq. Jerónimo Junquera) entre otras más recientes como las Palmas.

En cualquier caso la operación de waterfront de Alicante ha sido un éxito popular desde su inauguración. Pero hay alternativas al modelo seguido hasta ahora que también garantizan soluciones muy atractivas para los ciudadanos y hubieran revalorizado el frente urbano de la ciudad.

Algunos de los contenidos de estas alternativas serían.

En primer lugar los efectos de una intervención de cambio de uso en antiguos espacios portuarios debería contemplarse desde el papel estratégico que el puerto tiene en el conjunto del territorio urbano. Este enfoque permitiría decidir los usos más adecuados en lugar de optar miméticamente por el modelo ocio-comercio. Asegurar un adecuado nivel de mezcla de usos y actividades es una garantía de funcionalidad y sostenibilidad.

En segundo lugar debería reforzarse el carácter público de los espacios proyectados. El espacio público debe ser el protagonista de estas intervenciones y no tener una condición residual dependiente de los usos proyectados, como ocurre con la intervención de Alicante. En tercer lugar, una operación de waterfront portuario suele intervenir sobre espacios ligados a la memoria colectiva de los ciudadanos. La historia de la ciudad es inseparable de la de

su puerto. Y esa historia está prendida de los elementos que dan forma al paisaje portuario, desde una grúa o un tinglado a la pureza geométrica de los cantiles. Por tanto la protección y puesta en valor del patrimonio portuario es una responsabilidad para con la memoria histórica de la ciudad, pero también cuando los proyectos se materializan en una arquitectura de calidad, todo ello favorece la creación de un paisaje que manteniendo los significados portuarios se aleja de esas operaciones de waterfront, tan extendidas, que producen los que podríamos denominar un "paisaje genérico", que es la forma que adopta un lugar cuando se ha borrado de él todo signo de identidad memoria y significado.

Uno de los territorios donde se materializa la dicotomía entre ciudad e infraestructuras, entre urbanismo e ingeniería, es en el puerto. La complejidad de los fenómenos y escalas que confluyen en las áreas urbanas portuarias no suelen abordarse frecuentemente desde las disciplinas citadas, generándose especialmente desde el lado portuario, un discurso sectorial a la defensiva, frente a un urbanismo poco reflexivo sobre las escalas tanto espaciales como funcionales que confluyen en el puerto. Habría que inventar un nuevo urbanismo para ser aplicado en la resolución de problemas e intervenciones en las áreas urbano portuarias.

Las operaciones de waterfront sobre antiguos espacios portuarios no aportan nada nuevo desde el punto de vista de la relación entre ciudad e infraestructura portuaria, porque se interviene sobre espacios abandonados por la explotación portuaria, y por tanto al romperse la relación obra-explotación el carácter y el sentido de la infraestructura se pierde. El verdadero problema urbanístico de integración entre el puerto y la ciudad aparece en las áreas urbanas de borde portuario cuando el puerto continúa en actividad comercial. La mayoría de las soluciones más corrientes que pretenden afrontar este problema no lo abordan con detenimiento y se suelen quedar en simples intervenciones de maquillaje. En el área de Poniente del puerto de Alicante se va a construir un parque de más de cuatro hectáreas entre el puerto y la ciudad, trazado paralelamente al límite de servicio portuario. Esta solución es discutible porque se basa en el concepto de puerto como zona industrial que hay que alejar de la ciudad. En cambio proponemos para la ordenación de sectores urbanos en el entorno del puerto, que sean tratados conjuntamente, con las limitaciones que requieran según los usos, de modo que sea posible materializar físicamente un diálogo espacial entre los espacios portuarios y los urbanos.

En esta dirección nos ha parecido ejemplar la experiencia que tuvo lugar en el puerto de Génova a finales del siglo pasado, cuando se invitó a conocidos arquitectos y urbanistas a presentar propuestas para la integración del puerto y la ciudad, y en el que participaron R. Koolhaas, M. de Sola-Morales, B. Secchi y M. Smets.

Las operaciones de waterfront sobre antiguos espacios portuarios es una indudable aportación a la mejora de la calidad ambiental del puerto, pero no su solución. El reto de la sostenibilidad ambiental del puerto no se puede resolver actuando solamente en el puerto, sin contar con la ciudad, porque las relaciones entre ambos exigen un enfoque común. La competitividad del puerto está asociada a la sostenibilidad ambiental, y a través de esta última hacía una relación más estrecha con la ciudad que le acoge.



between port and city resides in the port-side urban areas when the port continues to operate commercially. In general, the most common solutions chosen to resolve this problem do not deal with it appropriately and generally represent no more than cosmetic actions. A park covering more than four hectares is planned in the western area of the Port of Alicante between the port and the city, laid out parallel to the edge of the port service area. This solution is open to discussion because it is based upon a concept of the port as an industrial area that should be moved away from the city. However, our proposal for the organisation of urban sectors in the vicinity of the port is that they be treated together, with the limitations dictated by their uses, to engage a spatial dialogue between the port and the urban areas in physical terms.

In this sense, we express great admiration for the work done in the port of Genoa in the late 1990's, where renowned architects and urban planners such as R. Koolhaas, M. de Sola-Morales, B. Secchi and M. Smets, were invited to propose solutions for integrating the port and the city. Waterfront operations on old port areas unquestionably contribute to improving the environmental quality of the port, but are not the solution. The challenge of the port's environmental sustainability cannot be solved by acting upon the port alone. The city must also be involved, because the relationship between them requires a joint approach. The port's competitiveness is related to environmental sustainability, and consequently to a closer relationship with the city in which it is located.

Soluciones arquitectónicas y de espacio público de la operación de Levante

Architectural and public area solutions in the east port operations area

Relación entre los espacios urbanos y los portuarios a comienzos del siglo XX

El puerto de Alicante a comienzos del siglo actual, ya finalizada la intervención de waterfront en los muelles de Levante y en la dársena

Propuesta de explotación de la zona de Poniente del puerto de Alicante, sin alterar el funcionamiento de esta última. El programa consistía en insertar un Auditorio de Música en un muelle y resolver su conexión con la ciudad. Es uno de los proyectos realizados en la Escuela de Arquitectura de Alicante en el "Taller de Ciudad Marítima Y Portuaria" dirigido por el autor de este artículo

Relationship between the urban areas and the port at the start of the 20th century

The port of Alicante at the start of this century, after completion of the waterfront actions on the west wharves and the jetty

Proposal for a link between the urban areas and the functional port in the west area of the Port of Alicante, which would not change the functioning of this port zone. The programme involved the insertion of a Musical Auditorium on a wharf and resolving its connection with the city. This is one of the projects performed at the Alicante School of Architecture in the "Maritime and Port City Workshop" led by the author of this article