

Lučka Ažman Momirski

# The Port of Koper: the Youngest Modern North Adriatic Port

70

## El puerto de Koper: el puerto moderno más reciente del Adriático norte

Lučka Ažman Momirski

El de Koper es el puerto moderno más reciente del Adriático norte. Su apertura en mayo de 1957 se produce como resultado directo de las circunstancias políticas e históricas de la región tras la Segunda Guerra Mundial. Así pues, la fundación y desarrollo del puerto de Koper no pueden ser sometidos a análisis independientemente de los sucesos históricos y políticos acaecidos en la región del norte del Adriático durante el siglo xx. A lo largo de ese período, distintas naciones se sucedieron en el gobierno de la zona. Los frecuentes cambios se convirtieron en el rasgo principal de las fronteras entre estados y naciones en el norte del Adriático durante el siglo xx. El origen de dichos cambios se remonta hasta mediados del siglo xix. En esa época, surgió la llamada “polémica del Adriático” (una sucesión de conexiones entre las naciones italiana y eslavas que

vivían a ambos lados del Mar Adriático). Durante 76 años, entre 1915 – el tratado de Londres – y 1991 – la constitución del nuevo estado soberano de Eslovenia –, el perfil de la frontera cambió en cinco ocasiones, lo que da una media de una vez cada quince años.

La frontera entre Yugoslavia e Italia se convirtió, durante al menos 10 años (1945-1954), en uno de los asuntos políticos más serios de Europa – la disputa de Trieste. Koper fue la sede de la zona B de los territorios libres de Trieste. Durante el mandato del gobierno militar de Yugoslavia, la ciudad y sus habitantes aguardaron una solución internacional a su división territorial. Mientras el resto de Europa prosperaba, reconstruía y modernizaba sus ciudades y su economía tras los efectos devastadores de la Segunda Guerra Mundial, Koper permaneció en la incertidumbre. Su anexión a Yugoslavia en 1954 desencadenó un período de posguerra lleno de acontecimientos, en el que también afloró la urgente necesidad de construir un puerto. En un principio, el puerto fue

The Port of Koper is the youngest modern North Adriatic port. Its establishment in May 1957 is a direct consequence of political and historical circumstances in the North Adriatic after the Second World War.

Therefore the foundation and the development of the port of Koper cannot be considered independently from the political and historical events in the North Adriatic region during the 20th century.

Throughout that period different nation states ruled the area. The main characteristics of the national state borders in the 20th century in the North Adriatic region were their frequent changes. Initiatives for changes stem from the mid 19th century. At the time the so-called Adriatic question was raised (a set of relations between the Italian and Slavic nations living on either side of the Adriatic Sea). In 76 years, between 1915 (London agreement) and 1991 (creation of the new sovereign state Slovenia), the course of the boundary changed five times, i.e. on average every fifteen years. The state border between Yugoslavia and Italy was for at least 10 years (1945-1954) one of the most serious political questions in Europe (the Trieste question). Koper was the seat of zone B of the Free Territories of Trieste. Under the rule of Yugoslav military administration the city and its inhabitants waited for an international solution to the territorial division.

While the rest of Europe started to flourish, rebuild and modernize its cities and economy after the devastating effects of the Second World War, Koper was kept in uncertainty. Its annexation to Yugoslavia in 1954 triggered an eventful period of post war development, also accompanied by the rush to build a port.

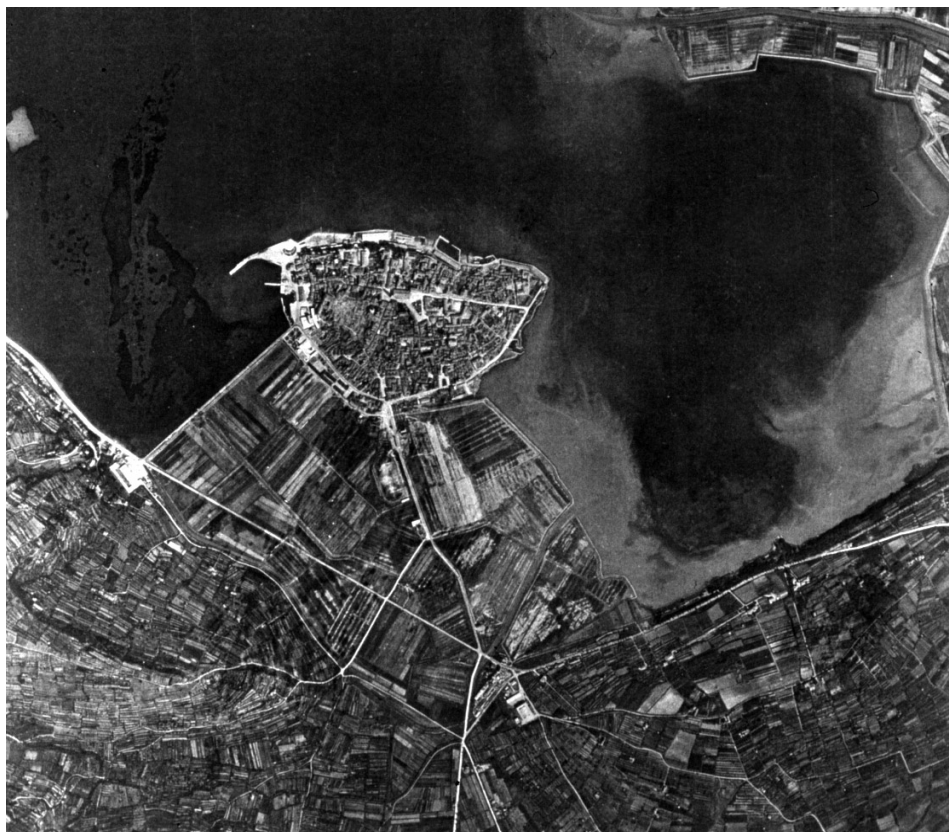
The port was first developed on the north side of the former island, previously used for shipping by small coastal ships. The island setting, i.e. the territory of the historic city vanished between the two wars. At that time the Samedela saltpans were drained and filled-in. The first pier of operative coast for ocean-going vessels was completed in December 1958. From then on the development of the port of Koper was quick and dynamic. The excellent progress of Koper is also conditioned by the favourable geographic and economic characteristics of the surrounding area. The beneficial geographical setting of Koper and consequent concentration of traffic in the North Adriatic ports are mainly conditioned by the fact that the Adriatic Sea is the deepest branch of the Mediterranean Sea in the continent, implying shorter voyages to industrial and distribution centres in its hinterland. The shortest and easiest natural route to Central Europe and the Danube basin, particularly from the Far East, begins in the Bay of Trieste and continues across the Postojna Pass (609 m), which is

construido en el norte de la antigua isla, zona anteriormente utilizada por pequeñas embarcaciones costeras para atracar. El escenario de la isla, es decir, el territorio del centro histórico de la ciudad desapareció en el período de entreguerras, momento en que las salinas de Semedela fueron drenadas para ser rellenadas con posterioridad. La puesta a punto del primer muelle operativo de la costa habilitado para embarcaciones que surcan el océano concluyó en diciembre de 1958. A partir de ese momento, el crecimiento del puerto de Koper se desarrolló de forma rápida y dinámica. El excelente progreso experimentado por Koper viene condicionado asimismo por las favorables particularidades geográficas y económicas del área circundante. La ventajosa situación geográfica de Koper, así como la consiguiente concentración de tráfico marítimo en el norte del Adriático se han visto condicionadas principalmente por el hecho de que el mar Adriático es el brazo del mar Mediterráneo de mayor profundidad en todo el continente. Dicha característica implica trayectos más cortos hasta los centros industriales y de distribución del interior.

La ruta natural más corta y sencilla hacia Europa Central y la cuenca del Danubio, sobre todo desde el Lejano Oriente, parte de la bahía de Trieste y continua a través del puerto de montaña de Postojna (609 m), el punto de menor altitud entre los Alpes y la cordillera Dinárica.

La ventaja del puerto de Koper es su potencial de expansión. La extensa llanura configurada gracias a la retirada de los bancos de arena, se extiende e aún más hacia el este, atravesando los valles de los ríos Badaševica y Ržana. La parte oriental de la bahía de Koper, el agua estancada procedente del Skocjan, fue creada en 1957, con la construcción de un dique que la rodeaba. La nueva zona portuaria se construyó más allá de ese sector de la bahía.

La bahía de Koper se encuentra bien resguardada de los vientos. Los más frecuentes son el mistral y el del sudeste; el de mayor fuerza es el viento del norte, que sopla desde el interior hacia el mar. Sin embargo, ninguno de ellos puede provocar un gran oleaje, ya que el impulso de las olas es moderado. En la bahía de Koper no se dan corrientes fuertes



Aerial view of Koper and port in 1954  
Vista aérea de Koper y su puerto en 1954

Aerial view of Koper and port in 1971  
Vista aérea de Koper y su puerto en 1971





Aerial view of Koper and port in 1977  
Vista aérea de Koper y su puerto en 1977

y el influjo de las mareas es asimismo insignificante. La costa operativa está construida sobre cimientos rocosos. Su construcción se llevó a cabo de tres formas básicas: cimientos poco profundos hechos de tierra de relleno recién obtenida, cimientos profundos compuestos de roca marga y cimientos profundos con gran cantidad de sedimentos de grava en las capas más inferiores, alcanzando una profundidad de hasta 30 m. Las distintas fases de su construcción se pueden apreciar mejor en las fotografías aéreas tomadas en la zona. En un principio, el puerto estaba ubicado en el noreste, la parte de la isla ganada al mar – en la actualidad, utilizada como terminal para el transporte de fruta –, con almacenes edificados en el sector interior de ese terreno conquistado. En 1971, se prosiguió con la construcción de la zona norte del primer muelle – en la actualidad, convertido en terminal para el transporte de mercancías líquidas,

soja, fertilizantes y otros productos a granel – y finalizaron, asimismo, las obras de la actual terminal de mercancía general. Un año más tarde, ya podía apreciarse el contorno del dique que rodeaba la zona sur del segundo muelle. A partir de la fotografía tomada en 1975, se puede apreciar que los trabajos de construcción se hallaban en pleno apogeo; el primer muelle se encontraba en proceso de finalización, mientras que el segundo se hallaba asimismo en obras. En la documentación urbanística perteneciente a finales de los años 70 se muestra la totalidad de la red viaria correspondiente a la zona de influencia de Koper. En esa época, se estaban construyendo vías paralelas de acceso así como la corona que rodeaba el centro histórico, además de las nuevas vías férreas y la estación de ferrocarril de Koper. En 1991, Eslovenia se convirtió en estado independiente, por lo que el papel que juega la zona costera, y sobre todo el puerto, ha sufrido

the lowest point between the Alps and the Dinaric Mountain range.

The advantage of the Port of Koper is its potential for expansion. The expansive flatland, created by draining the shoals, extends even further eastwards along the valleys of the rivers Badaševica and Rižana. The eastern part of the Bay of Koper, the Škocjan backwater, was created in 1957, when a dyke enclosed it. Beyond it the new port area was built.

Koper bay is well protected from winds. The most frequent winds are the mistral and southeast; the strongest is the north wind, which blows from the mainland towards the sea. But none of them can cause danger of high waves, as the impetus of the waves is short. In the Koper Bay there are no strong currents and the effect of tides is insignificant.

The operative coast is built on a bedrock foundation. Piloting was done in three basic ways: shallow foundations on new obtained/in-filled land, deep foundations on marl rock and deep foundations with piles on lower-lying gravel sediments, up to depths of 30 m.

Phases of construction can be best seen from the aerial photographs of the area. The port was originally located in the northeast, a reclaimed part of the island (today the fruit terminal) with warehouses built on the inner part of the reclaimed land.

In 1971 construction of the north part of the first pier continued (today the liquid cargoes terminal, terminal for soy-beans, fertilizers and other bulk cargoes) and the present terminal for general cargo was completed. Just a year later the contours of the dyke enclosing the south part of the second pier could be seen.

From the picture taken in 1975 we can conclude that construction was in full swing; the first pier was being completed and the second pier was under construction. Planning documentation from the late 70s shows the whole road network for the wider area of Koper. At that time parallel access roads and the beltway circling the old town core were built as well as the new railway tracks and Koper railway station.

In 1991 Slovenia became an independent state.

Consequently the role of the coastal area, and above all the port, has changed. Koper has become a regional centre and because of the port, an important national development centre. Simultaneously the port of Koper is also a transport node, where flows of cargo change direction to or from three main maritime directions: the Suez Canal, Gibraltar and the Bosphorus.

Today the area with the status of Free trade zone occupies 400 hectares, of which some 200 hectares are operative. The activities are divided into port activities, warehousing, manufacturing and handling of goods and are performed on eleven specialized terminals.

modificaciones. Koper es en la actualidad un centro regional y, debido a la existencia del puerto, un importante centro de desarrollo a escala nacional. De forma simultánea, el puerto de Koper se ha convertido en un nudo de transporte con flujos de mercancías que cambian de dirección desde o hacia las tres rutas marítimas principales: la del Canal de Suez, Gibraltar y el Bósforo.

Actualmente, la región que ostenta el estatus de zona de libre comercio ocupa 400 hectáreas, de las cuales son operativas unas 200. Las diligencias llevadas a cabo se dividen en actividades portuarias, de almacenaje, fabricación y manipulación de mercancías y se llevan a cabo en once terminales especializadas, situadas a lo largo de los atracaderos y dotadas de conexión directa por ferrocarril. Un sector del puerto de Koper ha sido pensado para acoger infraestructuras dedicadas a diversas actividades básicas industriales, comerciales y financieras.

Desde el punto de vista funcional, el puerto de Koper puede calificarse de puerto multiusos. Los puertos del Adriático norte han adoptado un acuerdo general de cooperación; sin embargo, se encuentran en franca competencia. Ese hecho, sin duda está conduciéndolos hacia la especialización. El informe comercial del puerto de Koper muestra un creciente incremento de la manipulación de mercancía general, contenedores y automóviles. Muchos críticos mencionan el hecho de que el puerto se esté especializando en mercancías a granel, sobre todo carbón. Con su entrada en la EU, el puerto debería poder optar a escoger mercancías de mayor calidad. En términos de competencia, los puertos del Adriático norte tienen ventajas con respecto a otros puertos del norte de Europa; la principal es que los viajes al Lejano Oriente tienen una duración de hasta diez días menos. Aun así, la cantidad de mercancías arrebatada a los competidores del norte de Europa por los puertos del norte del Adriático es francamente mínima.

El alcance gravitacional del puerto, es decir, las zonas de las que proceden o a las que se dirigen las mercancías, era hasta hace poco de 400 km; en la



Aerial view of Koper and port in 1995  
Vista aérea de Koper y su puerto en 1995

actualidad, ha llegado hasta 900/1000 km. Casi la mitad de la mercancía que se manipula es para Austria, siendo asimismo Hungría, Eslovaquia, la República Checa, Italia y Croacia otros socios de importancia.

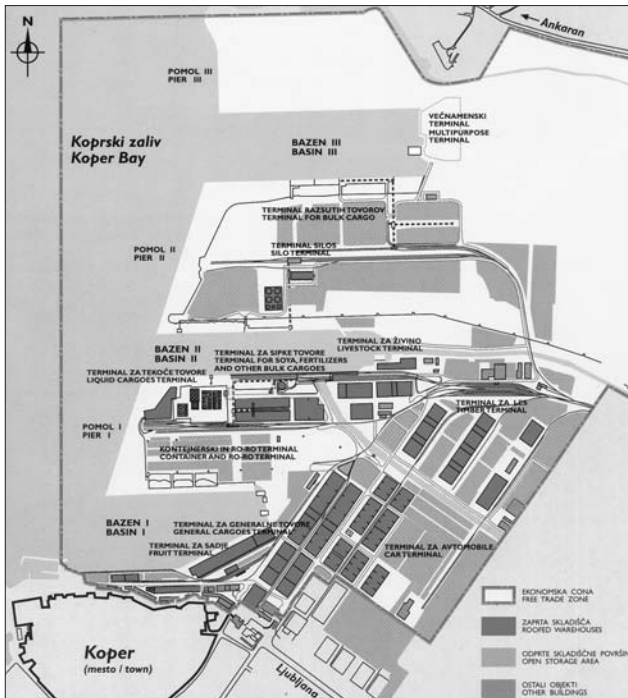
La competencia desatada entre los puertos del norte del Adriático está influyendo en la construcción y finalización de la red de carreteras y ferrocarriles del interior. No en vano, el puerto depende principalmente de la existencia de conexiones de

North part of the historical town of Koper  
Sector norte del centro histórico de Koper

Master plan of the port of Koper  
Plan maestro del puerto de Koper



74



They are located alongside the berths and directly linked by railway. A part of the port of Koper is intended for the construction of various industrial, trading and essential financial activities.

Functionally the port of Koper is a multi-purpose port. The North Adriatic ports have adopted a general agreement about cooperation, but they are nevertheless in serious competition. There is certainly a process of specialisation. The Port of Koper's business report shows increasing growth of automobile, container and general cargo handling. Many critics mention that the port is becoming specialised for loose cargo, above all the handling of coal. Upon accession to the EU the port should gain the possibility of choosing better quality cargo.

In the competitive sense, North Adriatic ports have the advantage over North European ports, mainly because voyages to the Far East are more than 10 days shorter. However the share of cargo taken over by North Adriatic ports from North European competitors is actually very small.

The gravitational reach of the port, areas from which cargo arrives or is its destination, was until recently 400 km, at present it is between 900 and 1000 km. Almost half the cargo is handled for Austria, with Hungary, Slovakia, the Czech Republic, Italy and Croatia being significant partners.

Competition between North Adriatic ports is influencing the construction and completion of the road and railroad network in the hinterland. Namely, the port is mainly dependant on good traffic connections to the hinterland by road and railway. Since all the three main North Adriatic ports: Trieste, Koper and Rijeka lie in different countries, which have differing policies and strategies, conflicting interests are affecting the construction of infrastructure. By 2005 the Port of Koper will be connected to the Slovenian highway network and upon completion of the second railway track to Divača it will also tie into the two-track railway route on the fifth European corridor. In the future the port will re-programme itself for handling containers. The new container terminal, whose construction is underway, should be organised on the third pier, while infrastructure on the second pier is nearing completion.

In the spatial sense, at present the port is a closed and segregated part of the city. Other parts of the city express similar segregation: the historical town core of Koper, residential areas on the hills, Smedela and Bertoki Bonifika. The historic town core is however being vacated or rather abandoned by its inhabitants; urban programmes have moved. Koper's representative, administrative, commercial, cultural, educational and industrial functions are appearing on the outskirts and

calidad para el transporte hacia el interior, tanto por carretera como por ferrocarril. Debido a que los tres puertos principales del norte del Adriático –Trieste, Koper y Rijeka – pertenecen a países distintos que siguen políticas y estrategias diferentes, los conflictos de intereses están afectando a la construcción de las infraestructuras. Para el año 2005, el puerto de Koper se hallará conectado a la red de autopistas de Eslovenia y, tras la finalización de la segunda vía férrea a Divača, también tendrá enlace con la ruta ferroviaria de doble vía del quinto corredor europeo.

En el futuro, el puerto tiene previsto reprogramarse para operar con contenedores. La nueva terminal para contenedores, actualmente en fase de construcción debería organizarse en torno al tercer embarcadero, mientras finaliza la construcción del segundo muelle. En términos de disposición espacial, en estos momentos el puerto es una zona cerrada y separada de la ciudad. Otras partes de la ciudad muestran un aislamiento similar: el centro histórico de Koper, zonas residenciales situadas en las colinas, Semedela y Bertoki Bonifica. Sin embargo, el centro histórico está siendo desocupado, casi podría decirse abandonado por sus habitantes; los proyectos urbanísticos han cambiado. Las funciones representativas, administrativas, comerciales, culturales, educativas e industriales de Koper están trasladándose a la periferia y a los nuevos distritos de la ciudad, que mantienen su aislamiento y son en parte monofuncionales.

El puerto está ejerciendo presión sobre el casco viejo de Koper, literalmente oscurecido hacia el este y el norte, por las infraestructuras portuarias, aunque también oprime el área de conservación de los humedales, así como la planicie situada hacia Bertoki. La dirección del puerto ha asumido el compromiso de devolver la parte antigua del puerto al Ayuntamiento de la ciudad, que tiene la intención de reconstruir la fachada marítima del casco viejo. El primer paso a corto plazo es el proyecto de construcción de la llamada carretera de circunvalación del norte que posibilitará el acceso del tráfico a toda la antigua isla.

A medio plazo, se pretende complementar dicho proyecto con una estación central que actúe como nudo para todos los medios de transporte. Con la conversión del agua estancada procedente del Škocjan en reserva natural protegida, se produjeron cambios significativos en las motivaciones a la hora de planificar urbanísticamente el municipio de Koper. De esa forma, el puerto perdió parte de las potenciales áreas de expansión en la antigua bahía Škocjan.

Sin embargo, el volumen del comercio portuario tiene visos de incrementarse sin duda alguna. En el futuro, el puerto de Koper verá aumentada su importancia tanto a nivel nacional como internacional y, en consecuencia, se expandirá.

En términos físicos, el puerto creció a lo largo de la costa. Unos estrictos condicionantes de carácter ecológico a la hora de planificar la urbanización de la zona situada hacia Ankarán, así como la sonora expresión del interés público del centro histórico de Koper, podrían reorientar una futura planificación espacial que siguiera un trazado perpendicular a la costa, es decir, hacia el mar y hacia Srmin en dirección al interior.

El puerto de Koper es el pilar en el ámbito físico, visual y programático. La imagen del puerto complementa el espacio urbano aportando ideas sobre desarrollo, “modernidad”, nueva era y futuro. En consecuencia, la ciudad como entidad tiene a su disposición un considerable potencial de identidad.

in the new parts of the town, which are isolated and partly mono-functional.

The port is putting pressure on the old town of Koper, which is physically obscured by the port infrastructure to the east and north; but also on the wetlands conservation area and on the flatland toward Bertoki. The port management has taken on the obligation to return the old part of the port to the City municipality, which intends to develop the old town waterfront. The first step is short-term planning of the so-called north by-pass road that will enable traffic permeability around the whole former island. The mid-term plan is to complement it with a central transport terminal as a node for all transportation modes.

When the Škocjan backwaters were protected as a nature reserve, dramatic changes occurred in the rationale for physical planning in the municipality of Koper. Thus, the Port of Koper lost some of the potential extension areas in the former Škocjan bay. However, the volume of port trade will definitely increase. In the future not only the national but also international importance of the Port of Koper will increase and accordingly the port will expand.

In the physical sense the port grew along the coast. Tight ecological planning conditions stipulated for the area towards Ankarán and voiced expression of public interest in the historical centre of Koper could redirect future spatial development perpendicularly to the coast, i.e. into the sea and towards Srmin in the hinterland.

The Port of Koper is the physical, visual and programme landmark. The port’s image supports urban space with ideas about development, “modernity”, new age and the future. Consequently the town as an entity has at its disposal strong identity potential.