

La Ciudad Portuaria: Entre el mar como paisaje y el mar como medio de transporte^(*)

Por JOSE RAMON NAVARRO VERA

Doctor Ingeniero de Caminos

Este texto pretende ser una pequeña aportación al estudio del desarrollo de la ciudad portuaria en lo concerniente a la vinculación especial del puerto con la estructura urbana en una época, la de los ensanches, donde las posibilidades de articulación entre ambos fueron, en mi opinión, desigualmente aprovechadas en sus aspectos morfológicos y estéticos.

«...Estos puertos, decía mi amigo, esos puertos holgados, ¡qué claridad proponen al espíritu!...»

Paul VALERY

Fernand Braudel en su conocido trabajo sobre el Mediterráneo en el siglo XVI y en el siglo XVII dice que la ciudad y el movimiento, las rutas, constituyen un único aspecto del equipo humano del espacio:

«La ciudad mediterránea es siempre hija del espacio, creadora de rutas y al mismo tiempo creada por ellas.»

¿Pero cómo ha sido esta influencia creadora mutua entre ambas? Se ha escrito mucho sobre las resonancias económicas y comerciales que han tenido los puertos en las ciudades marítimas, lo que por otro lado resulta bastante evidente. Pero la ciudad costera ¿ha tenido alguna característica diferenciadora con relación a las de tierra adentro, concretamente en sus aspectos morfológicos y de organización espacial? Efectivamente, y en principio, esa diferencia debe de ser una consecuencia de la presencia del mar, y de las obras necesarias para mantenerlo dominado: los puertos.

Creo que son los puertos los paisajes más claramente diferenciadores de la ciudad costera. Los puertos, sobre todo cuando todavía no han perdido su escala decimonónica, y se han convertido en gigantescas obras, ejercen hoy una indudable fascinación sobre la gente. Sin em-

bargo, al examinar la situación de las ciudades portuarias actuales en cuanto a la relación entre los espacios urbanos y los portuarios, es como si la ciudad y el puerto hubieran crecido a espaldas, como si hubiera habido un conflicto permanente entre ambos.

Y es que la ciudad portuaria actual en nuestro país, es en gran medida el resultado de las grandes intervenciones en obras portuarias que desde mediados del siglo pasado se van sucediendo en las principales ciudades costeras españolas y en las que los aspectos funcionales son dominantes. Sin embargo, y como veremos más adelante, en su desarrollo han existido inevitables conflictos urbanísticos que se han resuelto con mayor o menor fortuna. Pero en cualquier caso no se puede decir de un modo genérico que la ciudad costera y su puerto desde la revolución industrial han seguido un proceso de desarrollo y construcción armónica.

Las consideraciones morfológicas urbanas del puerto han sido escasas en la historia, y es que históricamente, el puerto es un complejo militar-económico en el que rara vez se han permitido consideraciones urbanísticas. Mientras la función del puerto estuvo ligada directamente al mercado de la ciudad, los espacios portuarios fueron un nudo de actividad urbana y en consecuencia así fueron tratados urbanísticamente, aspectos que se reforzaban con la autonomía de la ciudad en su territorio. Mileto, una ciudad griega del 500 a.C., es un hermoso ejemplo de esto último. En cambio cuando el puerto es un eslabón en la cadena de abastecimientos y dominación de una metrópoli, el conjunto

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que podrán remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 28 de febrero de 1987.

ciudad-puerto es un elemento del sistema de explotación de un centro sobre su periferia, y el puerto es una estación de tránsito donde el buen funcionamiento es la cualidad que más se busca. En estos casos la ciudad gira alrededor del puerto, e incluso se crea para su servicio. Estos serían los casos de los puertos de Claudio y Trajano, en el siglo I y principios del II en Ostia, que tenían por misión abastecer a Roma.

Este concepto clásico-romano será recuperado por los tratadistas renacentistas. En el manuscrito de Juanelo Turriano (siglo XVI) hay una parte muy extensa dedicada a la construcción de puertos. Juanelo cita el trazado geométrico del puerto de Trajano en Ostia y lo considera un modelo a seguir, y aunque su trazado es un manual de ingeniería, se pueden encontrar en él textos donde se pone de manifiesto la valoración urbanística que hacía éste de los puertos:

«De modo que los puertos han de tener plaza para que puedan estar muy a su placer los que venden cosas de comer».

E incluso considera al puerto como objeto de admiración en sí mismo como paisaje:

«Sirve también al puerto de gran ornamento a las ciudades; que cosa es ver el puerto lleno de diversas maneras de bajeles cargados de infinitas mercaderías y bastimentos traídos de diversas naciones...».

En esta rápida pasada por la historia de la vinculación entre la ciudad y el puerto, los siglos XVII y XVIII son los más interesantes, aunque contradictorios. Los aspectos militares pasan a un primer plano y en ocasiones el puerto quedará segregado físicamente de la trama urbana por la muralla, con lo que la ciudad se cierra y dá la espalda al mar. Pero también en el siglo XVII emerge una nueva sensibilidad hacia la naturaleza. El jardín y el paseo son los paradigmas urbanísticos de esta nueva mentalidad. Si la ciudad medieval se adaptaba a la naturaleza, la barroca la incorpora y se refleja en ella. El barroco aporta además, una nueva manera de resolver las relaciones entre los espacios construidos y los vacíos, y el mar aparece como un marco o un escenario frente al que se construye la ciudad en armonía con él.

Desgraciadamente no siempre se podrán llevar a cabo estas ideas. Una de las más intere-

santes, aunque destruido por un terremoto, será el de la gran fachada cara al mar de Mesina (1622), que conformaba un gran frente homogéneo, con un gran teatro marítimo. Otras realizaciones interesantes como la Plaza Real de Burdeos (se inició en 1731); la del Comercio de Lisboa (Terminada hacia mediados del siglo XVIII) o el Palacio de Amalienborg en Copenhague (también hacia la mitad del siglo XVIII), son realizaciones urbanísticas que tienen al mar como elemento paisajista o incluso arquitectónico. Son espacios para admirar o mostrar el poder del Rey o del Estado, pero apenas se contempla en ellas la función portuaria.

En España el puerto era considerado como una instalación militar desde 1781, y no será hasta 1851 cuando la administración, construcción, limpieza y conservación de los puertos pasa al Ministerio de Fomento. Pero esto no significa en absoluto que la función comercial va a primar sobre la militar, porque aunque pronto se comienza el derribo de las murallas, hasta el último cuarto de siglo no se acometió de un modo decidido el desmantelamiento de las defensas militares de los puertos españoles.

Desde que Fomento se hizo cargo de la construcción de los puertos, se comenzaron a proyectar actuaciones en todo el país que se intensificaron especialmente a partir de la Restauración. La «*Revista de Obras Públicas*» comienza en 1876 la publicación de una sección fija dedicada a obras portuarias.

Cuando se estudia la relación entre la ciudad y los espacios portuarios desde el punto de vista morfológico en el siglo XIX, sorprende que durante la segunda mitad del mismo, en que la actividad de la planificación de la ciudad y de los puertos es una de las más intensa e interesante de nuestra historia, no se refleje esto en el diseño de los espacios de articulación de la trama de la ciudad y el espacio del puerto. Y todavía más desconcertante cuando es Fomento el responsable administrativo y técnico de ambos proyectos.

El ensanche es un proyecto de extensión de la ciudad sobre un suelo libre de edificación y que normalmente se extiende fuera de la muralla. Pero ocurre que en la mayoría de las ciudades marítimas, el puerto está separado de la

trama urbana por la muralla, de modo que cuando esta se derriba aparece el tejido urbano antiguo, que ha crecido espontáneamente a espaldas del mar y agazapado tras la muralla. Se plantea claramente un problema de vinculación de la ciudad y el puerto que se resolverá siempre actuando sobre el espacio libre liberado por las murallas, sin incidir prácticamente sobre el casco antiguo consolidado. Y ocurre así por varias razones, una conceptual, y es que el urbanismo que se está haciendo entonces en España se basa en criterios funcionalistas e higienistas y no de estética urbana.

Otra causa es la de que mientras que la legislación específica sobre ensanches es temprana y de importancia los instrumentos legales para las operaciones de reforma interior sobre cascos consolidados son inexistentes hasta llegar a la Ley de expropiación en 1879 donde su sección quinta se titulaba precisamente «De la reforma interior de las grandes poblaciones», que consistía de diez artículos, donde además de definir el concepto de reforma poco más se decía, incluido el importante asunto de los recursos financieros para la ejecución de estas operaciones. Como decía Alzola a finales de siglo, comparando nuestros ensanches con el concepto urbanístico francés de la época, donde predominaban las reformas interiores, es decir, las intervenciones sobre cascos urbanos consolidados:

«Las ciudades francesas se han embellecido gracias al sistema inverso, de apertura de bulevares interiores por medio de derribos importantes en los barrios antiguos con la expropiación de zonas colindantes, principio beneficioso que no se había introducido en nuestra legislación de enajenación forzosa en el reinado de Isabel II. En cambio aventajamos a los países extranjeros, y especialmente a Francia, en el mecanismo de ensanches, que desconocen casi en absoluto».

Otro texto muy clarificador sobre el ensanche y la reforma interior en nuestro país está precisamente recogido de un artículo de los autores del Plan de ensanche de Cartagena, firmado por G. Faria:

*«A la constitución de todo ensanche subsi-
guen indefectiblemente ciertas obras de reforma,*

indispensables para procurar el debido enlace y acuerdo de la población nueva con la urbe antigua, y también es preciso promover la reforma de cuanto lo requiere en el caso antiguo, ya que no sería justo que sólo los habitantes del ensanche gozaran de las ventajas de la civilización moderna y no disfrutaran de ellas los pobladores de la urbe matriz, la que podríamos llamar casa solariega de la familia cartagenera».

Cieto es que las obras de reforma entrañan enormes dificultades y gastos extraordinarios, porque lesionan intereses particulares que no siempre están conformes en subordinarse al bien general, y cuando a ello se ven obligados por ministerio de la Ley, hacen pagar bien caro a sus conciudadanos el sacrificio que les exige».

Estas dos citas están escritas por Ingenieros de Caminos, que eran los técnicos responsables de los puertos y de la mayoría de los ensanches. Para ellos la solución de la circulación del tejido de la ciudad y el puerto tendrá una lectura predominantemente funcional y no morfológica. Habría que citar también, entre la problemática de las operaciones de renovación urbana en el siglo pasado, el conflicto de competencias entre el Ministerio de Fomento y el de Gobernación que provoca un Real Decreto en 1881 por el que las obras urbanas «interiores» son consideradas de policía urbana a cargo, naturalmente, de Gobernación, mientras que los ensanches serán responsabilidad de Fomento. Además, la gestión de la defensa de la ciudad está encomendada al Ejército, que es el que construye y usa sus murallas, controlando las construcciones en el ámbito de las mismas por necesidades militares:

Finalmente, otro factor a incluir en este tinglado de competencias es el de la delimitación de la zona de servicio del puerto. Por R.O. de 24 de octubre de 1859, Fomento ordena se limiten en los puertos las llamadas «Zona litoral de servicio de muelles», que literalmente se definía como «el espacio que prudencialmente se juzgue indispensable para las faenas de carga y descarga, transporte de las mercancías y circulación de las personas». Este orden desató los primeros expedientes de delimitación. En Alicante por R.O. de 6 de septiembre de 1862 se delimitó esta zona, y en lo que respecta a la ciudad se ceñía a la primera fachada edificada ya

existente. Esta delimitación, afortunadamente, hizo olvidar al Ayuntamiento la posibilidad de enajerar para edificar los terrenos de la antigua muralla que ahora quedaban dentro de la zona del puerto. La zona de servicio será un verdadero enclave administrativo distinto del municipal en el corazón de la ciudad.

Cuando el puerto se localiza a una cierta distancia del núcleo urbano antiguo, de modo que el espacio libre entre ambos se va a ocupar con el ensanche, se está en mejores condiciones para actuar sobre la zona bisagra entre la nueva trama y el puerto. Sin embargo no hay ninguna actuación que destaque de lo que se viene haciendo en los demás casos. La articulación del ensanche con el espacio del puerto es cerrada al contrario de lo que se hacia siglo o siglo y medio antes, en que la ciudad se abría al mar. No ocurrirá lo mismo con otras estaciones de transporte, como las de ferrocarril, normalmente enclavadas en las zonas de ensanche, donde será tratadas como verdaderas puertas de la ciudad, lo que se manifiesta en el cuidado de sus diseños arquitectónicos y en las grandes plazas que las enmarcan. Pero una estación es un espacio cerrado y definido, puntual, en medio de la trama de la ciudad. Un puerto es abierto, extendido, que al contrario de la estación de ferrocarril, que necesita de un entorno urbano para expresarse, el puerto es, él mismo, un paisaje autónomo.

El tratamiento del espacio bisagra entre la trama de la ciudad y el complejo portuario será normalmente una banda de suelo paralela a los muelles que se irá urbanizando con el tiempo, y al otro lado la primera línea de fachada del ensanche o del casco antiguo. Las soluciones de urbanización de esta banda siempre estarán supeditadas a las necesidades funcionales de los muelles.

Después de la Restauración se activa la creación de Juntas de Obras de Puertos, que son órganos con autonomía, de construcción y explotación de puertos. Su competencia se entenderá sobre la denominada zona de servicios, de este modo las Juntas desempeñaron, y desempeñan, un papel de primera magnitud en la construcción de la ciudad portuaria.

Las posibilidades de financiación de las Jun-

tas eran muy ágiles, de modo que en una de las que he podido estudiar con cierta profundidad, que es la de Alicante, los presupuestos de la Junta superaban a los del mismo Ayuntamiento tanto globalmente como en cuanto a inversiones en obras. En el caso de Alicante, las relaciones entre Junta y Ayuntamiento debieron de ser muy fluidas en las primeras décadas del siglo, que fue cuando se consolidó parte de los espacios urbanos portuarios actuales. Un ejemplo que considero sumamente significativo por su transcendencia en la vida de la ciudad, es el saneamiento del puerto y su zona de influencia. Las antiguas alcantarillas de la ciudad iban a desaguar en la dársena interior, lo que provocaba, especialmente en verano, una situación muy desagradable. La Junta decidió acometer su solución. Y lo que empezó como desvío de aquellos antiguos colectores, se convirtió en la red de saneamiento de toda la parte baja de la ciudad, donde vivía la mayor parte de la población. Este proyecto es uno de los que cierra la primera época de los grandes proyectos de saneamiento moderno en España y es una magnífica síntesis del estado de la técnica de este tipo de obras en la época.

Además, la Junta del Puerto de Alicante, tuvo un papel relevante en la conformación actual de la imagen de la ciudad, actuando sobre la franja de suelo que había quedado libre tras el derribo de las murallas, mediante operaciones de urbanización en las que siempre quedaban salvaguardadas las necesidades funcionales del puerto.

Si hace sesenta años los intereses de la ciudad y los del puerto podían ser coincidentes y aquella extraía ventajas sustanciales de esta situación, hoy no parece que ocurra lo mismo. Parece normal que en el primer cuarto de siglo, el nivel técnico del transporte marítimo y sus relaciones con los otros medios, permitiesen su mezcla con otros usos urbanos e incluso formasen parte del paisaje cotidiano de los ciudadanos y fuese asimilado perfectamente por ellos. Pero hoy esta situación es radicalmente diferente. Las innovaciones tecnológicas que se manifiestan sobre todo en incrementos de escala de las obras portuarias, han cambiando totalmente el panorama. Lo que ha provocado un conflicto con la ciudad, en la que, por otro

lado, cada vez se valoran más los aspectos cualitativos y estéticos del medio urbano, incompatibles con un muelle de containers o un parque de depósitos de carburantes.

En la actualidad un puerto moderno es más una zona industrial que una estación de mercancías y pasajeros. Por tanto en la planificación de la ciudad portuaria y su territorio hay que partir de estos principios. Pero en este proceso de expansión de las instalaciones portuarias hay otros aspectos que interesan mucho a la ciudad y más concretamente a su patrimonio de edificación y de obras públicas.

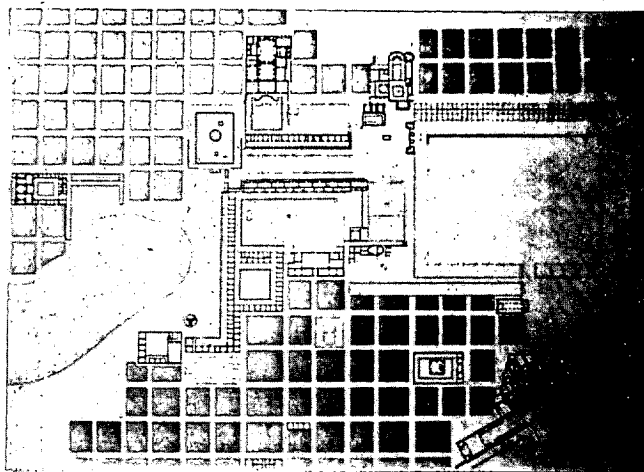
Un puerto es una de las más formidables obras de ingeniería. Es la única que tiene que enfrentarse frontalmente y de modo continuo a la fuerza de la naturaleza, como dice F. Casado:

«La lucha es incesante, la hostilidad del mar es siempre activa frente la obra que le imponemos. Imposición que viene expresada en la forma lineal de los diques, lanzados como trazos protectores para detener las acometidas del mar».

Aunque más humilde que un puente erguido, el muelle o dique transmiten un mensaje tranquilizador y protector difícil de encontrar en otras obras públicas.

Los nuevos conceptos de los puertos están dejando obsoletos a los antiguos construidos a finales del siglo pasado y en los primeros años de éste. Y comienza a vislumbrarse la posibilidad de reutilización de los viejos puertos para otros usos más urbanos. Creo que más que rehabilitación yo hablaría de recuperación de los espacios portuarios. Rehabilitar un puerto sería volver a utilizarlo para la misma misión con que fue construido, y esto no es posible. Pero si que puede tener otros usos marítimos como zonas deportivas públicas que hagan posible el acceso de todo el mundo a los deportes náuticos, todavía minoritarios. En estos viejos puertos habría que replantearse de nuevo y con criterios más urbanísticos la vinculación del puerto con la ciudad, que ahora sería posible al desaparecer los condicionantes funcionales de la explotación.

Finalmente quiero llamar la atención sobre otro aspecto de la obra portuaria sumamente



MILETO. PUERTO:

Al contrario de las ciudades griegas donde el templo es el elemento ordenador, en las jónicas es el ágora. No es de extrañar que sin las ataduras míticas de la religión, la ciencia se desarrollase mucho más en Jónia que en Grecia:

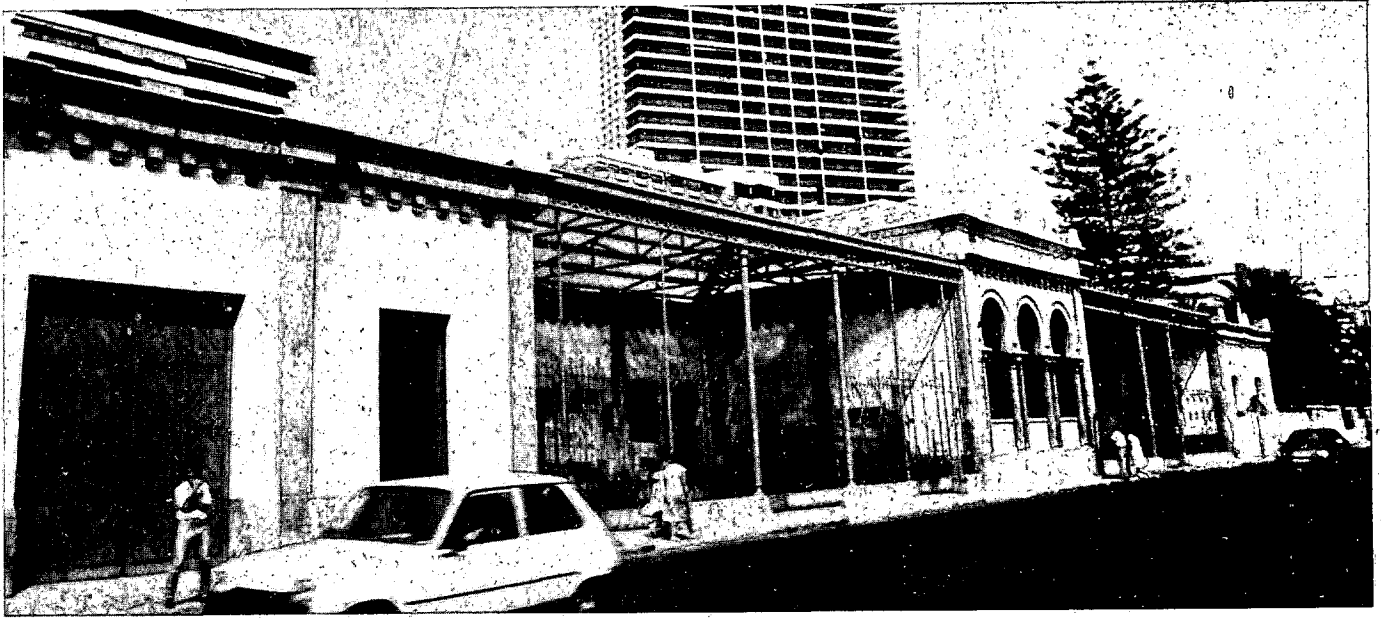
Mileto, ciudad natal de Hipodamo, fue destruida en las guerras médicas y en su reconstrucción es probable que participase el famoso urbanista.

Hay dos zonas abiertas al mar, la más rica arquitectónicamente es la de la figura, con una Stoa definiendo el límite de los muelles. La articulación de estas dos grandes zonas es una ágora de casi 200 metros de lado.



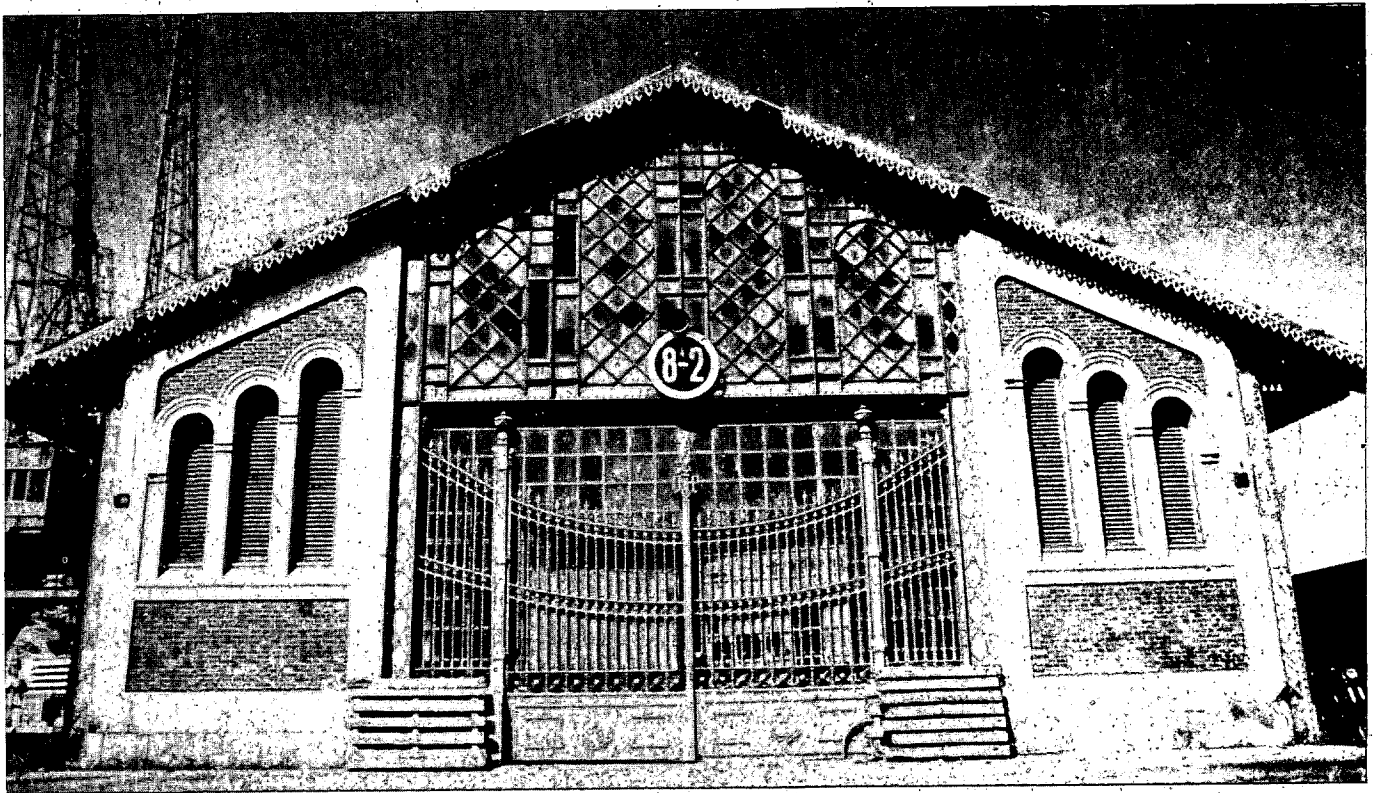
LISBOA. PLAZA DEL COMERCIO:

El 1 de abril de 1775, Lisboa sufre un fortísimo terremoto que destruye gran parte de la ciudad. De su reconstrucción se encargan los ingenieros Dos Santos y Mardel. La gran Plaza del Comercio es otro excelente ejemplo de espacio abierto al agua en el borde de la ciudad portuaria.



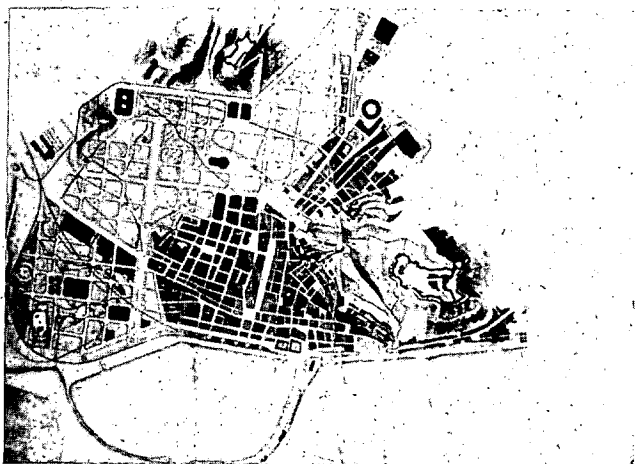
ARQUITECTURA PORTUARIA. ANTIGUA LONJA DE PESCADO

Este edificio, obra del ingeniero Próspero Lafarga, es el más singular del puerto de Alicante, y contemporáneo de la mayor parte de los edificios modernistas del ensanche de esta ciudad portuaria. Es una arquitectura muy racional en el diseño de planes y soluciones constructivas, junto con un tratamiento de exteriores muy ecléctico.



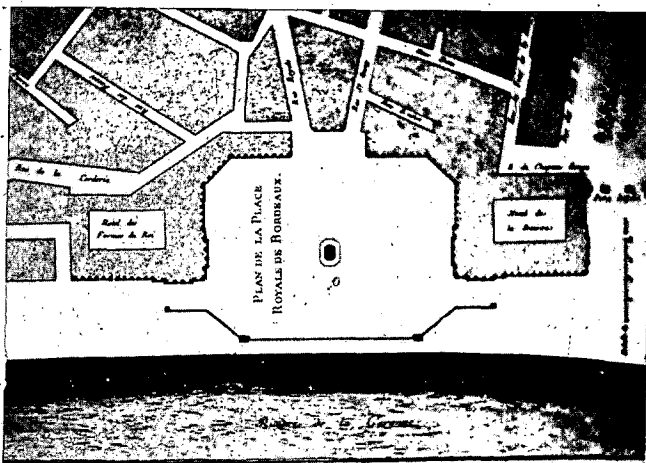
ARQUITECTURA PORTUARIA. TINGLADO EN EL PUERTO DE ALICANTE

Este edificio construido al principio de los años veinte, destruido durante los bombardeos de la guerra civil y totalmente reconstruido posteriormente, es un magnífico ejemplo de arquitectura industrial portuaria.



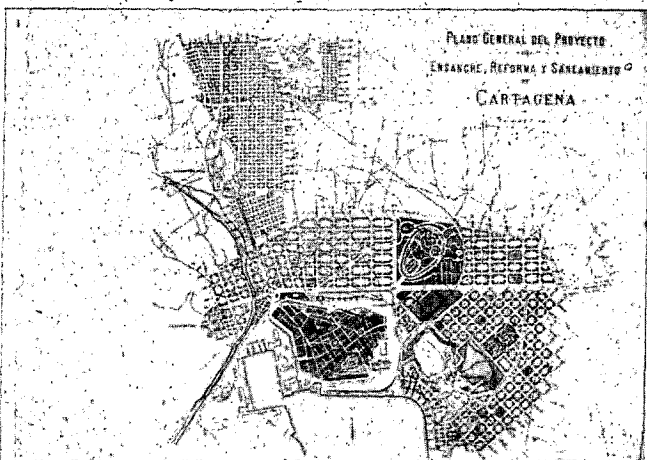
ALICANTE. ENSANCHE DE FINES DEL SIGLO:

Donde ya se comienza a delinear la urbanización de los espacios vacíos dejados libres al derribar las murallas. Estos espacios lineales actúan como una barrera verda y urbanizada entre el área de servicio portuaria y la ciudad, y en su diseño siempre dominaron los aspectos funcionales portuarios. El papel de la Junta del Puerto en la ordenación y tratamiento de esos espacios fue determinante.



BURDEOS. PLAZA REAL:

Las vías navegables plantean un caso singular de ciudad portuaria donde el puerto tiene un desarrollo lineal a lo largo del cauce. La Plaza Real fue construida hacia la primera mitad del siglo XVIII, sobre una antigua ciudadela. Es un buen ejemplo de vinculación espacial de ciudad y puerto.



ENSANCHE DE CARTAGENA:

El proyecto de ensanche de 1896 se desarrolla, una vez más, sin soluciones morfológicas de vinculación con la costa o el puerto. La trama urbana termina bruscamente en una fachada paralela a la costa.

interesante. Se trata de la arquitectura de los ingenieros portuarios. Además de las posibilidades de recuperación como equipo urbano de antiguas instalaciones portuarias obsoletas, se permitiría cuidar y conservar una arquitectura con un lenguaje muy singular y que en muchos casos marcó una determinada imagen colectiva de la ciudad.

José Ramón Navarro Vera



Ingeniero de Caminos (1971) y doctor Ingeniero de Caminos (1986), por la Escuela de Madrid. Ha desarrollado exclusivamente la actividad profesional en el ejercicio libre trabajando fundamentalmente para la Administración Local como urbanista.