“Los puertos parecen olvidar que su condición histórica de pertenencia a la ciudad les obliga a compartir con ésta las decisiones de su transformación”.

Joan Busquets, Catedrático de Urbanismo de la E.P.C. y de la G.S.D. de Harvard.

¿De qué hablamos cuando hablamos de una Ciudad Portuaria? ¿Es la naturaleza e intensidad de las relaciones entre la ciudad y el puerto lo que califica de “portuaria” una ciudad, o es simplemente la presencia del puerto, cualquiera que sea su relación con la ciudad la que es determinante de aquella? Fernand Braudel, el gran historiador del Mediterráneo, sostiene que la sola presencia física del puerto no basta para que se funde una Ciudad Portuaria, para ello hace falta que se implique la vida de la ciudad con el puerto, al mismo tiempo que el puerto lo haga con la ciudad a través de instituciones, estructuras, y otras relaciones entre las que tiene una lugar destacado la existencia de signos objetivos y subjetivos que contribuyen a configurar un imaginario colectivo portuario. Alicante no reúne ninguno de estos atributos o la presencia de alguno de ellos es muy débil. Desde hace ya demasiados años esta ciudad y su puerto se han ido alejando mutuamente. Este artículo reflexiona sobre alguna de las causas que han provocado ese distanciamiento y aporta algunas medidas para iniciar un reencuentro entre ambos.

El puerto y la ciudad constituyen dos mundos antagónicos, funcional y ambientalmente. Sin embargo, esa dialéctica se supera en aquellas ciudades con puerto en las que los agentes urbanos y portuarios implicados han sabido resolver y gestionar esas contradicciones esenciales entre la ciudad y el puerto, imprimiendo un cambio de signo en la mirada de los ciudadanos, que pasan de la indiferencia u hostilidad a sentir y percibir el puerto como una parte integrante de la ciudad y de su paisaje físico y humano configurando así una Ciudad Portuaria.

La naturaleza portuaria de una ciudad se sitúa en dos planos, uno objetivo y otro subjetivo. El primero se funda en el grado de inserción socioeconómica del puerto en la ciudad, mientras que el segundo remite a la cultura y al imaginario colectivo que induce la presencia del puerto y de la actividad portuaria. La Autoridad

Portuaria de Alicante debería de cuidar más ambas dimensiones; por una lado, difundiendo de qué manera el puerto beneficia económica y socialmente a la ciudad; y, por otro lado, incentivando la extensión de los signos y símbolos que despierten ese imaginario portuaria tan aletargado en la actualidad en la ciudad. El puerto es una actor económico destacado, aunque éste se suele manifestar más en su hinterland que entre los límites de la ciudad, lo que puede producir un efecto contradictorio: los ciudadanos de una ciudad marítima con puerto pueden preguntarse, ¿en qué nos beneficia un puerto que está provocando toda clase de incomodidades y costes ambientales, desde contaminación atmosférica a intrusión visual y alejamiento del mar, cuando su papel económico sustancial se produce fuera de la ciudad? Algo de esto puede estar sucediendo en Alicante con los conflictos de los vecinos con el puerto.

A continuación expongo en cuatro puntos los argumentos más relevantes que ponen en duda que Alicante sea una ciudad portuaria. Al mismo tiempo se dan algunas ideas para recuperar ese carácter.

Un puerto vivo y abierto

Debería abandonarse la idea de que los frentes urbano-portuarios sólo se pueden ordenar si se destierra de ellos toda actividad portuaria. Una ciudad portuaria debe de identificarse con un puerto vivo y operativo. Los efectos negativos del tráfico de mercancías en las zonas urbanas próximas deberían atenuarse con un estudio muy detenido del Plan de Usos portuarios (de aprobación exclusiva del puerto), mientras que las áreas abiertas al público deberían de ser compatible con actividades portuarias limpias y atractivas, como cruceros o pesca.

En Alicante se produce un tratamiento dual en la manera de tratar los espacios portuarios, que tiene su correlato en el modo como los ciudadanos perciben al puerto: por un lado, en las zonas abiertas al público se ha eliminado todo signo portuario; y por otro, las de explotación portuaria que se ocultan a las vistas de los ciudadanos. El llamado “bosque mediterráneo” que se ha construido en poniente, en realidad es un artificio para separar el puerto de la ciudad. Esta actuación no es,

como se pretende, un medio para integrar el puerto y la ciudad, sino una acción para corregir la intrusión visual y otras molestias producidas por unos usos y volumetrías portuarias situadas en la frontera con la ciudad, cuya fragilidad ante esos usos no se tuvo en cuenta a la hora de planificarlos.

Frente a esa ocultación del puerto habría que hacer lo contrario: abrir corredores visuales de la ciudad hacia el puerto. Las actividades portuarias contemporáneas han perdido el romanticismo y encanto que nos transmite la literatura y la iconografía, ahora son los cambios tecnológicos los que dominan su paisaje. Pero, ¿no es cierto, que la espectacularidad de las operaciones de carga y descarga de una gigantesca grúa de contenedores puede constituir un nuevo atractivo portuario? Entre el acceso abierto al público y el totalmente cerrado, ¿no habría posibilidades intermedias de acceso público temporal a algunas zonas en explotación, con garantías de seguridad?



Costa Magica y MSC Orchestra en el puerto de Alicante.

Usos con significado portuario

Las operaciones de cambio de uso en antiguos espacios portuarios como las que se han llevado a cabo en Alicante se fundan en el modelo ocio-turismo, que desde luego no contribuye a potenciar el carácter portuario de la ciudad, sino todo lo contrario, lo borra, además de provocar disfunciones al sólo tener animación y actividad los fines de semana por la noche y en épocas vacacionales.

Las mejores intervenciones de esta clase en otros puertos están dirigidas a introducir y mantener signos marítimos y portuarios, así como a alcanzar un alto

grado de “mix” funcional mediante usos culturales, terciarios, educativos, además de los comerciales y de ocio, como podemos encontrar entre otros, en Ámsterdam, Hamburgo, Liverpool, Baltimore, o Toronto.

Entre los componentes que transmiten significados portuarios se encuentran los relativos a su patrimonio, desde una grúa a la arquitectura. En la operación de Levante en Alicante se ha borrado todo signo portuario, quedando solamente los norays de los muelles.

¿Aportan las marinas deportivas un significado portuario a la ciudad? Parece discutible, sobretodo cuando se implantan masivamente sobre dársenas antiguas como en Alicante. La dársena, escenario histórico de la actividad portuaria, debería considerarse como una pieza del patrimonio de la ciudad portuaria, y tratarse de una manera bien distinta de la de cubrirla de vulgares pantalanes de hormigón, “aparcamientos” de barcos deportivos y viario para coches.

La puerta del mar

El puerto es la “puerta” simbólica que conecta la ciudad con el mar. Es a través de ella como las ciudades portuarias se han acercado al mar, y, por tanto, recuperar esa relación, física y cultural, debe de estar presente en una estrategia que impulse la condición marítima y portuaria de una ciudad. Se ha hecho alguna intervención de interés, como el paseo elevado sobre el espaldón del dique de Levante, abierto con motivo de la Volvo, una tímida salida al mar que debía de ampliarse en el marco de otras acciones dirigidas a abrir la ciudad al mar.

Pero se encuentra a faltar el impulso de actividades marítimas públicas que acerquen a los ciudadanos al mar: no hay Escuela Municipal de Vela. La vela es un deporte todavía con un cierto lastre elitista en la ciudad. Ni siquiera la Volvo ha servido para extender entre los jóvenes alicantinos esta actividad.

La debilidad y escasa atención cultural de las instituciones municipales y portuarias

para estimular el conocimiento de la historia marítima de la ciudad es evidente. Esa historia es muy rica y se le debía de haber sacado mucho más provecho cultural y educativo.

El puerto de Alicante ha tenido un papel relevante en la historia de nuestro país, y esa memoria raramente se ha materializado en alguna presencia pública. Entre otros, los dramáticos acontecimientos acaecidos en el puerto al final de la guerra civil todavía están esperando que se concrete una justa rememoración. Se pueden hacer más cosas.

En 1870 se decidió que la “cota cero” de todos los levantamientos topográficos en nuestro país debería de estar referidos al nivel de mar en Alicante. Para ello se instaló en el puerto un Mareógrafo destinado a medir la altura del mar. Todavía se puede ver en el dique de levante, y en una pequeña y singular construcción del extremo norte de la bocana, huellas de aquella instalación. En la primera Volvo se colocó algún panel para explicar la función de esta instalación, que pasó bastante desapercibido y no tuvo continuidad. De lo que se trataría ahora es de aprovechar ese hecho histórico para impulsar una actividad, como podría ser una exposición permanente o museo temático, dedicada a la historia de las ciencias y de las técnicas relativas al conocimiento de las dinámicas litorales, que tienen en la actualidad una gran vigencia por la relación entre cambio climático y nivel del mar, y por supuesto el papel del Mareógrafo del puerto Alicante en la nivelación topográfica moderna del territorio español.

Hasta ahora, la Autoridad Portuaria de Alicante ha mostrado una actitud más bien tibia acerca de la protección del Patrimonio Portuario, cuando se trata de elementos que en gran medida pertenecen a la memoria colectiva de la ciudad, por lo que su protección debería de ser un gesto del puerto con la ciudad. Desde esta óptica, la Autoridad Portuaria, después del lamentable derribo reciente de la Lonja, debería reflexionar ante la decisión de derribar las viviendas de trabajadores portuarios (Bº Heliodoro Madrona), presuntamente en ruina pero que se ha demostrado que no es así por lo que, afortunadamente, se ha parado su derribo, de momento. Estas viviendas tienen un valor patrimonial por su origen, función y tipología, y por su potencial de uso por las posibles alternativas que tienen para albergar usos

públicos.

Integración social

No se puede hablar de una verdadera integración ciudad-puerto si no hay una mayor implicación institucional y social entre ambos. La legislación portuaria, que consagra su autonomía, no da mucho margen para una integración auténtica entre el puerto y la ciudad. La autonomía portuaria puede llegar a ser una losa sobre una ciudad cuyo gobierno municipal tiene un papel mínimo en la institución portuaria, de modo que la ciudad queda a merced del talante y sensibilidad del presidente de turno de la Autoridad Portuaria.

A pesar de la rigidez de la legislación portuaria se deberían de arbitrar mecanismos de gobernanza que permitiesen una relación y un diálogo mucho más fluido entre todos los agentes implicados, incluida la sociedad civil, en las relaciones ciudad-puerto. El objetivo de todo ello no es otro que los ciudadanos dejemos de mirar al puerto como espectadores pasivos y lo experimentemos como actores de una ciudad portuaria.

Head Image: El puerto de Alicante y la marina deportiva.