Esta introducción a este Portrait dedicado a Alicante analiza algunas de las vertientes de la ciudad y su puerto, tanto actuales como pasadas, con miradas diferentes. La costa tenía nulo atractivo, o incluso era peligrosa, hasta que iniciándose una moda eso cambió mediados el siglo XIX. El paisaje de mar, como el de montaña, se empezó a integrar en la visión estética en los siglos XVII y XVIII, con la obra pictórica de carácter naturalista que lo empezaron a tratar con mirada paisajística. Los baños, especialmente los de mar, fueron fomentados por prácticas higienistas en el XIX y se inició entonces un proceso de valoración de los espacios costeros, sobre todo de las playas. Las recientes transformaciones, el desarrollo de las economías y los países han modificado profundamente la fisonomía y funcionamiento de nuestro entorno. Disrupción tecnológica, innovaciones, movilidad, nuevos modos de gestión, la transición energética, la perspectiva global…, han inducido en los últimos años cambios cada vez más importantes. La adaptación y la flexibilidad se enuncian hoy día como cuestiones esenciales para afrontar los cambios. Esto también concierne a puertos y ciudades.

Tiempo atrás ciudades y puertos estaban unidas en su organización espacial y socioeconómica. La ciudad portuaria empieza a modificar sus relaciones a lo largo del siglo XIX. La evolución se percibe bien con el análisis de los espacios intermedios y de conexión. No existe un modelo único de análisis de relaciones entre puertos y ciudades. En numerosos casos el puerto se aleja, desplaza su epicentro hacia otras áreas costeras adyacentes, distantes del entorno urbano, en ocasiones afectando zonas urbanas no centrales. Esa divergencia entre ciudades y puertos ha llevado en las últimas décadas a acometer acciones para restañar y suturar situaciones. La obsolescencia de áreas portuarias ha permitido la reconversión de esos espacios, ha permitido la reutilización de esos espacios, lo que se ha conocido internacionalmente como *waterfronts*.

Alicante es, caben pocas dudas, una ciudad marítima. Su historia más reciente se entiende ligada ineludiblemente a su puerto. El comercio, especialmente el marítimo, ha sido y es realidad en su historia. El puerto, que ya lo fue de la corona de Aragón y mantuvo unas crecientes relaciones internacionales en el siglo XVIII, creció con las obras modernas que se iniciaron a mitad del siglo XIX, adquiriendo una planta y un desarrollo muy propios en la concepción de aquel momento en las instalaciones portuarias mediterráneas: muelle, mejora y ampliación hasta llegar a conformar el dique de levante y ejecución del contradique encerrando con aquél una dársena. Más tarde se proyectó y ejecutó un antepuerto mediante

el desdoblamiento y recrecimiento del dique de levante y las correspondientes ampliaciones de los muelles tanto en el antepuerto como en poniente.

Alicante, la ciudad desde el puerto.

La vivencia de la ciudad de Alicante con la mar y su puerto ha estado presente en su economía y en toda su historia, en la expresión artística de su gente de manera continuada. El derribo de la muralla de costa hace más permeable la relación. El puerto sirve de entrada a la ciudad, a través de la Puerta del Mar, y para que la ciudadanía llegue al mar. El puerto pasa a ser la unión con el mar, su interfaz. Pero además hay espacios membrana, espacios

de tránsito entre la ciudad y su puerto. La ciudad de Alicante ha tenido y cuenta con numerosos elementos de articulación con su puerto. En su origen ciudad amurallada-muelle-castillo es claramente un enclave costero con razón y vocación urbana y comercial con los necesarios elementos defensivos. El contacto con mar y puerto se ha establecido esencialmente a través de tres espacios, que son líneas, zonas, áreas: la playa del Postiguet, la Explanada de España y el Parque de Canalejas. El muelle histórico se ubicó frente a la puerta en la muralla. La zona más al norte se relaciona con el centro histórico y se sitúa al norte del que será más adelante dique y muelle de levante. La zona es ocupada como zona de baños con balnearios que perduraron hasta 1969. El Postiguet es parte del frente marítimo histórico urbano y la puerta en la muralla se relaciona con la ubicación del muelle, que es el auténtico embrión del puerto.

Explanada de España, espacio de contacto de la ciudad y el puerto.

La ciudad tiene extramuros los arrabales de San Francisco y San Antón y se expande más allá de sus murallas que confinan su núcleo histórico. El crecimiento urbano se realiza hacia el interior y el sur por las restricciones físicas existentes. Durante un tiempo se ubica en el

Postiguet la estación de clasificación. La conocida es desde décadas uno de los espacios más emblemáticos de Alicante y área central de la membrana con la dársena interior del puerto. En 1867 comenzaron las obras de construcción de un paseo o parque, que inicialmente se denominó Paseo de Olalde y que el año siguiente se rebautizó como Paseo de los Mártires de la Libertad, en homenaje y recuerdo de decenas de militares que fueron fusilados tras protagonizar una revuelta de carácter progresista encabezada por Pantaleón Boné en 1844. En 1941 se acordó retirar el nombre de Paseo de los Mártires y recuperar el de Explanada de España, nombre que llevó durante algunos años el Paseo de Canalejas. La configuración y diseño de la Explanada -con sus cuatro hileras de palmeras y su característico pavimento, compuesto por piezas de mármol de Novelda de colores rojo, blanco y negro, y que se reproduce en otras áreas del entorno portuario cuando se remodelan-, se llevó adelante en 1959. Ese diseño, se inspiró en los pavimentos portugueses, concretamente en los de la ciudad de Lisboa en la Plaza del Rossio, el entorno de la Torre de Belem…, y más tarde dicho diseño también se aplicó por el diseñador Robert Burle Marx en 1970 en el paseo de la playa de Copacabana. Dicho espacio ha albergado en el tiempo un teatro de verano, de carácter temporal, la concha, donde se realizan conciertos, y es, sin duda uno de los espacios ciudadanos de mayor uso, contiguo a la dársena y, por tanto, vivencialmente ligado al puerto. A poniente de este se estructura el Paseo de Canalejas, con otro pulmón para el esparcimiento urbano, que sigue la otra alineación de la dársena interior.

La transformación de la actividad portuaria y el cambio de su ubicación han comportado, como en numerosos puertos, el traslado de las áreas y equipamientos portuarios y el destino de la dársena y su entorno a uso urbano y ciudadano. En los espacios del muelle de levante, entre la dársena interior y la playa del Postiguet, se ubica el Aparthotel Meliá, un ejemplo más de gestión urbanística indebida. En febrero de 1964 la empresa Urbantusa, del grupo Meliá, solicitó al Puerto de Alicante la autorización para construir un hotel-balneario sobre suelo público en terrenos ganados al mar adosados al Dique de Levante. Dichos terrenos se segregaron en 1968 y se inscribió su propiedad a nombre de Urbatunsa en 1969, destinándose a la construcción de un hotel-balneario cuya altura no debía ser superior a la del cercano edificio de Aduanas. Siendo la altura construida muy superior a la autorizada se propone y decide en la Comisión de Urbanismo, no obstante, su aprobación al ser informado favorablemente por parte del Ayuntamiento en 1969 tras una petición de informe urgente a los arquitectos municipales fundamentada en el *"…interés para la ciudad"*. El informe técnico señalaba, sin embargo, los excesos urbanísticos, mientras la decisión se fundamentó en argumentos de la necesidad de instalaciones hoteleras de gran categoría y encaje con el entorno turístico. Los terrenos más próximos a la dársena y la propia dársena albergan

desde finales de la década de 1980 nuevas instalaciones no portuarias, produciéndose el controvertido derribo del edificio de la administración portuaria.

En 1988 la Autoridad Portuaria comenzó la elaboración del Plan Especial del Puerto de Alicante que incorpora actuaciones de reconversión de la dársena interior. El plan es aprobado en 1992 y seguidamente se desarrolla la intervención en levante, con la dotación de espacios comerciales, de ocio y la construcción de una marina deportiva para más de 800 embarcaciones deportivas y de recreo. En el área de Poniente de la dársena interior se desarrolló a continuación un equipamiento comercial de 42.000 m^2 que quedó inaugurado en el año 2000. El traslado de las instalaciones del Real Club de Regatas de Alicante a la zona del antiguo varadero, también en poniente de la dársena interior permitió en su día liberar el frente de la dársena para la ciudad. Pero, además, en Alicante también se han acometido importantes y exitosas recuperaciones patrimoniales, tanto de medios materiales (vehículos, balizas…), como también la adecuación de la antigua Lonja de Pescado como espacio expositivo.

Terminal de cruceros en Alicante.

El puerto se sigue transformando de manera continua y los espacios dedicados a la terminal de pasaje se reubica, se crean nuevos espacios portuarios para cruceros turísticos, para la zona de utilización para la *Volvo Ocean Race*. La ciudad sigue utilizando espacios portuarios adicionales, como es el caso de esa zona del transversal, donde ahora se ubican espacios museísticos. Puerto y ciudad han tenido desde la década de 1980 dinámicas acusadamente diferentes. No es que antes hubieran coincidido plenamente en muchos casos, pero la planificación ha sido sectorial. Más allá de la sostenibilidad económica de las intervenciones registradas, en el futuro de la relación del puerto y la ciudad se plantea una actuación de mejora de la calidad ambiental de ambos sistemas. No resulta posible definir soluciones

verdaderas y durables separadamente, las soluciones requieren de enfoque conjugado, conjunto, participado socialmente, que garantice, en todo caso, la atención a las necesidades de competitividad del puerto.

Alicante, puerto salida Volvo Ocean Race (octubre 2017).

Hoy es importante saber atisbar cuál es el futuro, qué tendencias podemos encontrarnos y adelantarnos a ellas para poder adaptarnos. Es este un momento de cambio disruptivo, que señala incertidumbres, pero, sobre todo, cambios radicales. La ocupación demográfica intensa en las áreas litorales sigue manteniendo concentraciones relevantes que pueden acarrear problemas de gobernanza y llegan a suponer determinados planteamientos de

modelos alternativos, nuevos modelos de consumo y comercio. Parece imparable el traspaso de la gestión de lo público a lo privado, un papel creciente de la iniciativa privada, lo que no debe suponer la pérdida o cambio del concepto de servicio público necesario. Los problemas y cuestiones que se plantean son obviamente diferentes porque son distintas las escalas, pero la actitud de los puertos pasa por ser más proactiva que pasiva, integrando los agentes participantes en una gestión que se requiere transparente. La relevancia global de las ciudades portuarias va a seguir siendo un hecho, pero las tendencias para un futuro inmediato van a establecer nuevas jerarquías portuarias, como ha venido pasando desde siempre con los puertos que pueden y se adaptan a las nuevas situaciones y aquellos otros que finalmente no lo hacen.

Por una parte es indispensable que el puerto mantenga una buena conectividad, con mayor accesibilidad para personas y mercancías. Pero a la vez, esa doble función de los puertos, como nodo de encuentro de flujos y como lugar, tendrá vertientes diferentes: la actualidad y adaptación de los entornos urbanos requiere que se trate como espacio tecnológico, pero a la vez como espacio de conocimiento, de innovación, de consumo, como recurso turístico. El puerto y sus dos componentes, como nodo operativo y como lugar, va a requerir soluciones de planificación y gestión conjunta, participada y colaborativa que evite tensiones y trate de establecer soluciones. El puerto en una ciudad marítima es depositario de la identidad marítima lo que exige que entre puerto, ciudad y ciudadanos se establezca en el futuro cómo gestionar la herencia del pasado, priorizar los objetivos presentes y afrontar los retos.

Head Image: Alicante, puerto y ciudad. Vista desde el castillo de Santa Bárbara.