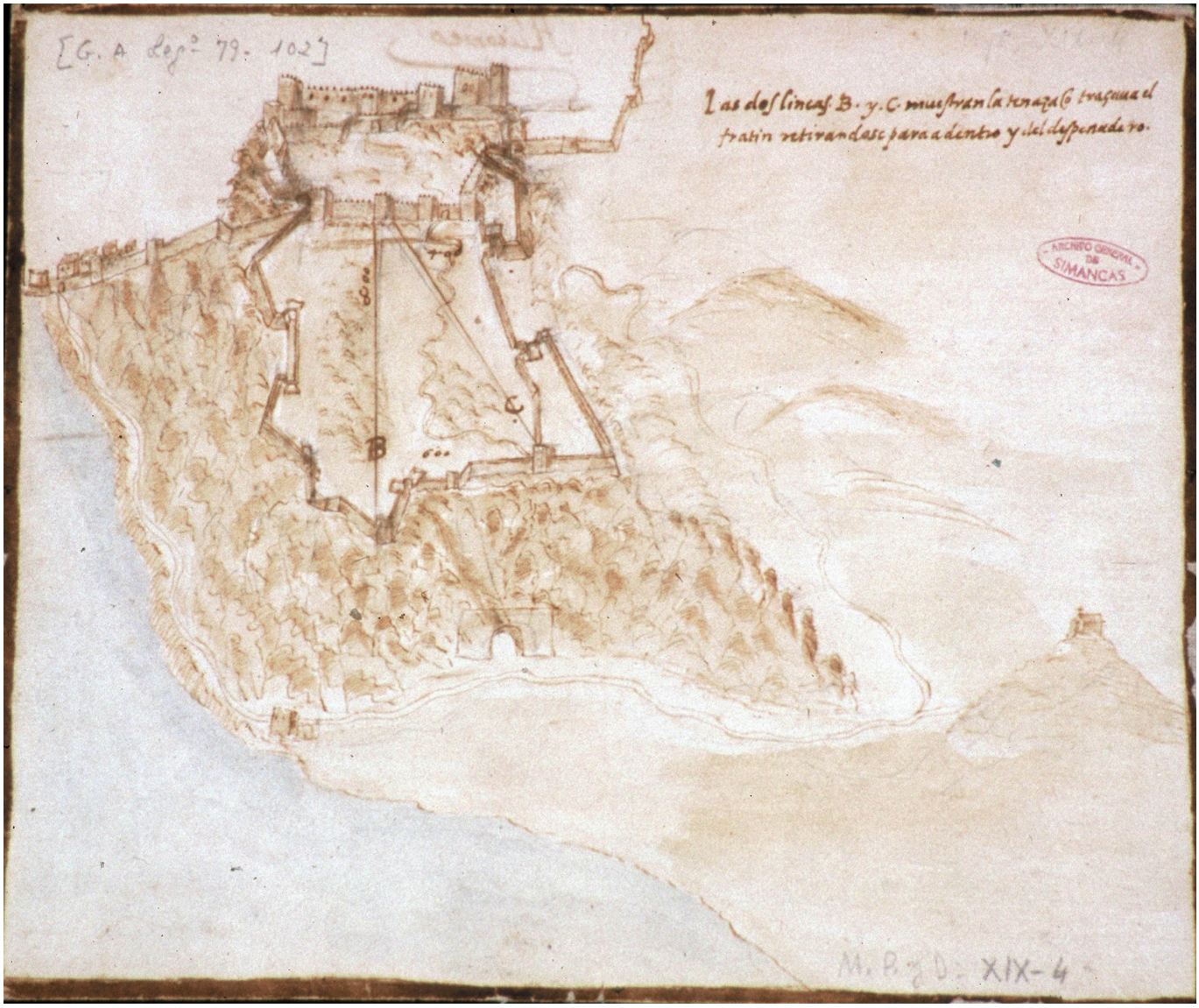
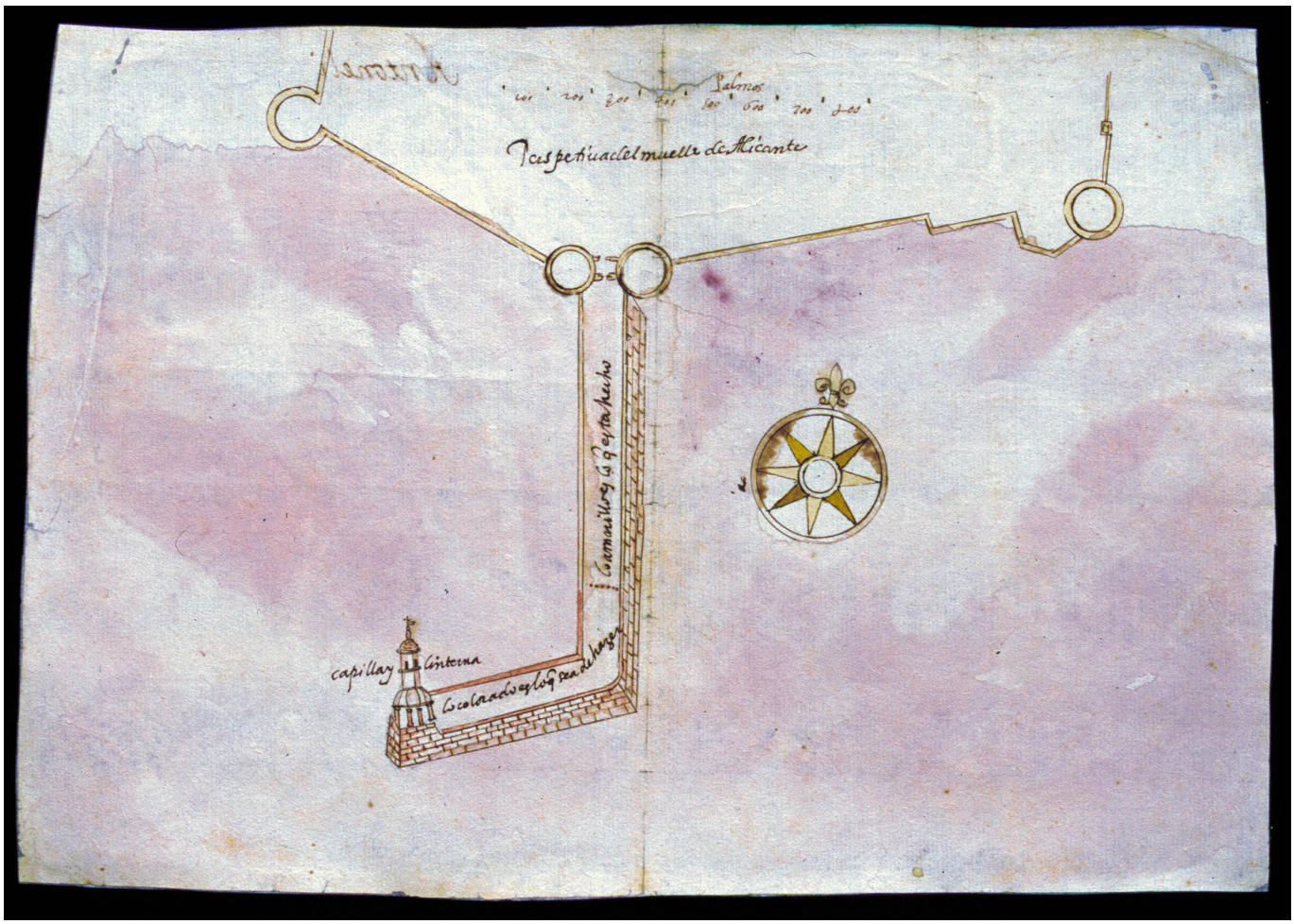
El lenguaje cartográfico es de gran riqueza, los mapas hablan y silencian. Elaborados a lo largo de los siglos nos ofrecen una historia discontinua, pues son rasguños, piezas de un puzle, imágenes situacionales, retratos parciales del territorio. A su vez, como comenta Antonio Bonet, la cartografía no es un conocimiento puramente científico y desinteresado, siempre supone un fin práctico y proporciona una concreta información. Por ello, pese a su discontinuidad, pese a sus silencios, relatan fielmente una historia: los diferentes intereses políticos de cada periodo; las necesidades de expansión comercial; la estructura defensiva del poder gobernante; los avances científicos en el reconocimiento del territorio y del mar; la profesionalidad de ingenieros y pilotos; la tecnología aplicada a la construcción costera ya sea para la defensa pasiva como para las instalaciones portuarias; la percepción del espacio litoral, etc. Son tantos los testimonios y los múltiples detalles de cada plano, que podemos decir que cada uno de ellos es un relato histórico. Además, la cartografía nos abre la puerta a la construcción de la noción de territorio. Desportes y Picon explican que esta noción está íntimamente ligada al conocimiento del territorio a través de las técnicas cartográficas y en relación a las primeras políticas de equipamientos colectivos, militar y civil. Ambos aspectos están claramente interrelacionados en nuestra percepción del territorio.

Alicante, como plaza fuerte, ha sido un espacio de poder, un espacio estratégico, en el litoral mediterráneo y ha dejado su testigo desde el periodo medieval en cartas náuticas, en atlas, en mapas de diferentes características, de gran y pequeña escala, en vistas geográficas. Es la ciudad de la Comunitat Valenciana con un mayor legado cartográfico. El castillo de Santa Bárbara sobre el monte Benacantil, de origen árabe, su núcleo urbano en la ladera, a sus pies, también fortificado, relacionándose directamente con el mar y su espacio portuario, son tres elementos que crean un espacio unificado, un lugar. Son la imagen de Alicante en cualquier descripción de la ciudad, ya sea literaria, histórica, geográfica, militar, etc.



"Perspectiva del Castillo de Alicante con las nuevas obras de fortificación que se ponen para su mejor defensa", ingeniero Vespasiano Gonzaga, 1575. Archivo General de Simancas.



"Perspectiva del muelle de Alicante", ingeniero Juan bautista Antonelli, 1576. Archivo de la Corona de Aragón.

Las primeras representaciones de Alicante están relacionadas con la nueva política defensiva del reinado de Felipe II ante la amenaza de las potentes potencias emergentes europeas. La costa mediterránea era línea de frontera. "Los ingenieros del rey" serán los artífices de estas medidas, lo que demuestra la dirección e interés de la corona. De gran importancia es el informe de Vespasiano Gonzaga, redactado el 25 de septiembre de 1575, *De las villas y castillos que estan sobre la mar o muy cerca de ella en esta costa de poniente, que son, Guardamar, el castillo de Santa Pola, Alicante, Villajoyosa, Benidorme, Bernia que esta a una legua de la mar, Calpe, Xavea, Denia, Oliva, Gandía y Cullera.* Cinco días después, el 30 de septiembre, se presentan dos rasguños del castillo de Santa Bárbara atribuidos al propio ingeniero: *Perspectiva y plano del Castillo de Alicante con las nuevas*

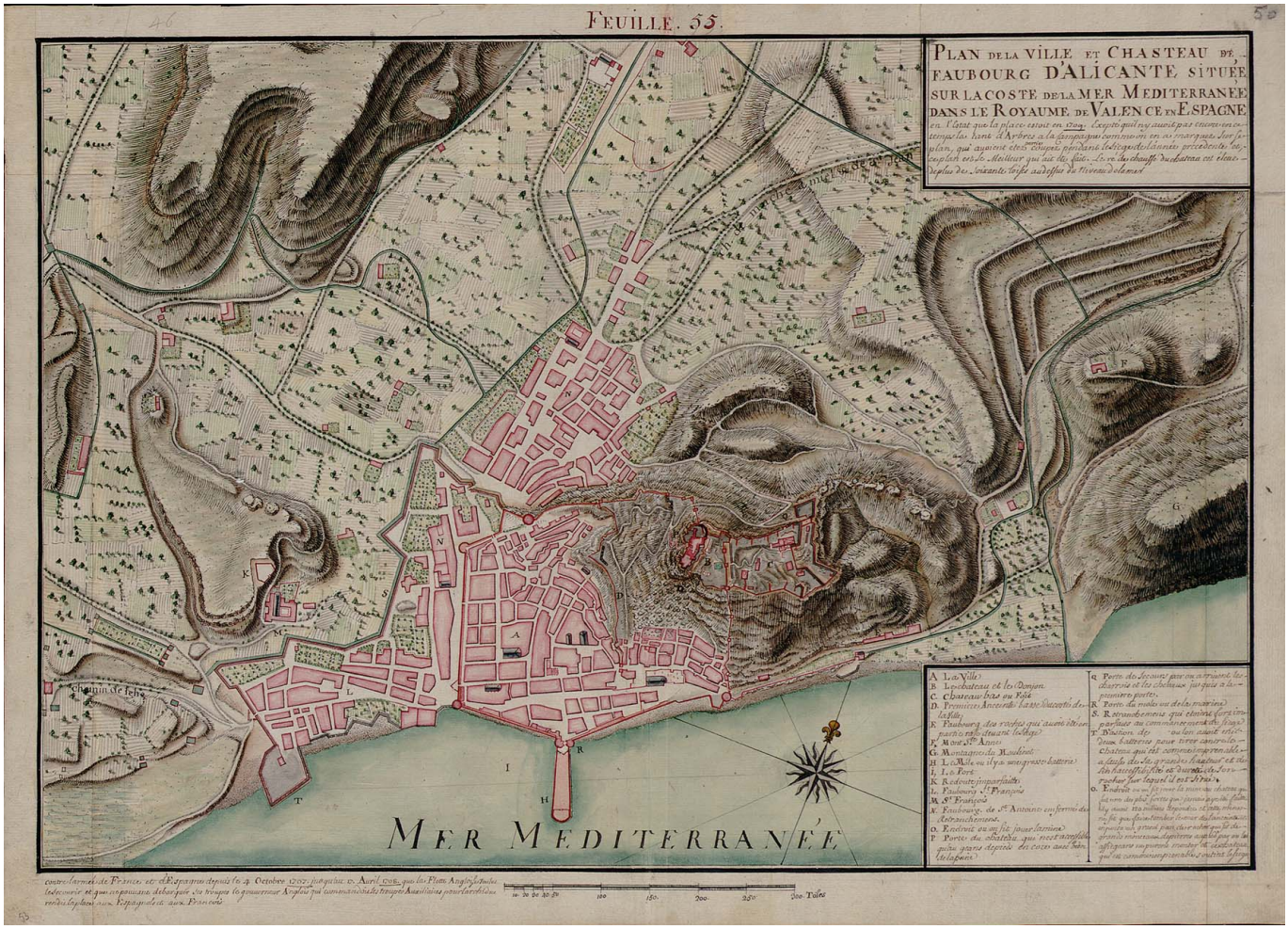
obras de fortificación que se ponen para su mejor defensa. En este proyecto se plantean las propuestas del ingeniero Fratin para transformar el antiguo castillo en un recinto abaluartado. Sin muchas mas reformas, la fortaleza tuvo un probado carácter inexpugnable hasta finales del siglo XIX. También fue objeto de estudio inmediato el muelle del puerto. La *Perspectiva del muelle de Alicante*, de 1576, será la primera representación del dique construido hacia 1476 sobre la que el ingeniero Juan Bautista Antonelli proyectó una ampliación en L que remataba con una capilla-linterna.

PVERTO D BIAR
ONIL
CAZTALLA
FAVANELLA
IBI
TORRE D GRAV
XIXONA
TIBI
PVTA RONESA
ESTRETTO
PATANO
MT NEGRE
CABIÇO
RVSOT
VERGERET
LLANO DE LA OLIVERA
ACVT
FENOLLAR
RASPIG
S VICENTE
CAMINO DE CAZTELLA
LA TORETA
CAMINO DE XIXONA
CAPILLO
BONAN
MACHARITE
LLANO D NADAL
BARRANCO DE LAS OVEJAS
ESCARTAL
CAMINO DE MONTFORT
PALAMO
SAN RONCA
S IVAN
BENIMAGRELL
LA ILLETA
LA COFRA
CAMINO DE LA CE
S D S IVAN
ALICANTE
CALA
LAVADOR
BAVER
IGVA AMARGA
BONETA
C L ALCODRA
P
T
L
M

"Plano de la comarca por la que discurre el rio Montnegre con la localización del pantano de Tibi que se proyecto", 1585. Archivo de la Corona de Aragón.

Unos años después se iniciaba uno de los grandes proyectos alicantinos, la presa de Tibi (1580-1594), considerada una de las primeras presas "modernas" y de mayor altura del mundo; presa de gravedad de planta curva (107 m de radio y 41 m de altura). El apoyo de Felipe II a esta obra concreta se puede observar también a través de los ingenieros que envió para llevar a cabo la construcción. Se cita en ocasiones a Juan de Herrera, a Juanelo Turriano y la cartografía histórica nos confirma la colaboración directa de Jorge Fratín, Juan Bautista Antonelli y sobre todo de Cristóbal de Roda Antonelli. Los estudios previos aportan las primeras imágenes del territorio alicantino, con la representación de la comarca por donde discurre el río Montnegre hasta su desembocadura en el mar; unas acuarelas de enorme interés para el reconocimiento del paisaje entorno a la ciudad, la orografía del lugar, como una vista geográfica e informativa.

El siglo XVIII se inicia con la Guerra de Sucesión (1701-1714), cuya consecuencia fue la llegada de la dinastía de los Borbones, con la figura de Felipe V, nieto de Luís XIV. No podemos dejar de relacionar este hecho con la aparición del *Recueil des Plans des Principales Places du Royaume d'Espagne después 1694 jusque 1721 où nous sommes,* conocido habitualmente como *Atlas Masse*. Esta colección de mapas fue uno de los grandes trabajos cartográficos de la primera década del siglo XVIII, realizado por el ingeniero militar y gran cartógrafo Claude Masse (1651-1737). Conocido también como "Atlas de Luís XIII", contiene una amplia recopilación de mapas y planos de ciudades y plazas fuertes españolas. Bonet lo considera "el mejor compendio de planos sueltos reunidos durante el Antiguo Régimen por los servicios de inteligencia sobre un país extranjero. Francia podía sentirse orgullosa de su logro y realización".

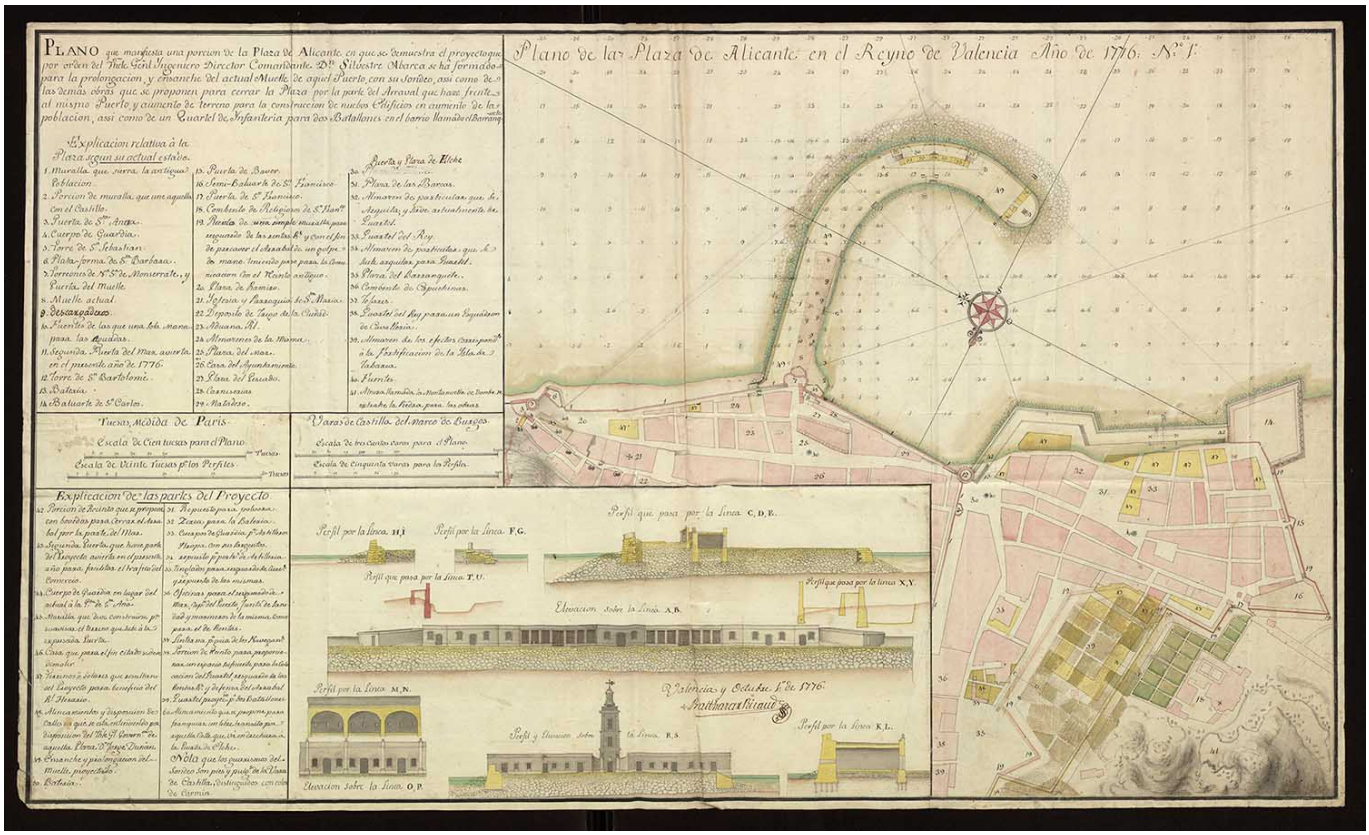


Plan de la Ville et Chasteau de Faubourg d'Alicante, 1708, en Atlas Massé. Plans des principales place du Royaume d'Espagne depuis 1694 jusque 1721, feuille 55. Paris, Service Historique de la Défense, Departament de l'Armée de Terre, Bibliothèque.

Sobre la plaza de Alicante, el *Atlas Massé* recoge tres mapas: *Plan de la Ville et Chasteau de Faubourg d'Alicante*, 1708; *Plan de la Ville et Chateau d'Alicante au Royaume de Valence en Espagne en l estat quelle estoit quand elle fiir alsiegée par larme de France & dEspagne*, 1708; y *Plan particulier du Chateau d'Alicante dans le Royaume de Valence en Espagne en l estat quil êtoit*, 1710. Son testimonio y relato de un momento histórico concreto, pues, tras la batalla de Almansa (25 de abril de 1707) y el triunfo de los borbónicos, se fue recuperando la mayor parte del territorio valenciano en manos de La Alianza y de los partidarios del archiduque Carlos. El 19 de abril de 1709 salía la guarnición inglesa de su

reducto en el castillo de Alicante. El puerto se convirtió en centro de evacuación y lugar de abastecimiento.

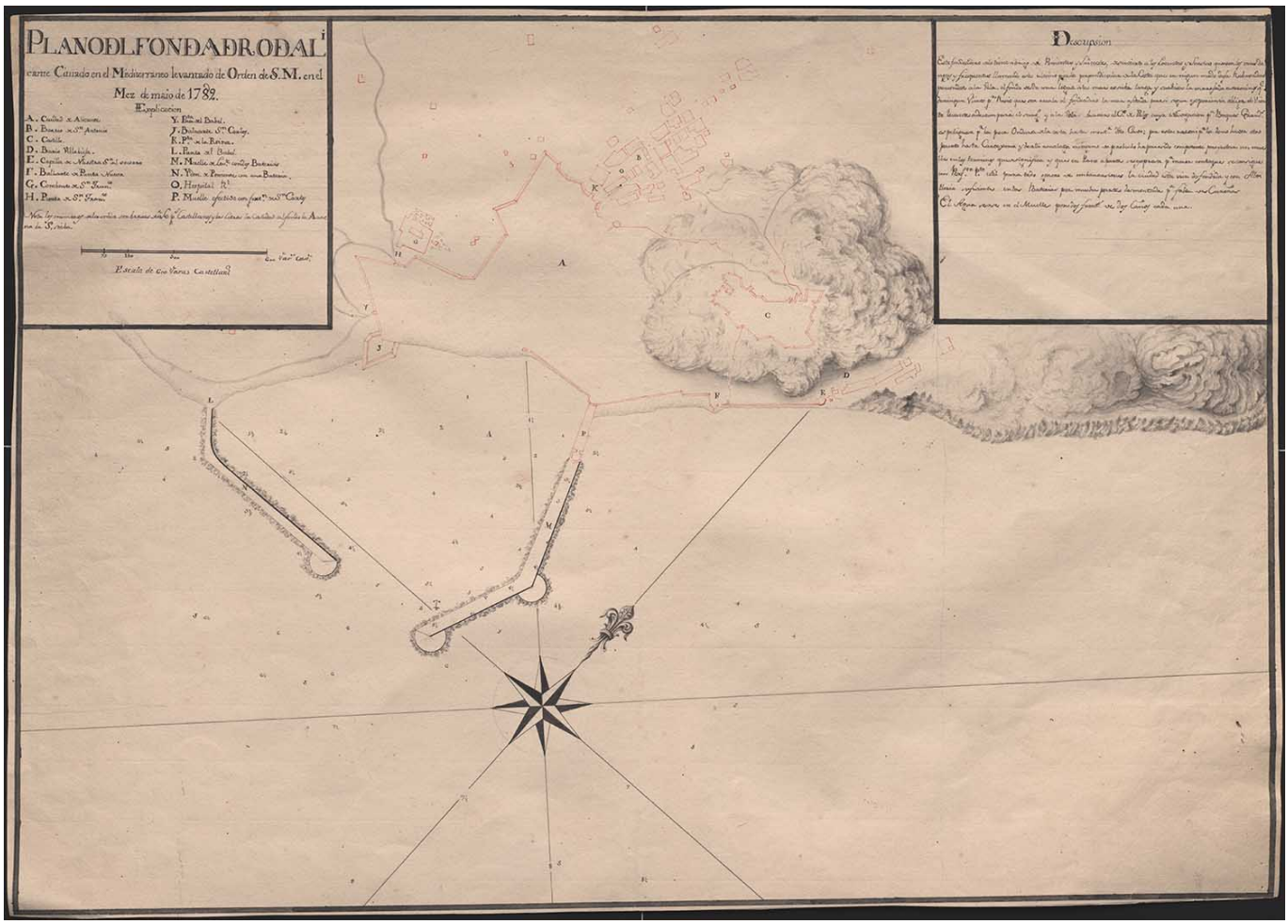
La nueva monarquía borbónica introduce una nueva forma de percibir y de entender el territorio. Es importante en este proceso la nueva organización administrativa y en base a ella los nuevos profesionales que se hacen cargo de las obras portuarias. Ingenieros militares, pilotos e ingenieros de Marina serán los artífices, de proyectos y reconocimientos, es decir, del legado cartográfico que conservamos de este periodo.



Balthasar Ricaud, "Plano de la Plaza de Alicante en el Reyno de Valencia", en 1776. Paris. Service Historique de la Défense. Département de l' Armée de Terre, Archives du Génie.

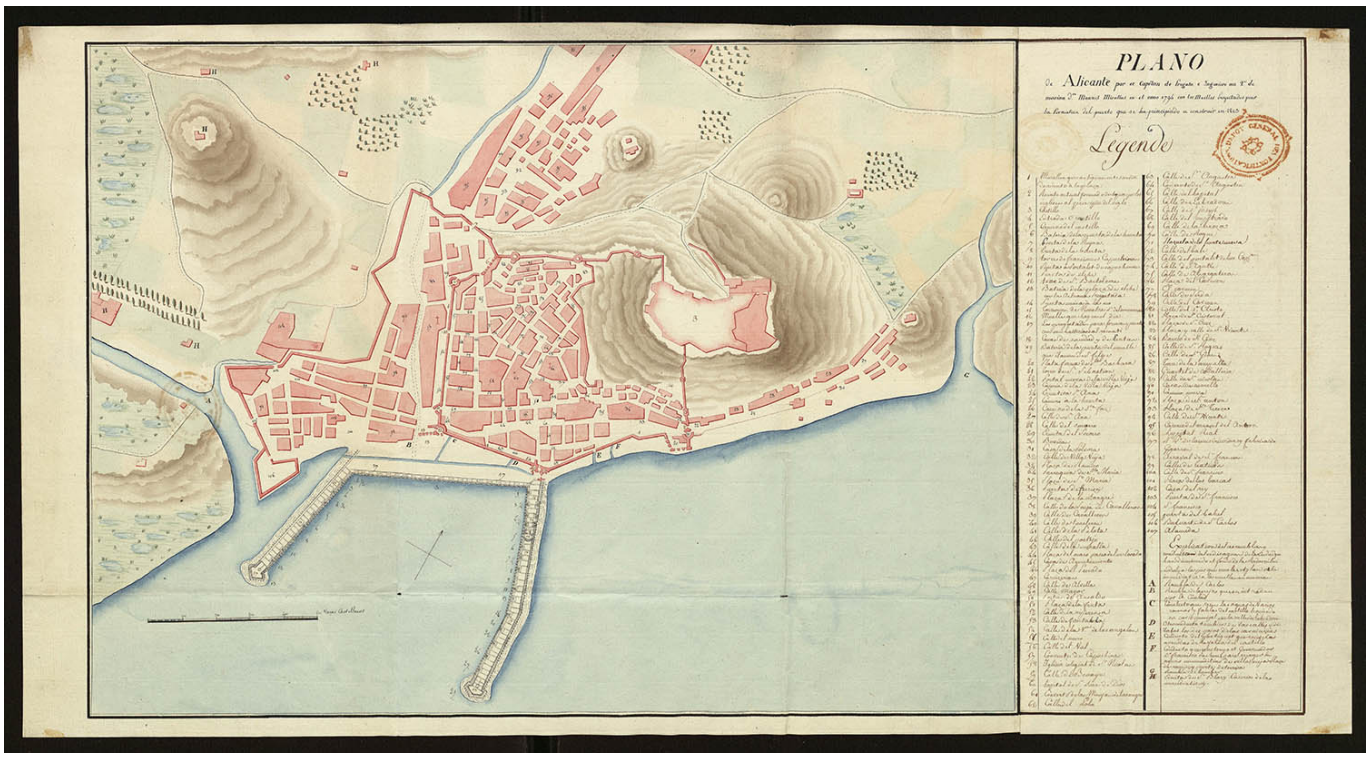
La nueva mirada al puerto es incuestionable y adquiere gran fuerza cuando el puerto de Alicante se consolida como el puerto de Castilla y el único de la costa valenciana que podía

comerciar con el imperio ultramarino según la real instrucción de 16 de octubre de 1765. Por ello será la segunda mitad del siglo muy activo en reconocimientos y proyectos marítimos. El factor comercial de los puertos (con la construcción de aduanas, almacenes, tinglados, etc.) será cada vez de mayor interés mientras que el factor defensivo irá disminuyendo a lo largo del siglo. La ampliación del dique en forma de L o la construcción de una dársena artificial son proyectos anhelados desde el periodo moderno. Recordemos el proyecto de Juan Bautista Antonelli en 1576 o las propuestas de Vespasiano Gonzaga que en su *Informe* de 1575 recomendaba como mejor solución la construcción de dos muelles, misma propuesta que recogieron los ingenieros militares Castellar y Valero en 1688 y que también representó Cassaus en 1693 en la predela dedicada a Alicante en el *Plano del Reyno de Valencia*. Propuestas nunca realizadas pues la financiación, si se obtenía, finalmente se dedicaba a obras y reparaciones de la fortificación.



"Plano del fondeadero de Alicante", ingeniero de la marina Manuel Salomón, 1782. Museo Naval de Madrid.

Las propuestas que se plantean en el siglo XVIII son similares a las ya citadas: prolongaciones del dique-muelle, con distintas variantes: en forma de T o martillo como el proyecto del ingeniero militar, Esteban de Panón, *Plano del muelle actual del Puerto de Alicante con la letra A y el proyecto que se propone con los perfiles correspondientes,* de 1749; en L invertida como el proyecto de ampliación redactado por el ingeniero militar Martín Zermeño, *Proyecto de un Puerto al abrigo de la plaza de Alicante,* en 1772, dotándole de una curva hacia Poniente; misma solución que plantea, aunque en curva mas pronunciada el ingeniero militar Balthasar Ricaud, *Plano de la Plaza de Alicante en el Reyno de Valencia,* en 1776. La segunda solución, crear una dársena artificial con dique y contradique, era un sistema bien considerado entre los diseños portuarios de la segunda mitad del siglo XVIII. Esta es la propuesta que se plantea en el *Plano del fondeadero de Alicante* (1782) de Manuel Salomón, ingeniero de Marina, que formó parte en 1780 de la primera comisión hidrográfica para levantar planos y sondear puertos y fondeaderos del Mediterráneo. Esta comisión terminó sus trabajos en agosto de 1784, dejando elaborados una carta y 14 planos de diferentes fondeaderos que posteriormente se incorporaron al *Atlas Marítimo* de Vicente Tofiño de San Miguel. En el caso de Alicante, Manuel Salomón no sólo registró y estudió el fondeadero de esta ciudad sino que propuso un nuevo proyecto de gran envergadura y moderno diseño capaz de albergar una escuadra regular y embarcaciones mercantes.



Plano del puerto de Alicante / por el capitán de fragata e Ingeniero au 2º de Marina D. Manuel Mirallas en el anno 1794 con los muelles proyectados pour la formation del Puerto que se ha principiado a construir en 1803. Paris. Service Historique de la Défense. Département de l'Armée de Terre, Archives du Génie.

El último proyecto realizado en el siglo XVIII fue el del Capitán de Fragata e ingeniero de Marina, Manuel Mirallas. El diseño que plantea es el de un puerto con muelles-espigones en forma de U que delimitaban una dársena abierta. Es el inicio del puerto decimonónico alicantino. En 1803 se comienza la construcción que avanza intermitentemente hasta mediados de siglo, cuando el ingeniero de caminos Agustín Elcoro retoma el proyecto y plantea un nuevo diseño (1858) con muelles semicirculares, bocana central y rompeolas de protección exento frente a la bocana. El *Plan geométrico ichonográfico del muelle de la ciudad de Alicante* de 1794, detalla con precisión el diseño del puerto, acompañado de tres vistas, diseño que volveremos a encontrar en otros planos más generales en los que está representada toda la ciudad, sus fortalezas y entorno como el conservado en los Archives du Génie en París, *Plano del puerto de Alicante / por el capitán de fragata e Ingeniero au 2º de Marina D. Manuel Mirallas en el anno 1794 con los muelles proyectados pour la formation*

del Puerto que se ha principiado a construir en 1803, donde se nos da, además, información del inicio de las obras del puerto. Es el inicio de la modernidad, de las transformaciones sociales y económicas provocadas por la revolución industrial; de importantes cambios en la ciencia del ingeniero, en el arte de construir y en el arte de representar.

Head Image: "Plan de Alicante e Inmediaciones", ingeniero Manuel Mirallas, ca. 1794. Museo Naval de Madrid.