

Ana M^a Berenjeno, Manuel Matoses Rebollo

Isla Verde: un origen portuario

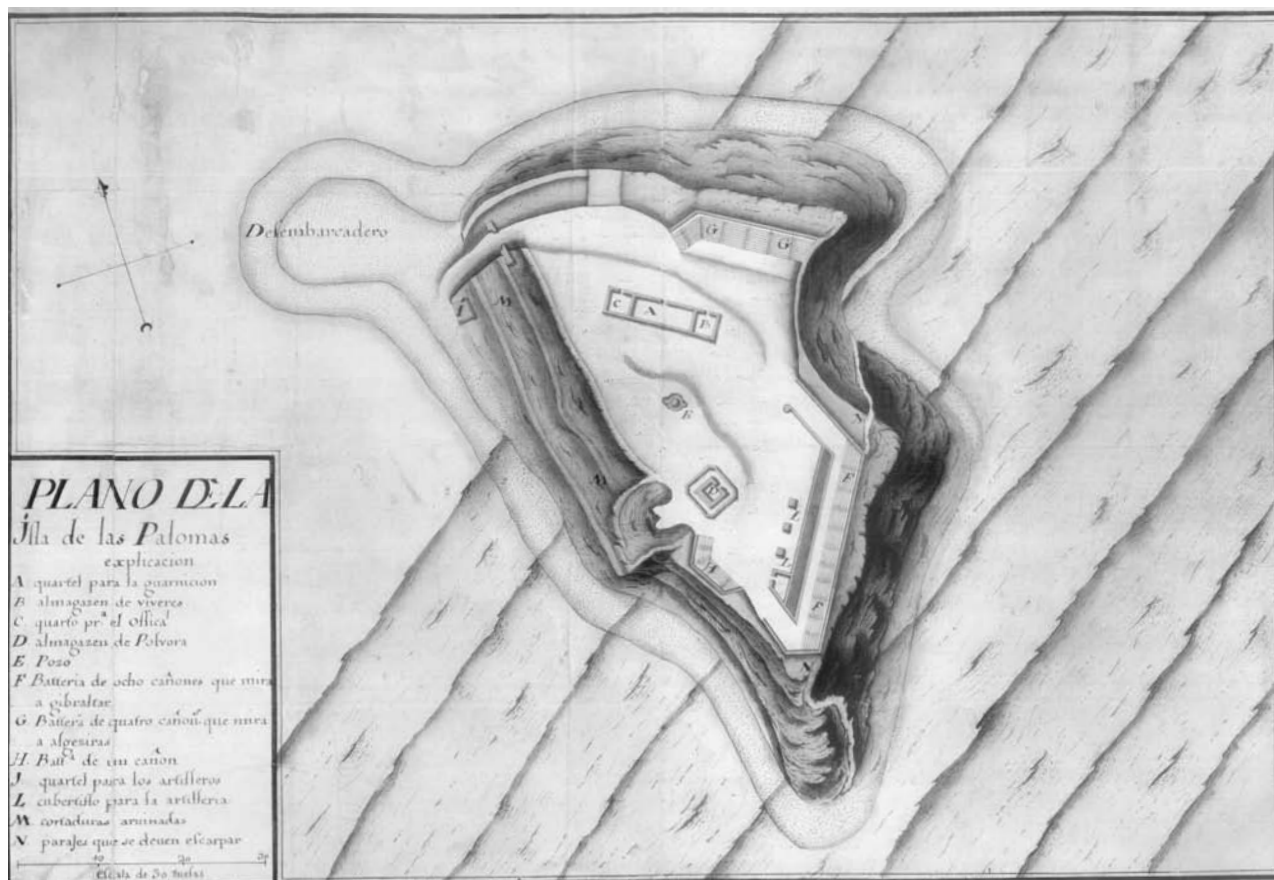
48

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En las aguas más occidentales del Mar Mediterráneo y en el interior de la Bahía de Algeciras se encuentra la Isla Verde. Rumbo a Occidente cruzando las Columnas de Heracles, aparece esta isla que tiene su emplazamiento frente a la ciudad de Algeciras. Estaba separada de la costa unos 800 metros, pero en la actualidad ha quedado en el interior de las instalaciones portuarias. Las futuras excavaciones arqueológicas a realizar en Isla Verde permitirán que conozcamos su pasado.

Los periplos y los tratados de Geografía antiguos siempre han hecho referencia de la existencia de islas en el Estrecho de Gibraltar. Este ámbito geográfico se ha visto envuelto por el misterio en la mitología, al ser considerado el confín del mundo occidental. Estrabón y, posteriormente, Marco Rufo Avieno, que escribe un periplo recogiendo noticias del siglo VI a C., señalan la importancia de estas islas e incluso nos transmiten los nombres con los que eran conocidas. Isla de la Luna (OM 367-368) e isla de Hera (III 5, 3 y III, 5, 5) están estrechamente relacionadas al contexto geográfico de Isla Verde. Se trata además de una pequeña isla cercana a la costa, con un suelo fértil y un punto de agua potable. La ubicación geoestratégica de la isla en el interior de la Bahía de Algeciras y la existencia de un fondeadero natural protegido por escolleras la sitúan hipotéticamente como posible base de operaciones fenicia. Su proximidad a la costa puede servir de apoyo a la navegación de cabotaje, ya que en ella se puede repostar agua y la tripulación puede encontrar protección durante la noche. La primera referencia escrita segura sobre la isla aparece en época musulmana. Abd al-Hakam narra cómo en el año 711 se establece un campamento militar musulmán en Isla Verde que sirve de base de retirada si el avance militar sobre suelo visigodo no da sus frutos. El geógrafo al Idrisi señala la existencia de “un pozo muy profundo de agua dulce” en el siglo XII.

Los vestigios que podemos apreciar en superficie son de época moderna y contemporánea. En 1720 se instala en Isla Verde una batería provisional de artillería fruto de los intentos de la Corona española por recuperar el Peñón. En 1734 se procede a su fortificación, según los proyectos de Juan de Subreville. Destaca la construcción de las baterías, un polvorín a prueba de bomba y los cuarteles para las tropas. En 1756 este lugar va a desempeñar una función diferente sirviendo de presidio. Durante la Guerra de la Independencia, por temor a un ataque de las tropas napoleónicas, el Ayuntamiento de Algeciras se instala en la isla llevando consigo su archivo y los objetos con más valor. Tras la finalización de este conflicto bélico las instalaciones militares se van deteriorando. En 1863 se construye un faro. En el siglo XX Isla Verde se vincula al desarrollo de las instalaciones portuarias de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras. En 1921 se comienza a



Isla Verde. Origin of a Port

Ana M^a Berenjano
Manuel Matoses Rebollo

HISTORICAL BACKGROUND

In the westernmost waters of the Mediterranean sea, inside the Bay of Algeciras is the Isla Verde.

Heading West crossing the Columns of Hercules, appears this island situated opposite the city of Algeciras. It was some 800 metres off the coast, but today it is inside the port facilities. Future archaeological excavations to be carried out as part of the work in Isla Verde will help us to delve into its past.

Ancient voyages and Geographical treatises have made constant references to the existence of islands in the Strait of Gibraltar. This geographical area has been shrouded in mystery in the mythology as it was considered as the far edge of the western world. Estrabón and later Marco Rufo Avieno, who wrote a treatise with news from the 6th Century BC, pointed out the importance of these islands and even told us the names by which they were

construir el dique Norte, que parte de la Isla Verde, para proteger a los muelles de los temporales, (plano de Castor R. Del Valle). Cinco años más tarde se construye un puente para transportar los materiales hacia estas obras, quedando unida la isla con Algeciras hasta hoy.

Fuente consultada: Plano de la Isla de las Palomas Servicio Geográfico del Ejército Arm. g tbla. 9^a Carp. 3^a núm. 889

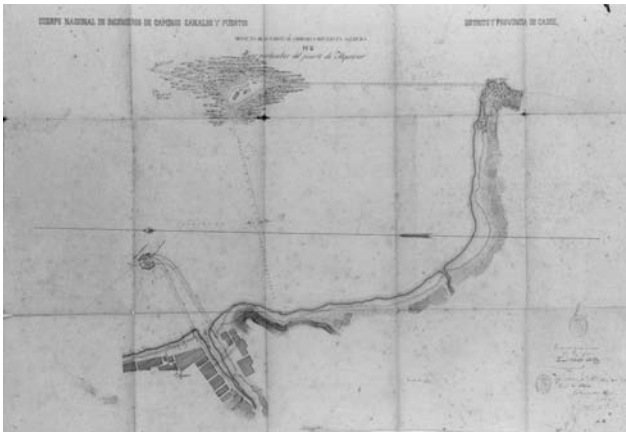
ICA (Cartografía Histórica) n. doc. 88-000775.

EL PUERTO DE ALGECIRAS: SU EVOLUCIÓN FORMAL

El Puerto de Algeciras desde su aparición moderna en 1925 aporta, desde el punto de vista del diseño urbano, la *geometría* y la *forma*. Esta forma se va generando en base a las sucesivas realizaciones de los diques proyectados y sus correspondientes rellenos, obteniéndose una determinada relación lleno-vacío entre las dársenas que se construyen. Isla Verde como preexistencia en la Bahía de Algeciras servirá, al igual que lo hizo en sus orígenes históricos, como apoyo de las distintas realidades físicas necesarias para la formalización de los elementos portuarios anteriormente enunciados. Será en 1916, cuando se proyecta el Rompeolas de Isla Verde (ver plano de Castor R. del Valle), más tarde llamado dique Norte, que se

Proyecto de un puerto de llegada (Isla Verde, 1860)
Project of an arrival port (Isla Verde, 1860)

Plano de Castor R. Del Valle (1916)
Plan by Castor R. Del Valle (1916)



50

establece una primera conexión física con la ciudad al igual que con el puente de madera construido en 1926 (antiguo puente de las vagonetas). Incluso ya se puede ver una incipiente formalización portuaria como continuación del río de la Miel (ver plano del proyecto de 1860). Esta incipiente geometría será dominante en las sucesivas ampliaciones del puerto. Sería como si por un lado se formalizase un encauzamiento del río de la Miel al mar, adosándole un diquea su margen izquierda de salida, a la vez que se establece una conexión física con la Isla Verde. Tras la fase de crecimiento del puerto de 1970-1972, se produce la primera *plataforma* en torno a Isla Verde, siendo carente de cualquier geometría, ya que incluso la referencia geométrica que podría utilizar, como sería el dique de conexión con Isla Verde, no se utiliza al no ser paralelo al nuevo dique proyectado, el dique de la Galera, dando lugar a un romboide que en su conjunto tampoco guarda ninguna relación geométrica con el resto de las instalaciones portuarias que tienen una forma ramificada. Son precisamente estas últimas instalaciones, al estar constituidas por elementos que mantienen alineaciones y establecen geometrías perpendiculares, las que nos permitirán hablar de una cierta relación puerto-ciudad, cuanto menos en cuanto a trazas urbanas se refiere.

Es en el período entre 1992-2000 cuando las plataformas necesarias para los nuevos modos en el transporte aparecen con más contundencia y con una forma más clara: el rectángulo. Esta forma aparece impuesta por los procesos derivados del contenedor. Por lo tanto, en el caso del puerto de Algeciras es el transporte en contenedor la causa de la *forma* de sus *plataformas portuarias*, debido a la necesidad del mayor desarrollo en superficie necesaria para facilitar el atraque de los grandes portacontenedores, siendo el fondo óptimo para este tipo de transportes de 500 m.

La plataforma del Navío ya no tiene en cuenta las referencias urbanas, sino que a modo de un gran buque que permanece anclado en sus extremos al muelle, en este caso al borde urbano, va a tomar el protagonismo a la hora de dar forma al puerto. Junto con todo lo que sobre él se asienta, será la nueva fachada urbana, esa primera imagen de la ciudad a los pasajeros que desde el mar se aproximan, en sustitución de las arquitecturas que configuran el paseo marítimo de la ciudad.

A partir del 2002 la propuesta del crecimiento del puerto de Algeciras, en base al desarrollo exterior de la plataforma de Isla Verde, con sus 2045 m de longitud de nuevos muelles en sus diferentes fases y sus 17,50 m de calado, establecerá un nuevo origen portuario en Isla Verde mediante una plataforma de clara geometría, que si bien absorbe las diferentes alineaciones existentes, sus muelles Norte y Sur no llegan a ser totalmente paralelos.

LOS CAMBIOS EN LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD

La relación de los puertos con las ciudades obedece a dos situaciones: el asiento poblacional que se produce en razón del enlace marítimo y el hecho de que los enclaves portuarios y las ciudades hayan establecido su actividad y desarrollo de manera separada, tanto física como anímicamente.

Las variables que intervienen en la relación puerto-ciudad pertenecen a tres tipos de componentes: físicas, estructurales e institucionales. El inicio moderno de las instalaciones portuarias españolas del mediterráneo se produce en la segunda mitad del siglo XIX.

Las sucesivas construcciones y ampliaciones realizadas en los puertos han supuesto el cambio de *lugar* en el que las actividades se producían. Probablemente, los cambios que se han ido introduciendo en los medios de manipulación de las mercancías y los sistemas que utilizan son lo más relevantes siendo hoy el *contenedor* el sistema mayoritario. Estas nuevas formas de manipulación de las mercancías, así como las nuevas ampliaciones, han permitido liberar áreas portuarias interiores dando lugar a reconversiones en el uso de ese nuevo suelo. Las reconversiones de éstas áreas interiores portuarias se deben fundamentalmente a dos causas:

known. Isla de la Luna (Moon Island) (OM 367-368) and Isla de Hera (Hera Island) (III, 5, 3 and III, 5, 5) are closely related to the geographical context of Isla Verde. It is also a small island close to the coast, with fertile land and a source of drinking water.

The geostrategic location of the island in the Bay of Algeciras and the existence of a natural anchorage protected by breakwaters situate it hypothetically as a possible base of Phoenician operations. Its proximity to the coast may serve to support short sea shipping traffic, since it is possible to stock up with water there and the crew can seek protection during the night.

The first trustworthy written reference to the island appears in the Muslim era. Abd al-Hakam narrates how in 711 a Muslim military camp was set up on Isla Verde that would serve as a base of retreat if the military advance onto Visigoth lands were unsuccessful. The geographer al Idrisi pointed out the existence of "a very deep fresh water well" in the 12th Century.

The vestiges that we can see on the surface are from the modern and contemporary era. 1720 saw the setting up on Isla Verde of a provisional battery of artillery, the result of the attempts by the Spanish Crown to win back the Rock. In 1734 it was fortified, according to the projects of Juan de Subreville. Of note are the building of the batteries, a bomb-proof powder magazine and the barracks for the troops. In 1756 this place was to serve a different function, as a prison.

During the War of Independence, fearing attack by Napoleonic troops, the City Council of Algeciras set up on the island, taking its archive with it, along with the most valuable objects. After the end of this war the military facilities gradually deteriorated. In 1863 a lighthouse was built.

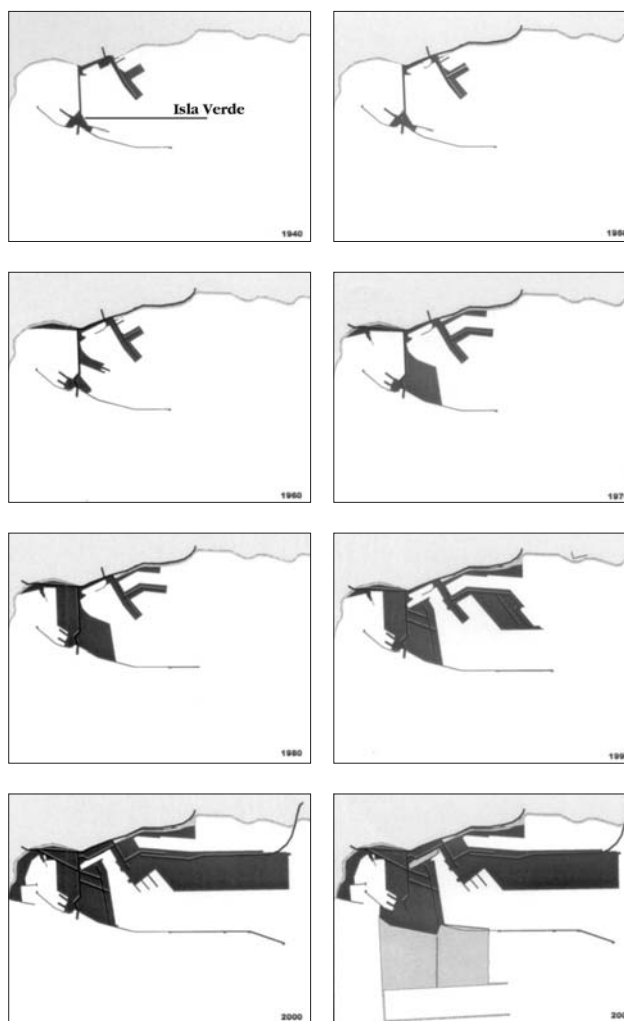
In the 20th Century, Isla Verde was linked to the development of the port facilities of the Board of Works of the Port of Algeciras. In 1921, the north seawall was begun, departing from Isla Verde, to protect the wharves from storms (map of Castor R. Del Valle). Five years later a bridge was built to transport the materials to these works, leaving the island linked to Algeciras up to the present.

Source used: Map of the island of las Palomas Geographical service of the Army. Arm. G tbla 9ª Carp. 3ª núm. 889 ICA (Historical Cartography) n. doc. 88-000775.

THE PORT OF ALGECIRAS: FORMAL DEVELOPMENT

Algeciras, from its appearance in 1925 as a modern port, was to provide something as evident, from the point of view of urban design, as geometry and form. This form was gradually generated on the basis of successive building of projected seawalls and their corresponding filling, giving way to a certain full-empty relationship between the docks being generated. Isla Verde, as a pre-existing feature in the Bay of Algeciras was to serve, as it had in its historical origins, as a support to the different physical realities necessary for the formalisation of the port elements mentioned above. The Isla Verde Breakwater (see map by Castor R. del Valle), later to be called the North seawall, was projected in 1916, when the first physical connection was built with the city, as with the wooden bridge built in 1926 (former wagon bridge). One can even see an early formalisation of a port structure as the continuation of the Río de la Miel river (see plan of the project of 1680). This incipient geometry was to dominate in the successive enlargements of the port. It was as if on one side a formal channelling of the river Miel to the sea were made, with a seawall emerging from its left bank, while at the same time a physical connection was made to the Isla Verde.

The first *platform* was built around Isla Verde following the phase of growth of the port from 1970-1972. It had no geometry whatsoever, since even the geometrical reference that could have been used – the seawall connecting with Isla Verde – was not used, as the planned Galera seawall was not parallel to it. This gave place to a rhomboid structure that overall bears no geometrical relationship to the rest of the port facilities that branch out from the centre. In fact it is these latter facilities, being made up of aligned elements establishing perpendicular geometries, which would allow us to speak of a certain port-city relationship, at



Isla Verde: Planos esquemáticos (1940-2002)
Isla Verde: Outline plans (1940-2002)

least from an urban layout point of view. It was in the period 1992-2000 that the platforms required for the new modes of transport appear more strongly and with a clearer, rectangular shape. This shape appears to be imposed by the processes derived from containers. Thus, in the case of the port of Algeciras, it was container transport that caused the shape of its port platforms, because of the need for greater development of areas for berthing the great container vessels, the ideal length for such vessels being 500 m.

The platform of the Navío wharf no longer takes into consideration urban references, but like a large vessel anchored at both ends to the wharf, in this case to the urban side, it was to be decisive in giving shape to the port. This, along with everything that the new urban front placed upon it, was to be the first image of the city for passengers coming in

- La presión urbana y la modificación de las prácticas portuarias;
- La aparición de un suelo urbano, de altísima calidad por su situación baricéntrica respecto de las ciudades que ha sido costeadado, en el mejor de los casos, desde el sector público.

La percepción del efecto “barrera” en los muelles es un hecho que a mediados de los años ’70, surge como planteo en las ciudades portuarias, que hasta este momento consideraban sus puertos como la periferia de las mismas, y reclaman esos bordes urbanos para la ciudadanía, de tal forma que pasen a ser las nuevas fachadas urbanas, no sólo formalmente sino incorporándose a las trazas urbanas, de tal forma que permitan su vinculación con el centro de la ciudad y su integración plena en las funciones urbanas. A estas estrategias de cambio en la centralidad de las ciudades, como consecuencia de los nuevos modos de vida de los ciudadanos, se suma la creciente conciencia de sus habitantes de preservar y mejorar tanto el entorno urbano como sus bordes litorales, bordes que por otro lado son percibidos cada vez más alejados de sus ciudades, para terminar con la característica de la mayoría de nuestras ciudades litorales de dar o mejor vivir de espaldas al mar, en mayor o menor medida, en su frente portuario. Estos planteamientos conllevan incluso reivindicaciones a veces desde los propios ayuntamientos de las ciudades portuarias, que llegan a utilizar el planeamiento urbanístico, bajo el pretexto de que son terrenos en desuso, para asignarles usos dotacionales o de equipamiento, lo que facilitará su reivindicación como espacios válidos que la ciudad debería recuperar para sí. En definitiva, desde las ciudades, el puerto ha ido perdiendo importancia como un elemento más del enclave urbano, y se le ve sólo como una infraestructura, llegando incluso a disputarle genéricamente el espacio que ocupa.

Sin embargo, estas mismas corporaciones municipales son las que han permitido en sus diferentes legislaturas la colmatación de los frentes de las ciudades al mar, la especulación feroz y el tratamiento tan duro dado a los espacios de borde de la ciudad, así como a las áreas intermedias de contacto entre ambas realidades, como son los paseos marítimos y las piezas de arquitectura que sobre ellos van apareciendo.

La nueva ciudad, la ciudad imbricada, del siglo XXI debe poner en diálogo sus zonas de contacto puerto- ciudad, pero no sólo formalmente sino de manera que el puerto se incorpore a la ciudad desde la planificación e, incluso, desde el proyecto urbano para así llegar a ser parte de la “arquitectura de la ciudad”. Esto, nos llevará a entender la planificación portuaria con los mismos parámetros de la planificación de la ciudad, llegando lógicamente a utilizar los mismos instrumentos de planeamiento (como son el Estudio de Detalle, el Plan Especial, los PERI, etc.),

from the sea, replacing the architectures that make up the sea front of the city.

From 2002 onwards, the proposal for the growth of the port of Algeciras, based on the external development of the platform of Isla Verde, were to provide 2.045 m of new wharves in its different phases. In addition, its 17.50 m draft was to establish a new port origin on Isla Verde via a platform of clear geometry, although, while it absorbs the different existing alignments, its north and south wharves are not totally parallel.

CHANGES IN PORT-CITY RELATIONS

The relationship between ports and cities is based upon two situations:

- the settlement of the population because of the maritime link and the fact that port enclaves and cities have established separate activities and development, both physically and emotionally;
- the variables that come into play in port-city relations are made up three types of components: physical, structural and institutional;
- the modern origins of Spanish port facilities in the Mediterranean began in the second half of the 19th Century. The successive constructions and enlargements made in ports have meant a change in the actual *place* in which the activities took place. Probably the most powerful are the changes that have gradually taken hold in the means of handling the goods and the systems they use, with the *container* being the most common today. These new ways of handling goods, as well as the new enlargements, have made it possible to free up interior port areas, giving rise to conversions in the use of that new land. The causes of the conversions of these interior port areas are fundamentally due to two causes: urban pressure and changes in port practices.

This process has led to the appearance of high quality urban land, because of its baricentric location with respect to the cities that have been financed, in the best of cases, by the public sector. The perception of the “barrier” effect in the wharves is an issue raised in the mid-70’s by the port cities, which up to that time had considered their ports as the periphery of the city. The citizens had staked a claim on those urban

borders, wishing to transform them into new urban fronts. They had not only wished to do this formally, but as a means of incorporating urban layouts in such a way as to link them to the city centre and integrate them fully into the urban functions. Added to these strategies of change in the centrality of the cities resulting from the new ways of life of the citizens is a growing awareness of their inhabitants of the need to conserve and improve the urban environment and its coastal borders. These borders are furthermore perceived as being further and further away from the cities and therefore do away with the characteristic of most of our coastal cities which turn their backs on the sea, to a greater or lesser extent, on their port front.

Such approaches are also even reproached by the town councils of the port cities themselves, which sometimes use urban planning to assign them uses as amenities under the pretext that they are derelict lands. This makes it easier to claim that they are valid areas that the city must recover for itself. In conclusion, from the cities, the port has gradually lost importance as an additional element to the urban enclave, and is only seen as an infrastructure, sometimes even arguing over the space it occupies.

However it is these very municipal corporations which, in their different terms of office, have let their cities’ seafronts fall victim to cut-throat speculation and the very hard treatment given to the areas on the borders of the city. This in addition to the intermediate areas of contact between both realities, such as promenades and elements of architecture that appear along them.

The new city, the interwoven city of the 21st Century, must open a dialogue on its port-city interfaces, not only formally but on the basis that the port should be incorporated into the city from the planning stage, even from the urban project so that it can become part of the “architecture of the city”. This will also lead us to understand port planning from the same parameters as city planning, and will logically lead us to use the same planning instruments, such as the Detail Study, the Special Plan, the PERI



que nos permitirá además obtener una mayor calidad ambiental y de servicios, incorporando, si así es el caso, usos a los recintos portuarios que hasta ahora no han sido recogidos en la actual Ley de Puertos de 1992, como son el residencial y el hotelero, lo que permitirá que los movimientos del capital y negocio sirvan a un territorio más amplio, y que podamos hablar no ya de equipamientos ciudadanos y de sistemas generales de uso portuario como realidades irreconciliables, sino de *sistemas de ciudades portuarias*.

Sin embargo, el uso de los frentes portuarios puede llevar, en otros casos, a la colonización e incluso a la banalización de nuestras ciudades desde el borde del mar, llegando a un estilo de “Waterfront” similar al de las ciudades norteamericanas y al de las parafernalias japonesas, donde lo que se busca es la rentabilidad por encima de todo. Por ello, debemos evitar que las nuevas especulaciones, es decir, las especulaciones del litoral, pongan en riesgo las renovaciones urbanas de nuestras ciudades portuarias desde la óptica del rango metropolitano, transformando el espacio más emblemático de la ciudad en un banal parque de ocio metropolitano.

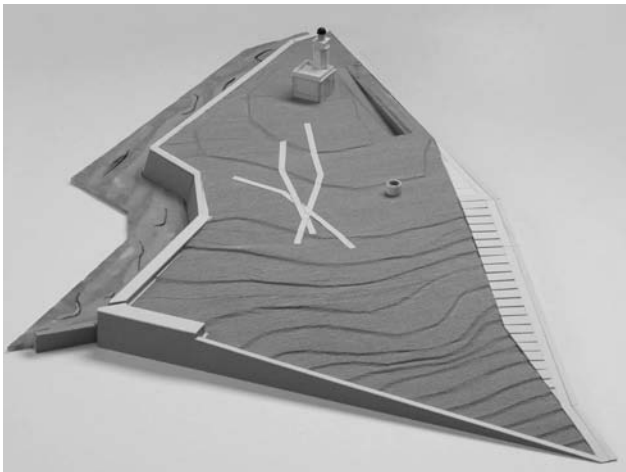
La solución a esta cuestión pasa por el mayor o menor

grado de coordinación entre autoridades portuarias, administraciones locales y comunidades autónomas, como única garantía para vertebrar políticas de actuación sostenibles en las que tengan cabida los agentes privados con su evidente ánimo de que sean actuaciones rentables y con una necesaria visión a largo plazo en el sentido de lograr soluciones urbanas respetuosas, equilibradas y con garantía de continuidad para las generaciones futuras.

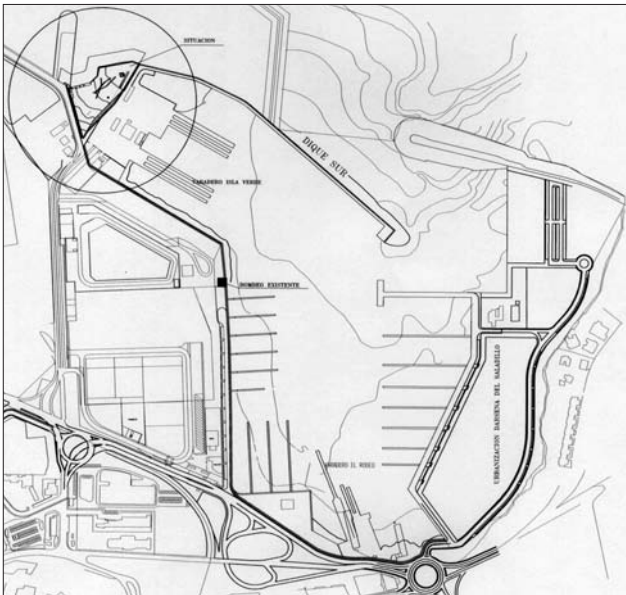
El Concurso para la recuperación arquitectónica de Isla Verde

La convocatoria del concurso, por parte de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en febrero del 2002, para la recuperación de la Isla Verde, del que resultó ganador el arquitecto Francisco Soto Cubero, será por lo tanto una magnífica ocasión además de poner en uso nuevamente sus instalaciones, fundamentalmente el Faro y el recinto amurallado para un centro de interpretación y de actividades ligadas al mundo portuario y al mar, para recuperar un espacio, que aún estando en medio de una gran plataforma, sigue teniendo un gran valor espacial y que vendrá a manifestarse “como mascarón de proa” (de la memoria del Concurso). Esta intervención se

Maqueta del concurso para la recuperación arquitectónica de Isla Verde
Model of the competition for the regeneration of Isla Verde



Planta general de ordenación del concurso de Isla Verde
Map of the general outline of the organisation of the Isla Verde competition



54

(Special Internal Reform Plan), etc., It will also allow us to obtain a greater environmental and service quality and could even incorporate into port areas uses not currently recognised in the current Ports Law. This would include residential and hotel uses, providing capital movements and business for a broader territory, and making it possible to speak not of citizens' amenities and systems of general port use as irreconcilable realities, but of systems of port cities. However, the use of port fronts can lead in other cases to the colonisation and even the banalisation of our cities from the sea side, even leading to a style of "Waterfront" similar to that of us cities and to that of Japanese paraphernalias, in which profit is the top priority in any project. For this reason, we must avoid the

realizará dentro de los criterios anteriormente enunciados, como son los de la preexistencia del lugar y la imbricación con la ciudad mediante un paseo peatonal anexo a un carril-bici, con la voluntad, en definitiva, de constituirse en un sistema de la ciudad portuaria de Algeciras. El análisis de este lugar tan singular como es Isla Verde, y ya no tanto la propia Isla, sino en lo que se ha transformado, nos permite, como reflexión final, establecer una valoración del mismo dentro de lo que llamamos "Los espacios portuarios: los otros lugares".

CONCLUSIÓN FINAL: "LOS ESPACIOS PORTUARIOS: LOS OTROS LUGARES"

Estas dos imágenes, premeditadamente sin una escala de referencia común que nos permitiese establecer entre ellas una comparación real y precisa, sugieren de alguna forma cómo es la transformación del lugar por medio de las plataformas portuarias y su relación con los bordes urbanos.

La planta de la Opera de Sydney de Jorn Utzon, en esa fase inconclusa en que el edificio aún posee la capacidad de revelar el principio de su construcción a modo de bajorrelieve dispuesto horizontalmente y rodeado por el agua y, vista desde la distancia, provoca que nos sintamos presos de una ilusión óptica: ¿se trata realmente de la traza de un gran edificio en construcción, una ruina o quizás un terreno ganado al mar y, por lo tanto, dispuesto para un uso portuario sobre el que se dispondrán piezas de un orden menor?, o por el contrario, ¿las plataformas horizontales de Isla Verde que aparecen agregadas al borde urbano de la ciudad de Algeciras, son podios que servirán de base a futuras piezas arquitectónicas?

La transformación física de un lugar es en realidad el resultado de dos acciones complementarias: la demarcación de un terreno, como sería el caso de las plataformas portuarias de Algeciras, y el hecho de construir sobre él, caso del edificio de la Opera de Sydney, lo que constituye el punto de confluencia entre dos disciplinas complementarias: la topografía y la arquitectura.

La metamorfosis del terreno es fundamento y, como en éste caso, en plataformas, ha constituido un motivo de inspiración permanente a la hora de plantear la intervención en un lugar. Sigfried Giedion ya comparó en su libro "Espacio, Tiempo y Arquitectura", el plano horizontal con la idea de terreno artificial.

Es por lo tanto en esos otros lugares que van surgiendo en los recintos portuarios, donde se debe tener vocación de actuación desde la certeza de la honda presencia del propio lugar, siendo especialmente delicadas estas actuaciones cuando además se producen en bordes de encuentro con las tramas urbanas ya consolidadas.

new speculations, that is to say that coastal speculations put urban renewals of our port cities at risk from the point of view of the metropolitan area, transforming the most emblematic area of the city into a banal metropolitan pleasure park.

The solution to this question lies in a greater or lesser degree of co-ordination between port authority, local administrations and autonomous communities as the only guarantee that can underpin sustainable action policies. Such policies would involve private agents, with their clear profit objective, but with a necessary long-term vision in the sense of moving towards urban solutions that are respectful, well-balanced and with a guarantee of continuity for future generations.

The Competition for the architectural recovery of Isla Verde

The call for bids by the Port Authority of the Bay of Algeciras in February 2002 in the competition for the recovery of the Isla Verde, was won by the architect Francisco Soto Cúbero. It will therefore be a magnificent opportunity to reopen its facilities, mainly the Lighthouse and the walled area, for a centre of interpretation and activities linked to the port world and the sea. However, it will also make it possible to recover an area, which although it is in the middle of a large platform, continues to have a great spatial value and will come to be seen "as the figurehead" (from the Competition report). This activity will be carried out within the criteria outlined before, such as the pre-existence of the place, the overlap with the city using a pedestrian promenade and bike lane, with the aim of becoming a system of the city port of Algeciras.

The analysis of this astounding place of Isla Verde, not so much the island itself as what it has become, allows us, as the final thought, to draw up an assessment of it within what are generally called "port areas: the other places" and within the final conclusions.

FINAL CONCLUSION:
"PORT AREAS: THE OTHER PLACES"
These two images, which have deliberately not been given a common reference scale allowing any real precise comparison between them, suggest a shape

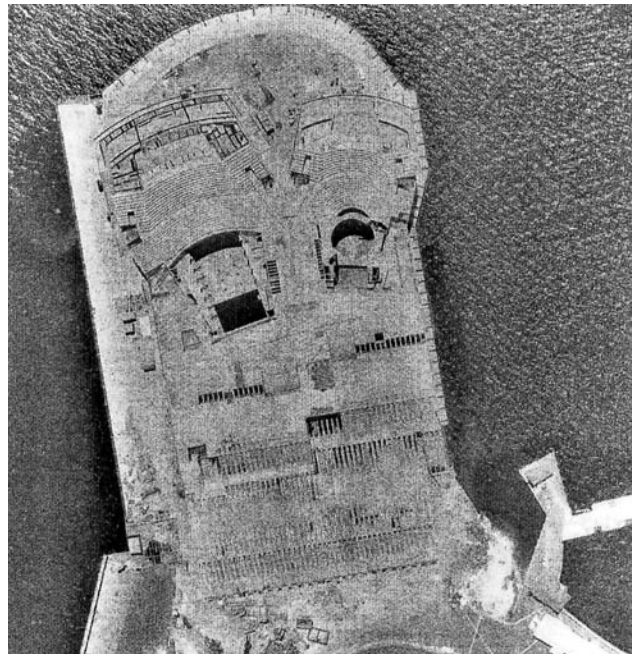
like the transformation of the *place* via the port platforms and their relationship with the urban borders.

The layout of Jorn Utzon's Sydney Opera house, in that inconclusive phase in which the building still possesses the capacity to reveal the principle of its construction like a bas-relief laid out horizontally and surrounded by water and, viewed from a distance, leads us to think we are seeing an optical illusion. Is it really the outline of a large building in construction, a ruin or perhaps land reclaimed from the sea and therefore ready for port use on which pieces of a lesser order will be placed? Or rather is it that the horizontal platforms of Isla Verde that appear added to the urban side of the city of Algeciras are podiums that will serve as the foundation for future architectural elements?

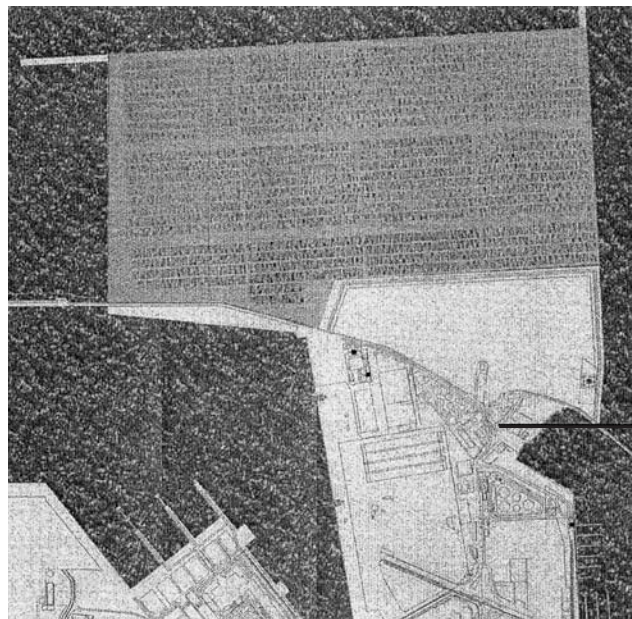
The physical transformation of a place is in fact the result of two complementary actions: the demarcation of a plot of land, such as the case of the port platforms of Algeciras, and the fact of building on it, which is the case of the Sydney Opera house building, which constitutes the meeting point between two complementary disciplines: topography and architecture.

The metamorphosis of the land into a foundation, and like in this case into *platforms*, has been a cause of permanent inspiration when proposing the intervention in a *place*. Sigfried Giedión in his book "Space, Time and Architecture", already compared the horizontal plane with the idea of artificial land.

Therefore it is in those other *places* that emerge from port enclosures that we must take action based upon the certainty of the profound presence of the *place* itself. These actions are particularly delicate when they occur upon the edges of well constituted urban layouts.



Ópera de Sydney (1957-1973). Plataforma en construcción, J. Utzon
Sydney Opera House (1957-1973). Platform under construction, J. Utzon



Puerto de Algeciras, futura plataforma para contenedores (2002-...)
Port of Algeciras, future platform for containers (2002-...)