

ALGECIRAS: LA OPORTUNIDAD DE LA COLABORACIÓN INSTITUCIONAL

José Suraña Fernández

Algeciras. Se encuentra al sur de la Península Ibérica, bañada por el Mediterráneo y el Océano Atlántico; frente al Peñón de Gibraltar y en las estribaciones de Sierra Luna y Algarrobo pertenecientes a los Montes de Tarifa. Aquí han convivido íberos, griegos, fenicios, cartagineses, romanos, godos y árabes. Debido a su privilegiada situación, por Algeciras han entrado y salido todos los que han sido habitantes de nuestra Península.

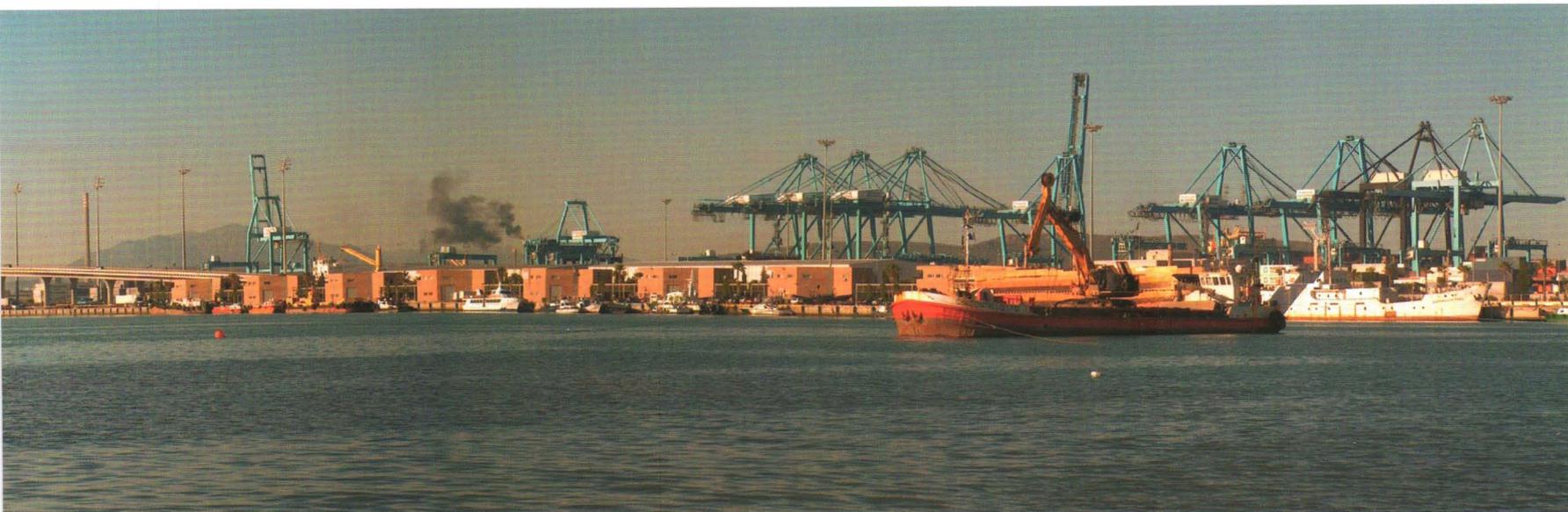
Algeciras. Ocupa a nivel nacional el primer puesto en cuanto al tráfico de pasajeros, graneles líquidos y contenedores, siendo para éstos últimos el primer puerto de todo el Mediterráneo. Ello pone de manifiesto su excepcional importancia como nudo de transporte y comunicaciones y, especialmente, como enlace marítimo y centro distribuidor de mercancías también por vía marítima.

Constituye en definitiva un desarrollo portuario que convive con una ciudad que ha aprovechado las ventajas de su posición y emplazamiento geográfico en las rutas marítimas, y que está en vías de irradiar su influencia en la comarca, no sólo como motor económico, sino demográfico, social y cultural.

La relación entre ciudad y puerto en Algeciras, en algunos sentidos, venía siendo de indiferencia y de una palpable falta de interés mutuo. De un lado, una ciudad que ha ido creciendo hasta el borde de contacto con su puerto, construyendo una trasera urbana de espaldas al mismo y, en consecuencia, al mar; del otro lado, una macro-estructura industrial volcada en su actividad y con escaso interés por los acontecimientos “de valla hacia fuera”. Este rechazo bilate-

ral está cambiando en aras del entendimiento. Parece que en los últimos años se viene superado el marasmo, tanto por parte de la entidad portuaria como por las administraciones locales, comarcales y autonómicas, sentándose unos y otros con ánimo de conciliación, apareciendo nuevas intenciones que comienzan a tomar forma en Algeciras. Las transformaciones de estos espacios suelen ser lentas, y requieren, en general, un largo proceso dialogado, con la participación de muchos agentes sociales, económicos e institucionales, cuya cooperación es imprescindible para que las propuestas lleguen a ver la luz.

Esta sinergia esta dándose bajo la batuta de la APBA —Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras— que no es ajena a los intereses suscitados a nivel internacional sobre las relaciones entre ciudad y puerto. Es socio ordinario, entre otras organizaciones, de RETE —Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades de la Europa meridional y América Latina—. También es socio de AVIP —Asociación Internacional Ciudades y Puertos— y de otras organizaciones, participando de forma activa y organizando seminarios internacionales sobre relaciones puerto-ciudad, así fue “El estrecho como lugar de nuevas oportunidades”, que tuvo lugar en junio de 2006 en Tarifa y fue patrocinado por RETE. Estas inquietudes, unidas al hecho del primer Centenario de la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906 y de la creación de la Junta de Obras del Puerto, han sido el detonador final de una serie de actuaciones, promovidas por APBA, que colocan a Algeciras en el candelero del panorama de intervenciones puerto-ciudad; si bien, no con un proyecto singular a gran escala, sino con diversas actuaciones que han constituido un proyecto de escala territorial.



Frente marítimo de Algeciras.

CONVERSACIÓN CON MANUEL MATOSES REBOLLO, JEFE DE DPTO. DE URBANISMO DE LA APBA (AUTORIDAD PORTUARIA BAHÍA DE ALGECIRAS)

Manuel Matoses nos recibió en su oficina de la APBA en Algeciras, donde ejerce como Jefe del Departamento de Urbanismo desarrollando funciones de gestión y planificación del espacio portuario de la Bahía de Algeciras y coordinando actuaciones arquitectónicas promovidas por esta entidad.

Tras cinco años de experiencia, Matoses conoce cuales son las premisas que suelen regir el desarrollo de los proyectos que se encaminan a reforzar lazos entre el puerto y la ciudad, tanto si son promovidos exclusivamente por la Autoridad Portuaria, como si es fruto de la cooperación entre distintas entidades.

“Está claro que en estos ámbitos de relación puerto-ciudad, la clave es el diálogo, y a veces no atender directamente a las solicitudes de las administraciones locales ni dejar de hacer algo con un espacio de oportunidad, pensando que el día de mañana puede tener un uso para el puerto. La cuestión es llegar a un punto de encuentro, donde se puedan producir cosas buenas para la ciudad, que al fin y al cabo es la destinataria. Que sea un espacio que el ciudadano pueda utilizar. Tiene que producirse este dialogo entre puerto y ciudad para consensuar el futuro de la ciudad portuaria ya que puede no coincidir con sus respectivas planificaciones establecidas por separado. Una ciudad portuaria tiene mas oportunidades que una ciudad no portuaria, pero para alcanzar sus máximas potencialidades, es necesario que se consiga una relación armónica y de leal colaboración.”

Las actuaciones que se vienen planteando en el Puerto de Algeciras tienen un carácter muy distinto dependiendo de la zona del puerto que se trate, existen tres ámbitos diferenciados:

- Actividades portuarias comerciales, que se especializan en función de cada puerto.
- Actividades logísticas, que son las zonas de transferencias de mercancías y aumentan el valor añadido de las mismas.
- Usos urbanos, donde se encuadran la mayoría de las intervenciones de relación entre puerto y ciudad.

Las dos primeras son inevitablemente de acceso restringido y en ellas van a prevalecer los límites físicos por condiciones obvias de seguridad, mientras que en los usos urbanos, como son el caso del Llano Amarillo y el Parque del Centenario, los límites tienden a desaparecer.

“Se pretende que los espacios restringidos del puerto sean, cada vez, más restringidos. En un aeropuerto no puedes llegar al pie de un avión, mientras que en un puerto si puedes, casi, llegar al pie de un buque. A partir de los atentados del 11 de septiembre de Estados Unidos, hay unas directrices, fundamentalmente en España, en los tres grandes puertos que comercian con Estados Unidos, que son Valencia, Barcelona y Algeciras, que quieren restringir estos espacios al máximo. Concretamente, aquí, en Algeciras, hay escáners en las estaciones marítimas y escáners móviles de mercancías y contenedores.

Los límites físicos son inevitables. Estos deben mantener unos parámetros para garantizar la seguridad, (como el no ser escalables o no tener aberturas mayores de 5 a 10 centímetros para evitar que se pasen drogas), y siempre deben tratarse con una voluntad de integrarlos en el entorno en el que se ubican.”

Actualmente, la APBA esta acometiendo numerosos proyectos, tanto en el ámbito de usos urbanos, como en el de las actividades portuarias y logísticas. Los parámetros a tener presentes para actuar en estos espacios, obviamente, no son los mismos que se tiene en otros tipos de entornos.

Hay tres factores fundamentales a considerar:

“Escala. En el puerto, las dimensiones se multiplican por tres, las cosas ocupan mas espacio, los volúmenes de pasajeros y las maniobras son diferentes y es muy importante tenerlo en cuenta.

Flexibilidad. Los espacios portuarios se reconvierten constantemente, por lo que hay que tener en cuenta la vocación que tuvo, lo que es, y las posibilidades de transformación y crecimiento en el futuro. Los planteamientos deben ser flexibles para que no se agoten en si mismos.

Durabilidad y comodidad de mantenimiento. Es un entorno muy agresivo, por eso hay que prestar especial atención a los materiales.”

El trabajo del Departamento de Urbanismo de la APBA y su misma existencia, denotan una intención de acercamiento a la ciudad, una preocupación por la imagen que ofrece el puerto a los ciudadanos, demostrando una sensibilidad en el modo de actuar en situaciones especialmente delicadas. Este propósito queda implícito en el esfuerzo de este equipo, y como Manuel Matoses dice,

“nosotros nos creemos mucho esto que estamos haciendo”.



Vista aérea del Puerto de Algeciras.

ROSARIO DE INTERVENCIONES EN EL TERRITORIO

Frente a la centralidad que a menudo presentan las estrategias que atienden a la relación ciudad-puerto, privilegiando el contacto con el casco histórico, en Algeciras se ha seguido otra dirección: promover un rosario de intervenciones en el territorio, cada una de las cuales representa diferentes situaciones y relaciones a resolver, vínculos a crear.

Los proyectos han barrido prácticamente todo el ámbito de contacto, desde el Acceso Norte al Acceso Sur del puerto, suavizando el inevitable límite físico y visual. Se actúa fundamentalmente en los bordes entre el puerto y la ciudad, en las franjas de fricción deterioradas por la situación anterior.

Se han producido iniciativas distintas como respuestas a situaciones de borde de diversa naturaleza, en las que nos encontramos casos de límites disueltos que producen espacios susceptibles de ser adheridos a la ciudad en localizaciones excepcionales, casos en los que se tratan contactos con entornos naturales y casos en los que se actúa sobre el borde, enfrentándose a situaciones de percepción y entendimiento de los mismos.

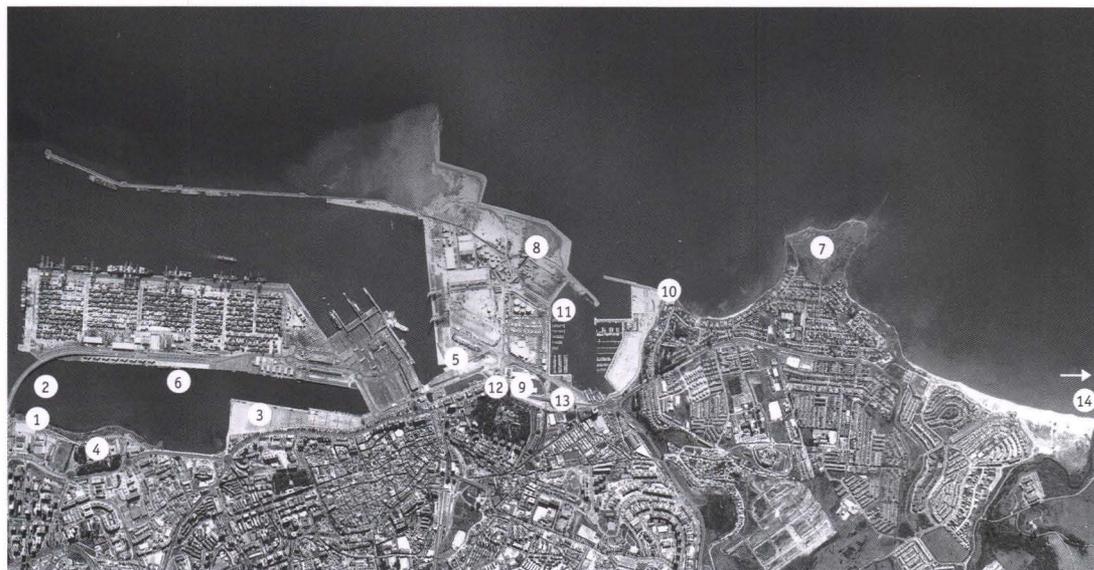
En muchas ocasiones, dentro de los espacios portuarios, han aparecido áreas obsoletas, zonas abandonadas, especialmente perceptibles y evidentes en los bordes de contacto con los centros históricos de las ciudades. Las causas del abandono han

sido principalmente: la insuficiencia del calado de los muelles de atraque y de las dársenas; la escasez de superficie de agua para el acceso y maniobra de los buques, sobre todo para los buques de carga de contáineres; y la inadecuación de las superficies terrestres para el desarrollo de determinados tráfi-cos. Estas áreas son una verdadera joya, un espacio de oportunidad debido a su centralidad respecto a la ciudad. En gran parte de las experiencias, el ente portuario se ha quedado al margen de las actuaciones, preocupándose más de su desarrollo infraestructural que de colaborar en la promoción de estos espacios, sin considerar otro tipo de beneficios como la recuperación del crédito social o la creación de usos que sirvan de reclamo para ferrys turísticos y apoyo a las terminales de pasajeros. En el caso de Algeciras, se ha producido una cooperación entre APBA y las administraciones públicas para promover racionalmente el desarrollo de uno de estos espacios, a través de la **Ordenación del Llano Amarillo**.

Por otra parte, las áreas portuarias, en multitud de ocasiones, entran en contacto con parajes naturales y de valor medioambiental produciendo situaciones muy delicadas en las que las intervenciones se orientan primordialmente hacia el respeto por el entorno, enfocándolo, no sólo desde el cumplimiento de normativas, sino desde la sutileza de implantación, a la vez que intentando conciliar el paisaje natural y artificial, produciendo el diálogo entre ellos. Bajo esta óptica, APBA ha promovido el proyecto **Parque del Centenario**.

En otras condiciones de "límite", se ha enfocado más desde la sutileza y percepción del mismo que desde su propia existencia. En este sentido se han acometido actuaciones de distinta escala, desde el vallado, —que es el elemento garante de una separación física inevitable y que, actualmente, está tendiendo a endurecerse por la creciente preocupación de seguridad en espacios de transferencia de pasajeros y mercancías—, hasta intervenciones que tratan la consideración del puerto como barrera entre la ciudad y el mar, atrayendo al ciudadano a encontrarse con la línea de agua, con la conciencia de pueblo mariner, invitándole a aprehender el paisaje portuario como pasado, presente y futuro de Algeciras.

El carácter común de estas intervenciones, es que en su mayoría, no son para beneficio directo del puerto, sino que, más bien, tienen una intención clara de acercamiento a la ciudad. En gran parte, las actuaciones son paisajísticas y sobre áreas de uso público, acercando a los ciudadanos a espacios que guardan la memoria del pueblo y manifiestan la realidad de una ciudad en efervescencia. ●



- 1 Paseo peatonal de Cornisa (1998)
- 2 Acceso Norte al puerto (1998)
- 3 Ordenación del Llano Amarillo como espacio público (Proyecto 2005)
- 4 Regeneración paisajística y urbana del paseo de Cornisa (Proyecto 2006)
- 5 Parque de la Conferencia en la Avenida de la Hispanidad (Proyecto 2006)
- 6 Módulos para locales de embarcaciones auxiliares en el muelle pesquero (1999)
- 7 Parque del Centenario (2006)
- 8 Conservación de la muralla del Fuerte de Isla Verde (2006)
- 9 Vestíbulo de acceso al auditorio "Millán de Picazo" (2006)
- 10 Urbanización y acondicionamiento vegetal de la franja sur de la dársena "El Saladillo" y zona de juegos infantiles (2004)
- 11 Acceso peatonal y carril bici al Fuerte de Isla Verde (2006)
- 12 Plaza anexa al auditorio "Millán de Picazo" (2006)
- 13 Ajardinamiento de los espacios libres en el enlace del Acceso Sur (2004)
- 14 Escultura en El Cabrito. "Mano y bola" de Todd Slaughter (1997)

ALGECIRAS: THE OPPORTUNITY FOR INSTITUTIONAL COLLABORATION

JOSÉ SURANA FERNÁNDEZ

The relationship between city and port in Algeciras, had always been, in a certain manner, one of indifference and a palpable lack of mutual interest. This rejection from both parties is now changing in the interests of achieving a better understanding. It appears that in the last few years, both the port authorities and the local, metropolitan and regional administrations have overcome their paralysis and are meeting, eager to reconcile, and with new intentions which are beginning to take shape in Algeciras.

This synergy takes place under the control of the APBA, (Port Authority of Algeciras Bay), which coupled with the fact that 2006 is the first Centennial of the International Conference of Algeciras held in 1906 and of the creation of the Works Committee of the Port, has been the final trigger for a series of actions, promoted by APBA, which make Algeciras a centre of attention of port-city interventions, although not for unique large-scale projects, but by approaching the situation through diverse actions that have constituted a territorial scale project.

Different initiatives have taken place in response to different border situations, where we find examples of blurred limits which produce spaces susceptible to adhering to the city in exceptional locations, or cases where contact with natural surroundings are dealt with and locations where action is carried out on the border itself, intervening on its perception and understanding.

PALABRAS CLAVE: DIÁLOGO; COOPERACIÓN; OPORTUNIDAD; TERRITORIO; ESCALA; AUTORIDAD PORTUARIA; LLANO AMARILLO; PARQUE DEL CENTENARIO.

KEY WORDS: DIALOGUE; COOPERATION; OPPORTUNITY; TERRITORIAL SCALE; SCALE; FLEXIBILITY; DURABILITY.

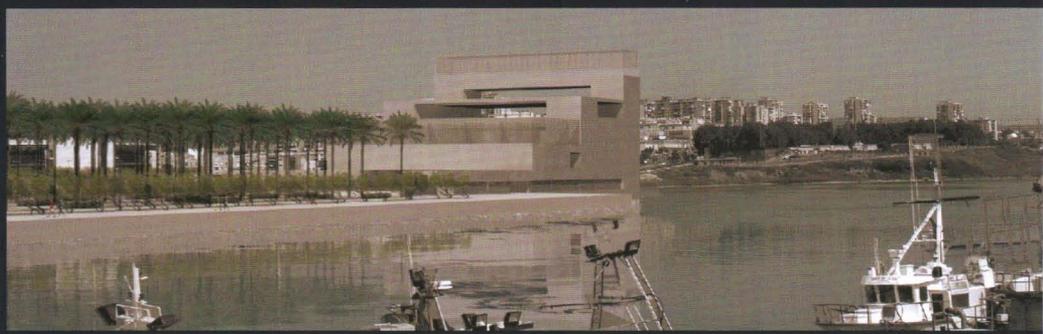


ORDENACIÓN DEL LLANO DEL AMARILLO

Cruz y Ortiz (1º Premio)

El Llano Amarillo es una extensión de 9,11 hectáreas, dedicada a zona de espera para la operación "Paso del Estrecho", que se ha incorporado a la ciudad debido, entre otros factores a la nueva operativa en el tráfico de pasajeros en el Puerto de Algeciras, en el que se reduce considerablemente el tiempo de espera. En base a esto, se convocó en 2005 un concurso de ideas, promovido por la Conserjería de Obras Publicas y Transportes de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Algeciras y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, gestionado por la Empresa Publica del Suelo de Andalucía, quedando ganadores del mismo los arquitectos Cruz-Ortiz.

La propuesta ganadora contempla la recuperación parcial de la antigua línea de costa, recuperando el contacto de la ciudad con el mar, y el rectificadado del trazado de la Avenida Virgen del Carmen, generándose una gran acera a modo de "salón urbano", que será el elemento recalificador del sector y especialmente de los bajos comerciales de las edificaciones. Sobre la nueva plataforma, un recorrido longitudinal, con palmeral y paseos rematados por un edificio en posición prominente, de usos bastante abiertos, fundamentalmente cultural y deportivo, por encima de la previsión de la convocatoria. ●



Arriba. Planta General de la Ordenación. "Salón urbano".

Centro. Perspectiva del Paseo.

Abajo. Vista General de la Propuesta.

PARQUE DEL CENTENARIO. PUNTA DE SAN GARCÍA

Víctor M. Cobos Márquez, María Caffarena de la Fuente, Andrés García Alcaraz y Bernardo Gómez Delgado. (En Construcción)

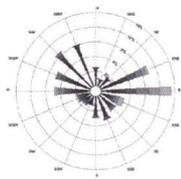
Esta actuación se localiza en el área conocida como Punta de San García, en el extremo sur occidental de la Bahía de Algeciras, abierta hacia el Estrecho de Gibraltar. Se trata de un cabo elevado sobre el nivel del mar unos veinte metros, formando acantilados en todo su perímetro expuesto al mar, siendo el último bastión natural del Parque de los Alcornocales, donde el componente climatológico y, sobre todo, el viento de Levante, confieren especiales características al paisaje. Los vientos forman aquí parte importante de la experiencia del lugar por su olor, su sonido o su tacto, sin ser elementos distinguibles-físicos del paisaje.

Se pretende conciliar el paisaje de la bahía natural y la artificial. En este sentido, se ubican nuevas piezas que colaboren a establecer el diálogo entre ambas realidades. Se propone promover el desconcierto-interés por las formas ajenas al paisaje, plantear las relaciones entre el paisaje artificial y el natural. En general, se adoptan criterios de mínima intervención, aunque con actuaciones contundentes.

Así, en la zona de la entrada se construye un edificio que es pórtico de entrada y alberga el programa de equipamientos necesario para el parque y, a su vez, produce una vista sobre el Puerto de Algeciras y la ciudad. Sobre el terreno, se recuperan senderos cerrados en anillo que nos conducen al área mirador, donde marcos de hormigón se orientan para enfatizar las visuales, a la vez de ser bancos al abrigo de los vientos, que han definido su situación, orientación y medidas. El conjunto se completa con la recuperación de las ruinas del Fuerte de San García, junto con el bunker, y la ubicación de una torre mirador. ●



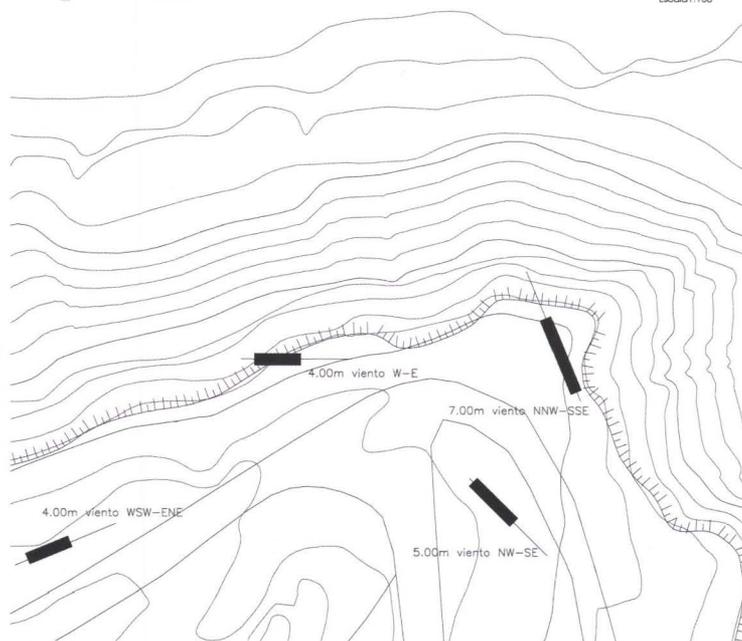
Planta General de la Ordenación



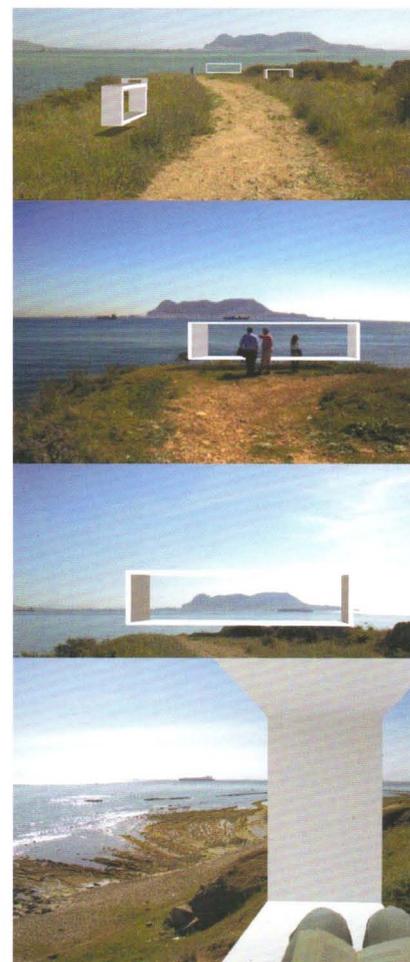
VELOCIDAD MEDIA (km/h)
 0-10
 11-20
 21-30
 31-40
 41-50
 51-60
 61-70
 71-80
 81-90
 91-100

FRECUENCIA RELATIVA (%)

Escala 1:150



Disposición de los miradores



Derecha. Miradores.
 Inferior. Pabellón de entrada.

