



## REFLEXIONES

Vida, Proceso y Situación Actual de la Bahía de Cádiz.

**Fernando Visado Manzanares**, arquitecto.

### I. LA VIDA Y LA PROPIEDAD

La vida en una ciudad puede ser: el conjunto de actividades, sensaciones, ideas... que el hombre realiza y ejerce, tanto en su relación consigo mismo como con los demás.

Por tanto, la ciudad es el marco donde el hombre cumple la mayor parte de sus aspiraciones y satisface la mayor parte de sus necesidades.

La vivienda y el trabajo pueden ser las necesidades básicas que el hombre debe cubrir en un sistema social como el nuestro. En este sentido, el sistema se autoalimenta de forma tendencial, espontánea y sistemática. Por ello la ciudad demanda más ciudad.

El ocio y el espíritu pueden ser los lugares que el hombre frecuenta para el desarrollo de su personalidad.

Vivienda, trabajo, ocio y desarrollo espiritual son los elementos que desde principios del siglo XX han constituido la base y el fundamento de la ciudad, enten-

diendo ésta, no tanto como espacio, sino como ámbito de relación humana complejo.

Coincide sin embargo el ámbito con la construcción del espacio, para o por los efectos de esas relaciones que proceden de la vida de los hombres, de los ciudadanos

Valor de uso / Valor de cambio

Pero ese ámbito de relación, se construye de forma diferente cuando la ciudad pasa de ser un espacio para el uso, a ser espacio para el cambio como bien. Cuando las relaciones dominantes están basadas en el espacio como material de cambio y beneficio (lógicamente, por el incremento exponencial de una demanda, generada u orientada por el sistema ). A los cuatro elementos de relación que constituyen la ciudad, se une el factor de expansión lucrativa de autoalimentación sistemática que genera su crecimiento, la vida y la propiedad.

### II. EL PROCESO

Durante años se produjo una migración del campo a la ciudad, en un proceso que podríamos denominar nucleosis urbana.

La ciudad genera su propia expansión en un proce-

so que podríamos denominar metástasis urbana. Es éste el momento en el que nos encontramos en la Bahía de Cádiz seguramente.

Las necesidades de la población no pueden ser soportadas por la capital, el núcleo central, que ha agotado su capacidad de crecimiento real, que debe ser satisfecha por los municipios cercanos.

Cada municipio tenía un alto grado de autonomía. Ahora se mantiene, pero existe un incremento en la densidad/intensidad de flujos.

Se produce la metástasis urbana.

La vida moderna genera nuevas formas de relación, necesidades y aspiraciones de los ciudadanos, que requieren nuevos territorios.

Las infraestructuras del transporte van a posibilitar la metástasis urbana y el rápido acceso de los ciudadanos metropolitanos.

El ciudadano se identifica con la calle, la plaza.

El metropolitano se identifica con la autovía, el parque metropolitano, que permite desarrollar nuevas actividades de ocio y desarrollo intelectual y espiritual.

En la Bahía de Cádiz, las nuevas zonas residenciales de Puerto Real y San Fernando van a cumplir una función de alojamiento de trabajadores con su centro en Cádiz (también residentes en Cádiz que trabajan en Puerto Real).

Chiclana, El Puerto, ofrecen el ocio y la residencia. Pueden ser los auténticos pioneros metropolitanos de la Bahía.

Nuevas generaciones se trasladan a estas nuevas áreas descentradas y modernas.

La vivienda es siempre el primer causante de la diáspora familiar, pues el valor de cambio de éste bien básico tiene éste efecto perverso.

Escasos equipamientos pueden considerarse que tienen en sentido recto el carácter metropolitano. La Universidad, Hospitales como generadores de flujos por tratarse de servicios básicos. Sería difícil encontrar algún

otro que sea ciertamente utilizado.

La Bahía debería jugar ese papel central y articulador que le corresponde dentro del área metropolitana.

Pero cabe cuestionarse el destino de la misma, es decir, el modo de transformación aceptable que puede seguir para incorporarse a un sistema metropolitano de ciudades, que históricamente le ha dado la espalda, Puerto Real y San Fernando. El Puerto de Santa María está lejos de su litoral.

Cabe preguntarse el papel que juegan Rota y Chipping, así como Jerez, alejados del centro de gravedad metropolitana, de forma similar a Chiclana.

Sin embargo, resulta más difícil encontrar vínculos con la Bahía. Al menos, los datos de flujos arrojan datos que reflejan ése distanciamiento

### III. LA SITUACION

Al menos, la Bahía ha dejado de ser una trasera y el papel integrador deseable comienza.

La Bahía es el mayor atributo de la Bahía de Cádiz en un panorama de la POLINUCLEARIDAD, quizás una PENTÁPOLIS donde Cádiz constituye el centro de una estructura radial histórica, que deviene en una estructura anular contemporánea equilibrada y éste puede considerarse un factor determinante en la comprensión del desarrollo y la construcción de la Bahía de Cádiz. Su estructura horizontal es un creciente que va disolviendo la estructura focal. Se trata de una estructura que pone en crisis el crecimiento en torno a un centro o conjunto histórico en decadencia. Por el contrario, nos encontramos un sistema de núcleos históricos poderosos. El Puerto de Santa María, sede de la Casa de Los Ponce de León, tras la crisis del Ducado de Medina Sidonia en el s. XVII. Ésta situación provoca un crecimiento y un desarrollo de la Villa. Por otro lado, el establecimiento en el s. XVIII de San Fernando como sede de la fuerza naval provoca que la Isla de León adquiera un desarro-

llo económico y urbanístico inusitado.

Quiere esto decir que la Bahía de Cádiz supone un enclave estratégico de rango andaluz y nacional, que ha provocado el crecimiento alternativo de los distintos municipios que la componen. Esta situación imprime carácter a la población, que siente la importancia del municipio al que pertenece y, por tanto, su sentido de independencia histórica del núcleo fundacional de Cádiz capital está justificado.

Pero, efectivamente, se trata de una situación histórica que caracteriza el sistema de ciudades de la Bahía de Cádiz. Ciudades de rango y censo similar se enfrentan al crecimiento poblacional y a la necesidad funcional de satisfacer las demandas de los ciudadanos.

Puede considerarse la Bahía de Cádiz como modelo de crecimiento no antropomórfico, es decir, sin una cabeza ni un cuerpo que absorba el desarrollo del núcleo fundacional.

Las relaciones que se producen históricamente entre estas ciudades de rango similar, favorece el crecimiento aglutinado de los mismos. Cádiz, no obstante, ve limitado su crecimiento por cuestiones meramente geográficas

Se observa que la relación histórica de Cádiz con los otros municipios, como Chiclana y El Puerto de Santa María, en los que estos se aprecian como áreas de ocio y segunda residencia, corrigen esta relación convirtiéndose en áreas de primera residencia de la población nativa de la capital.

Esta circunstancia se produce por dos motivos, los cambios de los hábitos de la población y el agotamiento del suelo de la capital.

Esta migración no estacional está en la línea del sentido metropolitano de la Bahía de Cádiz. Una residencia que, sin embargo, no está tan justificada en

la dependencia de los centros históricos no capitalinos, sino más bien en la excelencia del litoral.

Por consiguiente, y ese era el quid de la cuestión al que quería llegar, la Bahía propiamente dicha, sobre todo en el caso de El Puerto de Santa María, está en el germen del sentido metropolitano del sistema de ciudades de la Bahía de Cádiz.

El sentido metropolitano está fundado en la necesaria movilidad de la población, entre el lugar de trabajo y la vivienda.

Pero existen dos tipos de migración asociadas al nivel económico, y sólo se ha planteado la migración relacionada con la excelencia del litoral, donde existe una transformación de la segunda residencia en vivienda habitual, para satisfacer las aspiraciones suburbanas del ciudadano.

Pero no la migración hacia la periferia (en sentido peyorativo, aunque no ajustado a la Bahía) de la población de Cádiz a San Fernando y Puerto Real, donde se encuentra el suelo barato y es posible el desarrollo denso. Se trata de suelo aceptable, alejado del litoral, que incrementa la población de estas localidades de manera acelerada.

Si ya se ha descrito cómo la calle y la plaza urbana tienen ahora su equivalente en las autovías y parques metropolitanos donde se establecen nuevas formas de relación con el espacio, la naturaleza y con los demás conciudadanos metropolitanos, también se identifican los nuevos equipamientos metropolitanos.

Se construye así un nuevo sistema de escala territorial, donde aparecen los elementos articuladores de la estructura metropolitana análogos a los de la estructura urbana.

Los parques y equipamientos metropolitanos se localizan en los intersticios de la estructura polinuclear.

Los parques metropolitanos tienen un estrecho vín-

# ATRIBUTOS URBANOS

Un proyecto del Centro Andaluz de Arte Contemporáneo

culo con el medio natural, dominado por la Bahía lógicamente. Un sistema de parques cuya naturaleza ha sido modificada o manipulada por el hombre durante décadas, para su utilización como fuente de recursos. Las marismas han sufrido un proceso de desecación para su transformación en tierras de regadío, que retorna ahora a su inundación, como en la primera mitad del s. XX, para su explotación marismeña.

Estos parques y explotaciones marismeñas están plenamente vinculados a la geomorfología de la Bahía de Cádiz.

La Bahía y sus inmediaciones cobran un protagonismo inusitado a raíz de la idea de la metrópoli.

La Bahía a la que se daba la espalda, adquiere una situación de frente y al implementarse la comunicación y los transportes públicos marítimos, capitaliza ahora una nueva centralidad de la Bahía de Cádiz, insospechada hace 100 años.

Las infraestructuras y los parques metropolitanos, entre los núcleos urbanos metropolitanos, rotulan la geografía de la Bahía de Cádiz. Los núcleos urbanos añaden el tono.