

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

El hecho de que la tecnología haya provocado acelerados cambios en las formas de habitar no solo ha provocado que la revolución tecnológica marque el comienzo de una nueva sociedad global, mediante sustanciosos cambios de los modos de vida y las relaciones sociales, sino que ha contribuido a alterar el escenario que los asume, la ciudad contemporánea, que se transforma a la misma velocidad.

Cuando Rem Koolhaas escribió en SMLXL que si debe haber un nuevo urbanismo “no se sustentará sobre los fantasmas gemelos del orden y de la omnipotencia, sino que será la puesta en escena de la incertidumbre y ya no se ocupará de disponer objetos más o menos permanentes, sino de irrigar territorios de [nuevos] potenciales”¹, se encargó de marcar el inicio de una nueva forma de leer la ciudad mediante las posibilidades de relación que se producen en ella, dando un paso hacia delante que nos descubre que el territorio es el paisaje contemporáneo y que se construye mediante la creación de nodos urbanos y por las interacciones entre ellos.

De esta manera, queda sentenciado definitivamente el urbanismo como disciplina arquitectónica y de planificación, ya que la ciudad no puede ser proyectada, al menos no en la medida necesaria para construir la ciudad utópica, sino que más bien debe ser leída. Para ello, es necesario comprender los fenómenos que allí ocurren, habitualmente alejados del urbanismo cualificado, dado que esta disciplina, históricamente, solo ha tenido en cuenta la configuración formal de la ciudad y la ha ordenado según factores parametrizables. De tal forma, lo que interesa a la hora de construir la ciudad contemporánea es el conflicto, es decir la interacción entre partículas y las posibilidades urbanas que de ellas se derivan, mucho más que la capacidad formal o estética de la trama urbana.

• *Territorio e identidad: Transformaciones del paisaje digital.*

Hace ya tiempo que digitalizamos el último resquicio natural del planeta. Este proceso de artificialización nos permite afirmar que el paisaje nunca más será natural, desmitificándolo como elemento únicamente estético para comprender su funcionamiento desde una perspectiva cultural, en el sentido más antropológico del término, de tal forma que el paisaje ha sido sustituido por el territorio. Un territorio formado por la extensa red tejida entre las ciudades que lo conforman, explicado desde las interacciones entre sus formas y manifestaciones, y los pueblos que los ocupan, para definir su morfología.

1. ATTALI, Jean, La mutación como superación, Mutaciones, Ed. Actar, Barcelona, 2001, pp.270-271.

Históricamente, el paisaje siempre ha sido un concepto geográfico. Hemos dirigido nuestra mirada hacia un paisaje connotado, es decir, asociado a diversas figuras que han generado una imagen del objeto independiente de la mirada del espectador, que en este tipo de paisajes, evidentemente, no existe. Sin embargo, este concepto de paisaje debe ser cambiado dado que está vacío. En la era de la globalización, donde la cualidad física del paisaje lo deja avocado a convertirse en algo puramente estético y sin valor de identidad, Ignasi Solà-Morales, catedrático de Composición Arquitectónica en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, entendió que la ciudad, como paisaje urbano, debía ser mirada de un modo que tiene relación con nuestra experiencia como habitante para entenderla como paisaje. Este intento de construir nuestro territorio es totalmente necesario, puesto que la ciudad globalizada ha supuesto la pérdida de la identidad ciudadana.

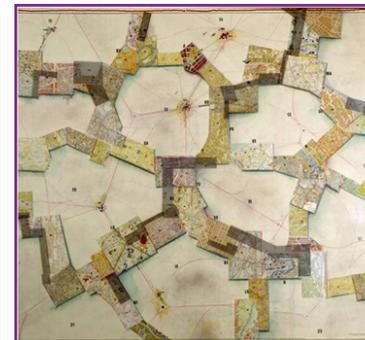


Fig1. New Babylon, Constant Nieuwenhuys, 1959³.

“Estar y no estar en el centro del mundo. Estar en el reino productivo y poblado. Pero al mismo tiempo estar en lo privado, mis hijos, mis criaturas, y en lo separado, el paisaje”.²

La era de la globalización, consecuencia de una economía tardo-capitalista, considera que todo es medible, convirtiendo en parámetros monetarios toda la realidad, de forma que esta desaparece como tal transformándose en un valor. Evidentemente, lo genérico es consecuencia de este fenómeno, se homo-

2. SOLÀ-MORALES, Ignasi, Paisajes en Annals d'arquitectura num.7, ED. Gustavo Gili, Barcelona 2001, p.1

3. Con respecto a esta ciudad basada en la superposición de estratos y la experiencia humana, el artista situacionista Constant, propone New Babylon, una serie de “guías psicogeográficas” que se refieren a los mapas compuestos por fragmentos de ciudades que se relacionan de forma aleatoria debido a los efectos que el entorno produce en las emociones y el comportamiento de los individuos. Está diseñada como un espacio dinámico, continuo e indiferenciado donde es imposible repetir experiencias o seguir rutinas: ‘Nueva Babilonia no se detiene en ninguna parte, puesto que la Tierra es redonda. No conoce fronteras, puesto que han dejado de existir las economías nacionales, ni colectividades, puesto que toda la humanidad es fluctuante. Cualquier lugar es accesible a todos y cada uno de los individuos. Toda la Tierra se convierte en la morada de los terrestres. Cada cual cambia de lugar cuando quiere, y va adonde quiere. La vida es un viaje sin fin a través de un mundo que se transforma con tanta rapidez que a cada instante parece distinto’.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

loga lo homogeneizado y es por ello que debe proponerse la diferencia para optar por una no-homologación.

En la sociedad global en que nos encontramos, la búsqueda de identidad, esa diferencia, nace de la necesidad de reconocerse dentro de lo genérico. Sin embargo, ese reconocimiento, no siempre debe ser para alejarnos de lo homogéneo, habrá casos donde lo que se busque sea alcanzar la diferencia y en otros avanzar hacia la similitud. En cualquiera de los dos casos, la apuesta de la búsqueda de identidad significa reconocerse en el mundo contemporáneo, ubicarse dentro de la cultura global. En los casos donde la apuesta por la identidad sea para obtener una imagen global y mantenerse en el mundo homogéneo, la identidad se buscará en aspectos formales, construyéndose a partir de valores triunfantes de otro tiempo o lugar. Sin embargo, cuando se apuesta por marcar la diferencia, hay que asumir de forma innegable que la identidad de la ciudad debe buscar su reconocimiento de forma local como respuesta al gran vacío de la globalización. No debe tratarse, por tanto, de una identidad individual de cada ciudadano, sino más bien de una identidad colectiva, generada por todos los usuarios (habitantes, turistas, observadores...). Sin embargo, esa identidad no llega habitualmente desde el consenso y lo que sucede en la ciudad global es la superposición de identidades, es por lo que el diálogo entre estos estratos se nos antoja básico para la generación de identidad comunitaria. Esta superposición identitaria tiene una representación en el paisaje, que empieza a configurarse a partir de estratos o capas superpuestas, siendo la relación entre ellos imprescindible para entender el funcionamiento de la ciudad contemporánea. El hecho de que el desarrollo de la ciudad contemporánea no esté únicamente basado en la necesidad de expansión geográfica sino en una evolución cultural del territorio, es lo que produce el desdibujamiento de los límites del mismo. Así, aunque sea preciso atender a las continuidades, esta ciudad ya no es planificada sino que su configuración atiende a los flujos, energías y ritmos establecidos por la interacción de sus capacidades.

• *La revolución digital y su influencia en el territorio*

Históricamente el crecimiento de las ciudades ha ido generando metrópolis cuya función ha sido mantener una autonomía local y expandirse en superficie y población de tal manera que fueran capaces de dominar el territorio desde la propia ciudad. De esta manera, a lo largo de la historia de la civilización surgieron numerosas ciudades-estado, cuya independencia cultural y capacidad económica era más importante que su capacidad de extensión

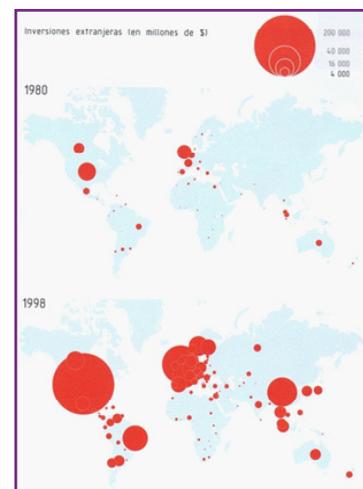


Fig 2. Mapa comparativo de ciudades mundiales en 1980 y 1998, por inversiones extranjeras en millones de \$.



Fig 3. Principales correspondencias entre áreas mundiales. (Fuente: Mutaciones, Ed. Actar).

geográfica. El motivo del surgimiento de estas ciudades ha sido siempre de tipo comercial, aunque después adquirieran papeles significativos dentro del poder político. Es por eso que, en la mayoría de los casos, se trataba de ciudades emplazadas en sitios geográficos estratégicos que favorecieran las comunicaciones y las relaciones comerciales con otras ciudades. De esta manera, el intercambio cultural proveniente de esclavos, comerciantes y artistas que acudían a estas ciudades configuraba un espacio de relación social mucho más rico que el de las ciudades aisladas. Quizás por no haber comprendido el espacio urbano como escenario de las relaciones humanas, el Estado tradicional nunca ha tenido éxito como forma autónoma y únicamente cuando se ha convertido en Imperio, favoreciendo el intercambio cultural con los territorios conquistados, ha estado más cerca de encontrar el bienestar social de sus ciudadanos.

Es por eso, que entendemos que bajo estas condiciones de necesidad comunitaria, la ciudad es el escenario idóneo donde el intercambio social y el desarrollo urbano interactúan continuamente. De hecho, cada uno es causa y efecto del otro. No sería posible, por tanto, el desarrollo de la ciudad sin el intercambio cultural de sus habitantes, siendo a su vez un factor vital en el proceso de definición de la identidad urbana.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

Este entendimiento del hombre como animal social convierte a la ciudad en escenario de su evolución, de forma que la evolución de la ciudad irá siempre asociada a fenómenos de innovación que, además de cambiar la configuración urbana, modificará sustancialmente los modos de vida de sus habitantes.

Las ciudades comerciales más importantes habían surgido siempre de los asentamientos humanos en zonas naturales estratégicas, en las proximidades de ríos que permitían un transporte fluvial cercano, o en las costas para el transporte internacional. Sin embargo, la aparición del ferrocarril generó una dispersión territorial, permitiendo comunicar ciudades que no dependía ya de las condiciones naturales del entorno en que se ubicaban, dando lugar a las primeras redes de ciudades y modificando el origen de aparición de las nuevas metrópolis o ciudades mundiales.

Las ciudades mundiales ya habían sido identificadas y definidas en 1915, por Patrick Geddes en su libro *Cities in Evolution*, sin embargo fue Peter Hall en *The World Cities* (1966) quien las definió por su multiplicidad de funciones, afirmando que “eran centros de poder político, a nivel nacional e internacional, y de organizaciones relacionadas con el gobierno; centros de comercio nacional e internacional, actuando como centro de almacenamiento para sus países y en ocasiones también para los países vecinos; además centros de la banca, de los seguros y de los servicios financieros relacionados; centros de actividad profesional avanzada de todo tipo, en el campo de la medicina, del derecho, del aprendizaje a más alto nivel y en la aplicación del conocimiento científico a la tecnología; centros de acumulación y difusión de la información a través de la publicación y de los mass media; centros de consumo singular, tanto de bienes de lujo para las minorías como de bienes de la cultura de masas para las multitudes; centros de arte, cultura y ocio, y de actividades auxiliares inducidas”.⁴

Sin embargo, aunque este concepto de ciudad mundial pueda ser aplicable aun hoy, es necesario redefinirlo, debido al fenómeno de la globalización y su impacto en el sistema urbano por la llamada *informalización* de la economía, que implica un cambio progresivo en la economía avanzada, desde la producción de bienes materiales hasta la gestión de la información. La innovación tecnológica de la era digital ha contribuido ha permitido añadir al hombre su condición de autómatas, gracias a la modificación de su espa-

cio domestico más cercano.

La consecuencia directa del efecto combinado de estos dos factores, la informalización y la globalización es que la producción de negocios avanzados se está separando cada vez más de la producción de bienes. Esto provoca que las grandes ciudades se estén liberando de la fabricación de los productos, para crecer en otros espacios, principalmente logísticos, como elementos de desarrollo económico y comercial, relegando la producción de bienes de consumo a zonas donde la mano de obra es más barata, reduciendo las empresas el dinero destinado a la producción e invirtiéndolo en tareas de promoción e imagen corporativa.

El desarrollo de la ciudad contemporánea es entendido no desde la forma sino como parte del proceso de relación de ciudades, siendo esto lo que posibilita el cambio de paisaje a territorio. De esta forma, el territorio será un espacio (más allá de lo físico) tejido a través de una red (física + virtual), conformada por las vías de comunicación y una serie de nodos, concebidos como espacios de concurrencia, cuya función es asumida por la ciudad contemporánea.

Sin embargo, si en algo ha influido esta revolución tecnológica es en la evolución de la transmisión de la información y las comunicaciones. Esta facilidad de comunicación, determinada por la capacidad de transmisión desde cualquier lugar, y en el menor tiempo posible cada vez, de la mayor cantidad de información, ha cambiado los modos de vida del habitante de la ciudad contemporánea y encuentra en su entorno digital su propia ciudad y su propio espacio de relación social sin necesidad de ubicarse en un espacio físico. De esta forma el espacio físico queda relegado a mero espacio contemplativo, físico, y casi vuelve a adquirir las cualidades de paisaje connotado previo a la industrialización, si no fuera porque lo que en lo que se convierte, realmente, es en un tapiz donde dibujar la matriz de la metápolis. En el tratamiento de estos espacios, relegados a intersticiales, y en su interpretación como espacios únicamente locales, desde donde potenciar la identidad urbana, es donde encontraremos el verdadero valor característico de la metápolis que la aleje de una imagen global.

• *Metápolis: Nodos y redes para la ciudad del siglo XXI*

Bajo estos parámetros, el paisaje urbano contemporáneo ya no es la ciudad, sino el territorio, consolidándose como una matriz conformado por la red de ciudades que Francois Ascher denominó *metápolis* en su ensayo *Métapoles ou l'avenir des villes*, haciendo referencia a “una realidad que traspasa y engloba, desde diversos puntos de vista, las metrópolis que hemos conocido

4. HALL, Meter, Megaciudades, ciudades mundiales y ciudades globales en Lo urbano en 20 autores contemporáneos, Ed. Ángel Martín Ramos, Barcelona, 2004, p.119



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

hasta ahora, propiciando una nueva especie de aglomeración urbana hecha de espacios y relaciones, multiplicados, heterogéneos y discontinuos. El término 'Metapolis' traduce esa nueva dimensión múltiple y multifacética de la ciudad contemporánea. La de un sistema vibrátil, similar (genérico o recurrente) a escala global y diverso (específico) a escala local".⁵ El crecimiento de la *metapolis*, por tanto, está basado en la expansión de los nodos de esa red (las ciudades) y en el desarrollo de las conexiones entre ellas (las infraestructuras). Cada nodo, se especializa para hacerse imprescindible en la red y adquiere una cualidad distintiva con remarcado carácter local en su propio espacio urbano además de cómo elemento dependiente de la red de ciudades. De esta forma, el crecimiento no es expansivo, ya que no permite a los nodos llegar a la saturación demográfica y evita la conexión física entre ambos. Por tanto, la red no crece por saturación de las ciudades sino por la adhesión de otras nuevas que aporten una nueva cualidad a la red.

Esta manera de entender el territorio como *metapolis*, es ejemplificada por Koolhaas en su estudio de campo sobre el Delta del Río de las Perlas entre 1996 y 1997, dentro del proyecto *Harvard Project on the City*, donde manifiesta claramente el proceso de territorialización del paisaje contemporáneo. Para comprender este fenómeno es imprescindible entender la importancia de las infraestructuras en el proceso de conexión entre los nodos, demostrando que no sólo se trata de generar nuevas formas de comunicación, sino del mantenimiento de las infraestructuras tradicionales que conectan físicamente el territorio.

"Es una región cuyo urbanismo ha desarrollado al máximo la diferencia entre sus partes, cuyas infraestructuras posibilitan y a la vez previenen del funcionamiento conjunto, cuyo tejido no es ni urbano ni rural (sino que está en algún lugar entre la arquitectura y el paisaje)"⁶

La territorialización del paisaje, por tanto, está basada en la presencia de nodos (megaciudades) y redes (comunicaciones). Así, para el correcto funcionamiento de una metapolis contemporánea, cada nodo, adquirirá una función específica en el desarrollo de la red, aunque necesitará ser complementaria de las otras para su funcionamiento como metapolis. En este caso, las comunicaciones son físicas y corresponden a infraestructuras tradicionales. En la metapolis, la distancia ya no se mide en metros sino en horas. Para ello, una dotación rápida y cómoda de infraestructuras es

indispensable para el buen funcionamiento de una ciudad multimodal. Los aeropuertos se han convertido, de esta manera en equipamientos claves para la competitividad del territorio. Por una parte por constituir el elemento de transporte más eficaz en un sistema de ciudades en red; por otra parte por la capacidad de desarrollar a su alrededor todo un complejo logístico en su entorno convirtiéndolo en ciudades-aeropuerto que a su vez pasan a ser nodos intermodales de transporte en los ámbitos metropolitano o regional. Estas funciones van más allá de las que tradicionalmente se atribuían a los aeropuertos: ser meras factorías de transporte aéreo generalmente gobernadas por administraciones civiles y de origen militar. En la actualidad los operadores de los aeropuertos suelen ser empresas privadas que explotan el potencial urbano y de comunicaciones del mismo para el desarrollo de una auténtica ciudad a su alrededor.

Sin embargo, a pesar de que el aeropuerto es uno de los elementos más característicos del área metropolitana, e imprescindible valor de la metapolis, su valor metropolitano incide en intensificar el movimiento económico de las áreas metropolitanas y su crecimiento hacia las periferias. Sin duda es imprescindible una buena accesibilidad, no solo del aeropuerto, sino de todas las actividades no directamente relacionadas con él. A medida que se plantea el aeropuerto como polo de desarrollo la necesidad de una buena comunicación terrestre con él se nos antoja imprescindible.

De la misma manera y de forma complementaria, las redes de ferrocarriles están aumentando paulatinamente su velocidad, y en pocos años, solo existirán trayectos de alta velocidad. La generación de una extensa red de ferrocarriles y por tanto la generación de estaciones intermodales en los nodos de la metapolis, contribuyen a facilitar una fácil conexión entre ellos. Así, las estaciones no solo funcionarían como elementos de salida y destino, sino que adquirirán un papel de intercambiador de transportes, permitiendo realizar transbordos entre las redes de transporte público regionales y nacionales, e internacionales hasta el aeropuerto. Así, la facilidad y velocidad de conexión entre puntos es lo que favorecerá el crecimiento de la red y el desarrollo de sus nodos.⁷

Mediante estas conexiones, el paisaje se genera como una estructura, pasando a convertirse en territorio. Este fenómeno, que emerge de un desarrollo inconsciente en la mayoría de las veces, es lo que produce las

5. VV.AA, Diccionario Metápolis de arquitectura avanzada, Actar, Barcelona, 2001, p.406.

6. KOOLHAAS, Rem y VVAA, Pearl River Delta (Harvard Project on the city) en Mutaciones, Ed. Actar, Barcelona, 2001, p.281.

7. GÜLLER GÜLLER Architecture, Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2001.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

interacciones entre los nodos de la red, estructurando la metápolis contemporánea. Sin duda, se trata de un proceso global, sin embargo, se considera que su fuerza individual estará en su capacidad local y su fuerza global en su capacidad como conjunto.

Este proceso de territorialización de la ciudad es un fenómeno que se da mayoritariamente en las ciudades asiáticas.

Como consecuencias del desarrollo tecnológico, en mayor medida digital, y por tanto, por la instalación de las fábricas de empresas occidentales deslocalizadas en sus terrenos, la ciudad asiática ha crecido sustancialmente durante la era digital. Este proceso ha provocado las migraciones desde el campo a la ciudad hasta el punto de densificarla demográficamente, favoreciendo el crecimiento exagerado de las ciudades. Sin embargo, el curioso fenómeno que se da en las ciudades asiáticas es que tienen un límite de crecimiento. Es cierto que éste es bastante alto, dando lugar a barrios altamente densificados que convierten la vida del habitante en un infierno de hormigón, aún así, cuando una ciudad ya no admite más capacidad de carga de crecimiento, no crece fuera de sus fronteras originales sino que es otra ciudad la que empieza a asumir ese aumento demográfico.

La metápolis asiática, no funciona, por tanto, a partir de un crecimiento espacial extensivo, sino mediante la adhesión de nuevos nodos que se incorporan a la red. Esto ayuda, además, a ampliar la capacidad de desarrollo del territorio ya que el nuevo nodo incorporará una nueva función específica que aumentará el potencial de la metápolis.

El carácter global de este sistema permite una mayor posibilidad de intercambio cultural y desarrollo económico de la ciudad como partícula de la red de ciudades que si lo intentan de forma individual. Es por ello que compiten entre ellas, una competencia positiva porque favorece el desarrollo de la matriz, para convertirse en nodos de una de las redes territoriales a escala mundial. En esta competencia, la ciudad debe abandonar el concepto de convertirse en metrópolis contemporánea autónoma para entrar a formar parte de un sistema de intercambio de aspecto matricial, donde



Fig.4 Collage de Yona Friedman. Su propuesta urbana teórica se basa en la superposición de megaestructuras sobre ciudades existentes construyendo así la ciudad mediante la relación entre estratos autónomos.

Fuente: Pro Domo, Yona Friedman, Actar)

la especialización funcional de la ciudad juega un papel muy importante, adquiriendo cada un papel esencial para el desarrollo del conjunto, por lo que las ciudades entrarán en competencia directa con otras que también opten a alojar en su espacio urbano las funciones que le aporten mayor rentabilidad. Algunas ciudades se desarrollaran como foco cultura; en otras se ubicara el aparato logístico; algunas optaran por desarrollarse localmente; el comercio (exterior o interior), el turismo, la política... se presentan también como formas de desarrollarse dentro de la metápolis, convertirse en nodos indispensables para el funcionamiento del conjunto.

Este sistema, permite a la metápolis organizarse jerárquicamente pero sin planificación previa, de forma que su evolución no esté predefinida desde elementos parametrizados sino que sea consecuencia del devenir de las ciudades. Por otra parte, la revolución tecnológica permite que la organización de esta red de ciudades sea cada vez menos remitible a circunstancias de proximidad física o espacial y por tanto más relacionada con las dinámicas deslocalizadas de la era digital, permitiendo mantener intacto un entorno físico natural intermedio, intacto al crecimiento del sistema.

• La Bahía de Cádiz: La metápolis del Sur

“En el Imperio Romano, cada ciudad constaba de una serie de componentes estándar que servían para afirmar y mantener la autoridad del Imperio. Estos componentes se rigen por un “lenguaje visual” reconocible, que determina la forma, orientación y emplazamiento de la arquitectura pública; las actividades programáticas esenciales que posibilitan el movimiento en y entre las ciudades; y la interfaz de la red necesaria (infraestructuras, servicios públicos y “estructura urbanas”) para asegurar una comunicación y un intercambio eficientes con otras ciudades del Imperio.”⁸

La Bahía de Cádiz se presenta como un territorio que de forma singular es capaz de asumir las condiciones elementales desde donde desarrollarse como metápolis, adquiriendo condicionantes para convertirse en una referencia de ciudad contemporánea. De esta manera, responde a los cuatro elementos principales necesarios para construir, hacer proliferar y conectar la ciudad contemporánea.

8. VV.AA, Como construir una ciudad en Mutaciones: Harvard Project on the city, Ed. Actar, Barcelona, 2001, p.11



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

La ciudad como matriz

La ciudad contemporánea se manifiesta como una matriz donde se disponen una serie de elementos genéricos. Estas partes son equipamientos estándar instalados en el contenedor de cada ciudad y fácilmente identificables. El crecimiento de la metápolis, a base de saltos en el territorio, por agregación de nodos, nos permite asumir infraestructuras ajenas geográficamente a la Bahía, como propias, como forma de aprovechar la infraestructura existente, potenciándola, y haciéndola crecer para favorecer el desarrollo de la red.

El gran número de metápolis que inundan el territorio mundial ha crecido a lo largo de las últimas décadas. En este sentido, la Bahía de Cádiz es un referente de territorio polinuclear albergando las posibilidades admisibles para funcionar como una de ellas. En su superficie cuenta con elementos principales de comunicación internacional y forma de intercambio cultural con el resto de civilizaciones: el Aeropuerto de Jerez, a menos de 50 km de Cádiz y el Puerto de Algeciras.

A pesar de que sus inicios se remontan a 1937, cuando comenzaron los trabajos de explanación en la Dehesa de Angulo, espacio en el que se implanta el primer aeródromo que se abre al tráfico civil en 1947, no es hasta la primera década del siglo XXI, cuando el aeropuerto de Jerez comienza a crecer de manera notoria el número de pasajeros que eligen la provincia de Cádiz como destino, ayudado, en gran medida, por la línea Madrid-Jerez abierta en 1975.

Otro factor clave en el reconocimiento a nivel global de este espacio aéreo, es la creación de una zona de actividades aeroportuarias en los terrenos colindantes, apareciendo, de este modo, el Polo aeronáutico de Jerez, convertido en uno de los paisajes industriales de más relevancia en el panorama andaluz junto con el parque TecnoBahía de Cádiz.

Asimismo, contribuyen a su auge la implantación de una estación de ferrocarril en las proximidades del aeropuerto para dar servicio a los pasajeros que lleguen a Jerez y quieran desplazarse a otras ciudades de la bahía, sin necesidad de utilizar un vehículo privado o las líneas de autobuses metro-



Fig 5. Mapa de carreteras de la Bahía de Cádiz

politanos. En la actualidad, las líneas ferroviarias que distribuyen viajeros desde este punto singular son líneas de cercanías y media distancia, pero el desdoblamiento de las vías a esta altura, permitirá la llegada de líneas de alta velocidad, disminuyendo el tiempo de trayecto y aumentando, por tanto favoreciendo, la capacidad de movimiento y comunicaciones entre los nodos de la metápolis. Del mismo modo, las vías de comunicación e intercambio podrán extenderse hasta la capital andaluza a través de un tren de media distancia, lo que posibilitará incrementar el número de viajeros que arriben al aeropuerto jerezano con destino global, Andalucía. Pero no sólo debemos hablar del aeropuerto como foco de atracción de pasajeros, el número de vuelos mercantiles, también se ha incrementado en las últimas décadas, facilitando la aparición de un mercado directo con países extranjeros, con unión directa a los puertos de Cádiz y Algeciras.

Todos estos procesos de transformación del centro aéreo, así como de las infraestructuras que lo conectan con el territorio, hacen de él un símbolo de contemporaneidad indispensable a la hora de actuar como foco de atracción para la megaciudad planteada a lo largo de este discurso.

Asimismo, el planteamiento general del funcionamiento de la Bahía de Cádiz como una metápolis es un modelo territorial que se reconoce al otro lado del océano en aquellos lugares que fueron colonizados por gaditanos. En la actualidad, ese océano sirve para tender puentes hacia otras culturas, utilizando uno de los recursos más importantes en la bahía, el mar.

La actividad portuaria en Cádiz se remonta a 1104 ac, a pesar de la constante evolución que ha sufrido éste a lo largo de los siglos y la adaptación a las nuevas necesidades que van surgiendo en el espacio. La posición geográfica, entre dos grandes flujos, Europa-África y América-Mediterráneo, lo convierten en la puerta sur de Europa. Por tanto, el puerto contribuye al desarrollo económico y social de todo el territorio de la Bahía con sus dársenas, depósitos y salidas de cruceros. No obstante, actualmente se encuentra en una dura competencia con el puerto de Algeciras.

Nos encontramos ante un paisaje industrial donde predomina la actividad productiva con grandes grúas de astilleros, buques de mercancías, depósitos y almacenes... un paisaje asolador que transforma la imagen urbana y modifica el paisaje. El puerto de Algeciras, es el primero de España y del Mediterráneo en cuanto a su actividad productiva, por lo que la propuesta de la inclusión de este puerto en la metápolis de la Bahía de Cádiz genera posibilidades de sinergia y colaboración entre ambos, donde podemos mantener la exclusividad productiva en Algeciras y la Turística en la capital. De este modo, finalizaría la lucha constante de competencias y se fomentaría



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

un transporte fluido, vinculado y de conexión entre los dos puertos. Sin embargo, la actividad turística con el norte de África seguiría manteniéndose en Algeciras, debido a su proximidad con estos territorios. Estos espacios que combinan la actividad productiva con la turística, quedarán enlazados entre ellos mediante infraestructuras aéreas, ferroviarias y marítimas, posibilitándose conexiones que reduzcan los tiempos de llegada. Así las mercancías que lleguen a Jerez con destino Algeciras podrán optar por una línea de alta velocidad hasta su destino o, por el contrario, una primera parada en Cádiz, donde podrá recogerse el resto de la mercancía, para posteriormente seguir hacia su destino por vía marítima. De este modo, tal y como contempla Salvador Rueda, la metápolis es entendida como un sistema abierto que tiende a la complejidad metabólica, donde las nuevas formas urbana son originadas por una megaciudad que conecta, por medio de flujos de materia y energía, espacios cada vez más amplios.

La propuesta de este nuevo modelo de bahía de Cádiz indaga más allá de los límites actuales de la ciudad presente, creando nuevas realidades marcadas por una fragmentación conectada e interdependiente, que rompe el concepto de núcleo y periferia. Así, Algeciras, Cádiz y Jerez, funcionan como polos conectados mediante potentes redes de transporte proporcionando una autonomía territorial de gran trascendencia en el panorama global.

Conectando los nodos

La principal característica que marcará la evolución de la ciudad contemporánea, es el hecho de estar concebida desde unos principios generales social, cultural y políticamente determinados, por lo que a pesar de que se manifiesten a través de claros ejemplos arquitectónicos, será la interacción de ellos entre sí y con el territorio los que determinaran el desarrollo de la ciudad.

La Bahía de Cádiz que planteamos, no puede entenderse sin la escala global, pues en ella se crean contextos geográficos, históricos y culturales de distinta procedencia que se aúnan para generar una nueva imagen de ciudad integradora, para la que es necesaria la aparición de potentes vías de comunicación que interconecten los distintos polos que conforman la ciudad policéntrica. Las redes incrementan esta imagen de cohesión territorial, uniendo nodos lejanos, transformando los trozos inconexos en nuevas tramas enlazadas que generan un paisaje común donde los flujos de automóviles, mercancías y personas producen un modelo territorial capaz de reflejar toda la información que se está produciendo en él. Las vías son diseñadas de manera que faciliten la movilidad entre los distintos puntos, albergando

diferentes características conectivas. Del mismo modo que podemos recibir o enviar mercancías por transporte terrestre, podemos hacerlo por medios aéreos o marítimos, reduciendo los tiempos de conexión. Ante la amplia oferta en las comunicaciones, el modelo propuesto, fija sus objetivos en la distancia temporal entre los dos puntos, alejándose de la espacial que hasta el momento había marcado las pautas de conexión.

Sin embargo, la generación de infraestructuras territoriales, no solo afecta al paisaje desde las líneas de comunicación. Al fin y al cabo, se trata de vectores de desplazamiento de un punto a otro, que si favorecen el movimiento y la comodidad durante el trayecto, sus lugares de origen y destino, también deben convertirse en focos de centralidad. De esta manera, las estaciones de trenes, no serán únicamente puntos de parada, sino lugares de intercambio. Estaciones intermodales donde favorecer el intercambio de transporte. Deberán por tanto asumir la conexión regional de autobuses y trenes de cercanías, aparcamientos suficientes para absorber la llegada de vehículos, facilitar el intercambio con otras líneas de ferrocarril y con el aeropuerto. Si conseguimos desarrollar este tipo de complejos de tal forma que alcancen una posición central en cada nodo, permitiendo una llegada y salida cómoda y fácil, se convertirán en centros neurálgicos de transporte. De esta forma, también pueden llegar a convertirse en pequeñas terminales aéreas, que asumiendo funciones de facturación permitan un acceso aun mas rápido mediante trenes de alta velocidad a las pistas del aeropuerto.

La producción de este nuevo patrón de la Bahía permitirá el aumento de su tamaño de una forma trascendental para el dinamismo urbano y el desarrollo sostenible de este lugar. De este modo, se crea un espacio poliurbano donde los procesos de densificación y de interconexión condensan recursos y cultura. Los procesos de transformación social y económica, tienden a reforzarse creando nuevos escenarios para el intercambio. Todo ello, unido al constante intercambio que se produce entre los distintos polos que conforman la nueva bahía, consolida los avances tecnológicos y el mercado, creando espacios urbanos digitales y abiertos. Espacios donde la distancia pasa a medirse en segundos y no en metros gracias a la globalidad que facilita las innovaciones tecnológicas y la hipermovilidad del capital, gente e información.

No obstante, del mismo modo que las vías tangibles de comunicación requieren de mayor número de líneas o carriles para agilizar los trámites de traslado de un punto a otro, la trasmisión de información también necesita de un mayor ancho de banda para sus comunicaciones, donde internet avanza de un modo acelerado interconectando los puntos principales de la mega-



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

ciudad. La información se transmite en tiempo real y las mercancías acortan sus plazos de entrega, aumentando la velocidad de manera que se pone a prueba la capacidad de innovación y de respuesta de sus habitantes.

Flujos e intercambio cultural

Es por tanto la ciudad contemporánea una relación de flujos cambiantes, determinados por condicionantes globales que se superponen a una plantilla genérica.

El metabolismo de la bahía influye en la organización de su territorio más allá de sus límites administrativos. Los usos recreativos del suelo han configurado, en los últimos años, un territorio cambiante pero con paisajes muy connotados a lo largo de la historia. Por ello, en los últimos años el turismo se ha convertido en elemento transformador del paisaje gaditano. Aumenta el suelo sellado y prevalece una propuesta urbanística espasmódica que ignora el uso de la inteligencia social, ambiental, ética y estética en la gestión de lo urbano. Los paisajes discontinuos son la consecuencia de la fragmentación simplificadora, cambiante e inestable, de la matriz territorial de la bahía de Cádiz y las lógicas que le han dado significado.

El ejemplo de la ciudad de Chiclana dentro de los nodos que conforman el nuevo modelo propuesto, resulta ilustrativo ya que la expansión inmobiliaria y sus contradicciones tienen lugar en un espacio singular por su capacidad estructurante y por sus caracteres fisiográficos y agronómicos, que han condicionado la historia de la ciudad y que son muy reconocidos por el conjunto de la población gaditana. Su economía que, hasta el momento, se había basado predominantemente en la actividad agropecuaria y en la almadraba, se transforma evolucionando a un modelo económico que apuesta por el desarrollo industrial y el turismo. El fuerte crecimiento que ha tenido el turismo en Chiclana, ha llevado a centrar su economía en una clientela de nivel medio-alto que acude a este territorio en busca de sol y playa. Todo ello se complementa con la aparición de nuevos campos de golf que multiplican la venida de turistas, tanto nacionales como extranjeros. La pesca de atún rojo se transforma en la pesca de turistas, lo que origina la necesidad de destinar extensas superficies de terreno a esta actividad, convirtiéndose en el polo turístico que apuesta por la playa dentro de este planteamiento propositivo de la nueva bahía.

Asimismo, la vida nocturna se concentra en El Puerto de Santa María donde los bares, discotecas, pubs y restaurantes inundan las calles de la ciudad. Su proximidad a la capital y su conexión con ésta a través del río Guadalete, hacen que sea un lugar idóneo para disfrutar del ocio nocturno.

Del mismo modo que Chiclana, apuesta por el turismo venidero en busca de sol y playa, pero en menor medida, ya que su elemento clave para ser parte integrante de un modelo territorial que albergue los polos destacables y más interesantes de la Bahía de Cádiz es su capacidad para albergar personas locales y foráneas en las noches de verano e invierno. De igual forma, su riqueza en palacios, iglesias, y la fuerte presencia del castillo, la plaza de toros o la antigua lonja, hacen de éste uno de los polos más atractivos en cuanto a su tradición, alejándola de la visión tradicional pesquera y salinera que le ha sido otorgada. Actualmente, tras un proceso evolutivo de varias décadas, este lugar se ha convertido en un atractivo turístico y de ocio capaz de atraer personas procedentes de diferentes latitudes. Su situación estratégica ha posibilitado la conexión directa por mar gracias al *vaporcito de El Puerto* y el catamarán, que conectan Cádiz y El Puerto en unos minutos de trayecto, salvando el recorrido perimetral que las líneas ferroviarias hacen por toda la bahía.

Al igual que Chiclana concentra el sol y la playa y El Puerto de Santa María el ocio nocturno, podemos destacar un evento de reconocimiento mundial y excelente forma de promoción urbana, que tiene lugar en el territorio objeto de nuestro estudio: el circuito de Jerez.

Situado a las afueras de Jerez de la Frontera, e inaugurado en 1986, se han convertido en uno de los eventos más populares y multitudinarios ocurridos en la bahía de Cádiz, junto con las regatas celebradas eventualmente en la capital. Desde sus inicios, el circuito ha desarrollado una gran actividad facilitado por su clima y situación geográfica, así como su trazado, creando un acontecimiento que sirve de promoción global para este lugar. El potencial económico de los acontecimientos deportivos, permite que la Bahía pueda aspirar a organizar numerosos eventos de este tipo, que suponen a la vez una inversión económica y un motor marketing urbano desde el cual potenciar el intercambio cultural con el exterior. La cultura de la imagen, resquicio de la sociedad tardocapitalista, debe encontrar en la Bahía una forma global de promoción local. Una manera de hacer valer los parámetros que han configurado la identidad de este territorio y desde donde exportarlos al exterior como forma revalorizable y autóctona.

El sol, la sal y el son

A pesar de todo, el correcto funcionamiento de la ciudad contemporánea residirá en evitar la homologación, en huir de la ciudad genérica. Es evidente que en la economía informal se hayan convertido a las ciudades en territorios globales, idénticos unos a otros. Lo global parece imprescindible para



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

sobrevivir como ciudad en el mundo contemporáneo, por lo tanto no es una opción a elegir. Sí lo es, sin embargo la apuesta de constituirse como ciudad global desde aspectos locales. Principalmente porque es una manera de diferenciación que le dotará de un valor añadido en el mercado de competencia de ciudades. Así, las condiciones locales: topográficas, climáticas o culturales serán elementos esenciales para personalizar nuestra ciudad y definir su identidad.

Sin duda alguna, las playas son el foco de atracción más importante de este territorio, pero si al hecho de disfrutar del mar y el sol, le unimos el poder pasear por la ciudad, visitar increíbles parajes y comer con vistas a la playa, conseguimos una relación sinérgica en la que las playas urbanas tienen el papel principal. Las inmejorables localizaciones de estas playas ofrecen la posibilidad de contemplar los elementos arquitectónicos que configuran el borde marítimo, así como identificar los elementos patrimoniales en el perfil de la ciudad, dibujado desde el mar. Esta visión identitaria, la describe Martínez Ares en la siguiente estrofa, extraída de una poesía convertida en copla de carnaval:

Deslumbrao por la belleza
el tiempo se nos paró
y al lao de una playa
y atraíais por las caballas
mi barquito embarrancó.

Además, en la Bahía de Cádiz aparecen elementos naturales fruto de la identidad local costera como son el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, cuyo paisaje se extiende por diversos municipios y se muestra ante nuestra mirada repleto de marismas, arenales, salinas, caños, matorrales y, en última instancia, pinares. Un paisaje natural característico de este territorio que refleja la actividad productiva predominante en esta tierra, el mar y la sal. Asimismo, podemos hablar de paisajes naturales característicos que definen el imaginario colectivo de la bahía como la Isla del Trocadero, que sólo es accesible cuando baja la marea, ubicada en el corazón de la bahía; la playa de La Cachucha, situada en Puerto Real y cuyos fangos y agua tienen propiedades terapéuticas.



Fig 6. La Venta de Vargas, San Fernando (Cádiz).

El paisaje de la sal se muestra ante nuestra mirada como un elemento híbrido entre mar y tierra, la marisma, icono que representa la actividad económica y tradicional de este espacio. Sin embargo esta industria del mar se desarrolla sobre el paisaje gaditano originando formas producto de la explotación de los caños, la influencia de los vientos y las horas de sol, que producen cada septiembre una costra blanca, con totalidades que contemplan una gama de color que va del rosa al gris, en el territorio de la bahía. A pesar de la coloración 'desnatural' de la sal en las marismas y de presentarse de manera fragmentada, la sal se vuelve un elemento característico del paisaje integrándose al completo en él, como refleja en sus escritos el catedrático de geografía humana, Juan Manuel Suárez Japón, en sus escritos "la imagen de estas salinas, de sus inacabables retículos de aguas, de sus montículos blancos y piramidales de sal, de sus airosos y aislados caseríos bajo las transparencias de la luz de este rincón del sur...es percibida de forma tan nítida como integrante de esta realidad económica y cultural de la bahía gaditana, parece 'tan natural', que cuesta trabajo admitir esta reflexión elemental acerca del carácter antrópico y no espontáneo de estas explotaciones". No obstante, el paisaje salinero está reduciendo su actividad productiva y son muchos los caños y esteros que están siendo transformados en producciones pesqueras, debilitando un paisaje identitario parte integrante del imaginario colectivo de la bahía.

Por último, el son. Y es que, la riqueza cultural de la Bahía de Cádiz hace de su folklore el último de los elementos que caracterizan su identidad en la generalidad mundial. El son gaditano se vincula de manera inmediata con los cantes gaditanos, resultado del flamenco y del carnaval.

Debemos considerar el folklore como una de las manifestaciones más importantes de la ciudadanía de un determinado lugar que evoluciona de forma paralela a la cultura. De esta manera, aparecen en la bahía de Cádiz cantes relacionados con los puertos y el mar, elementos identitarios de su cultura. En ese sentido, Fernando Quiñones afirma rotundamente que los "pregones" populares cantados jugaron asimismo un papel importante en la vida folklórico-musical de Cádiz y su provincia; e influyeron, sin duda, en el de ultramar⁹. Del mismo modo que los pregones, llegan hasta nuestros oídos cantiñas, peteneras, alegrías, tangos o tanguillos, que definen el son gaditano y que caracterizan la visión cultural que de la bahía de Cádiz se

9. QUIÑONES CHOZAS, Fernando, De Cádiz y sus cantes. Llaves de una ciudad y un folklore milenarios, Fundación José Manuel Lara, pág. 150.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Cádiz

25, 26 y 27
de octubre
de 2012

El sol, la sal y el son. Proyecto para una metápolis al sur de Europa.

• VIRGINIA ARNET CALLEALTA Y ENRIQUE NARANJO ESCUDERO

tiene desde el exterior, el son de un territorio que es reflejo de las distintas civilizaciones que han ido depositando sus vestigios en la cultura popular y que llega hasta nuestros días recubierta de sones y compases flamencos.

El responder a situaciones homogéneas, estandarizadas y sin carácter de identidad, es el principal error a la hora de configurar la ciudad contemporánea. De tal forma, las metapolis existentes se configuran como una suerte de territorios autistas; solo existen. Permanecen gracias a que la temporalidad de la ciudad parece estancada y no existe una lectura entre líneas de sus capas. La conexión entre las capas de esta ciudad estratificada que a modo de hojaldre se desarrolla en el territorio no tiene sentido si no somos capaces de leer cada capa también de forma autónoma, porque solo así podremos definir una identidad común. Es por ello que la historia, el paisaje y la identidad presentes no deben ser reconfiguradas para la ciudad genérica. Al contrario, debe ser ésta la que aborrezca la homologación y construya la ciudad global pero desde lo local. Podría ser, por tanto, la Bahía el claro ejemplo de la ciudad que queremos construir. Si favorecemos el desarrollo de los condicionantes globales, el tapiz sobre el que dibujarlos ya está construido.

