Los orígenes de la Bahía de Cádiz, en cuanto ente urbanizado y poblado, se remontan al año 1.104 a.C., en el que se supone fundada por los fenicios la ciudad de Cádiz, llamada entonces Gadir. Muy probablemente, tal y como sucede hoy, no fuera un único asentamiento, sino que se tratara de un conjunto, con diversos puntos habitados con funciones complementarias. Los continuos hallazgos arqueológicos así parecen demostrarlo.

Los fenicios, hábiles comerciantes y navegantes que recorrieron el Mediterráneo costeando sus riberas, mostraron su inteligencia eligiendo el primer y casi único abrigo natural tanto al Norte como al Sur, ya dentro del Océano Atlántico, una vez superado el Estrecho de Gibraltar. En éste último se encuentra también la Bahía de Algeciras, pero con el claro inconveniente de estar sujeta a las influencias de las fuertes corrientes y vientos del Estrecho, aspecto hoy día menos determinante, pero de vital importancia entonces. Esta ha sido siempre la principal característica y el aspecto clave en la historia y evolución de la Bahía de Cádiz, la que determinó su futuro como enclave fundamental a nivel militar y comercial, dada su posición estratégica, y la que le dotó de una gran importancia, especialmente en los tiempos de su fundación, además de durante el siglo II de nuestra era, en época romana, y los siglos XVII y XVIII, tiempos del comercio de España con América.



Imagen satélite de la Bahía de Cádiz. (© Instituto Geológico y Minero de España,

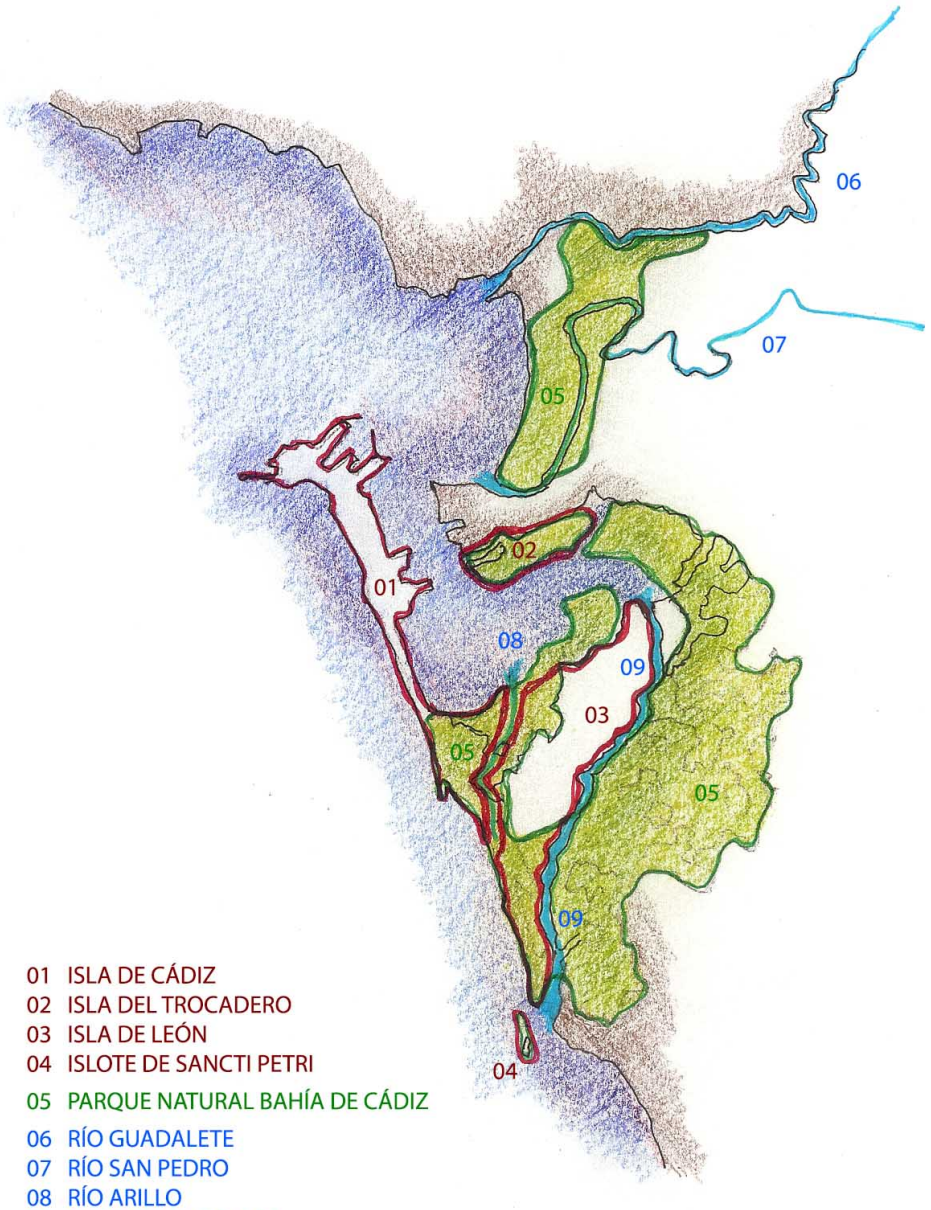
Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades)

Está conformada a nivel urbano por los municipios de Cádiz y Rota, que se sitúan en los puntos opuestos de su entrada, distando 10,1 kilómetros en línea recta, ancho de la entrada a la Bahía, el Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando y Chiclana de la Frontera, cuyas relaciones, sobre un soporte físico tan singular, ha generado tanto vínculos como desavenencias debido a sus particulares estructuras funcionales. También se incluye en el ámbito de la bahía, desde el punto de vista funcional y administrativo, el municipio de Jerez de la Frontera.

Debido a las características propias de cada municipio, y en especial a sus posibilidades de desarrollo, se distribuyen de forma que suponen un cinturón costero al norte de la bahía y un borde discontinuo en el sur.

Otra singularidad es que presenta, probablemente por su cercanía a la desembocadura de los ríos Guadalete y Guadalquivir, grandes extensiones de marismas y esteros, zonas que varios autores han dado en denominar medio anfibio, debido a su carácter inundable, frente a los medios marítimo y terrestre. Es importante señalar el equilibrio existente en cuanto a superficie de estos medios: el medio marítimo tiene aproximadamente 12.000 Ha y el medio anfibio, la zona de marismas, 10.000 Ha.

Además de su origen ancestral, reflejado incluso en numerosos textos clásicos, la Bahía de Cádiz es, sin lugar a dudas, un paraje extremadamente singular y de una particular belleza natural, que ni siquiera el modo y la intensidad urbanizadora de nuestros días ha logrado mitigar. En ella concurren, además del accidente geográfico en forma de bahía, desembocaduras de ríos, islas, diversidad de caños y extensas marismas.


06
07
05
02
01
08
09
03
05
05
09
04
01 ISLA DE CÁDIZ
02 ISLA DEL TROCADERO
03 ISLA DE LEÓN
04 ISLOTE DE SANCTI PETRI
05 PARQUE NATURAL BAHÍA DE CÁDIZ
06 RÍO GUADALETE
07 RÍO SAN PEDRO
08 RÍO ARILLO
09 CAÑO SANCTI PETRI

Descripción de los principales elementos naturales de la Bahía de Cádiz. (Dibujo del autor)

Entre los ríos se encuentran el ya mencionado Guadalete, que nace al norte de la sierra de Grazalema y desemboca en la localidad de El Puerto de Santa María, dividiéndola en dos y siendo el tercer río más grande de Andalucía, el río San Pedro, paleocauce del anterior y que desemboca en él, y el río Salado de Rota.

Los principales caños son el Caño de la Tapa, límite municipal entre Jerez de la Frontera y Puerto Real y entre éste y El Puerto de Santa María hasta su desembocadura en la Bahía, el Caño de Sancti-Petri, cuya corriente discurre entre las localidades de San Fernando, Chiclana de la Frontera y Puerto Real, y el río Arillo, que es un caño que separa la Isla de León de la Isla de Cádiz, separando por consiguiente los términos municipales de ambas ciudades.

Las marismas cuentan con algunas zonas transformadas en salinas y esteros por el hombre, una de las principales actividades económicas en la zona, ya en desuso.

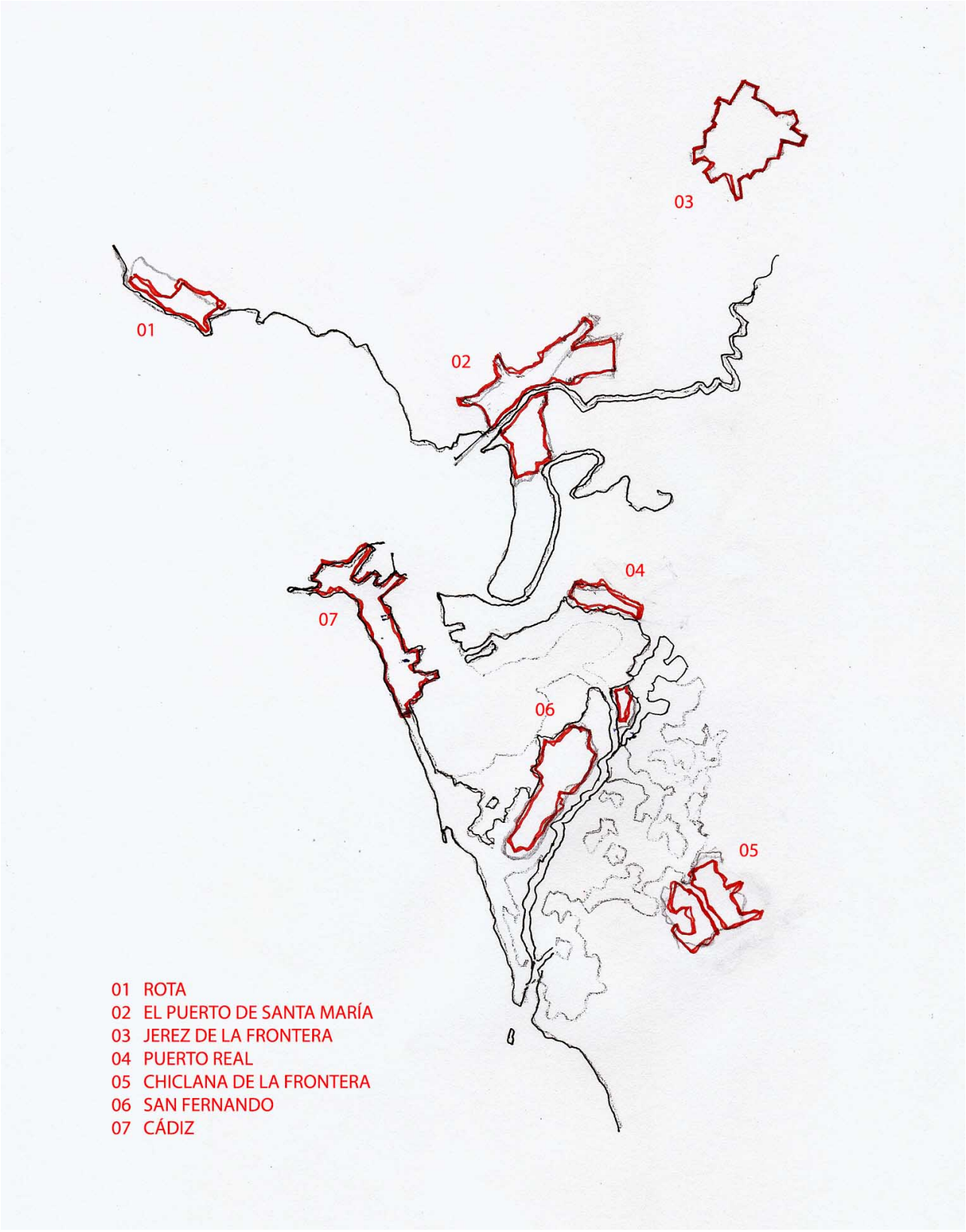
Finalmente, entre las islas destacan la Isla de León, sobre la que se asienta la ciudad de San Fernando, y que comprende la porción de tierra situada entre la ciudad de Cádiz y la Península Ibérica, la Isla de Cádiz, que se encuentra unida a la Isla de León por un tómbolo, únicamente separadas por el Río Arillo, ocupada en su totalidad por el municipio de Cádiz y que ha ido evolucionando con el tiempo geológico (la isla sobre la que se asienta la propia ciudad de Cádiz fue en su origen dos islas, Eritreia y Kotinoussa, entre las que discurría la denominada “Canal Romana”, hoy día desaparecida mediante sedimentación natural), la Isla del Trocadero, que pertenece al término municipal de Puerto Real y el Islote de Sancti Petri, enclavado en la desembocadura del caño de su mismo nombre, en el término municipal de San Fernando. En la antigüedad se ubicaba en él el más famoso templo de Occidente, el de Hércules Melkart.

Destaca igualmente la presencia de espacios naturales de gran valor

medioambiental como la Playa de la Cachucha, la ya mencionada Isla del Trocadero y especialmente el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, protegido desde el año 1989. Pertenece a los municipios de Cádiz, San Fernando, Puerto Real, Chiclana de la Frontera y El Puerto de Santa María, conteniendo grandes extensiones de marismas, playas, pinares, arenales y zonas de matorral. Cuenta igualmente con 10.000 Ha de extensión.

La realidad física urbana se materializa en un conjunto de ciudades que aglomeran más de la mitad de la población de la provincia de Cádiz, casi 667 mil habitantes según el Instituto Nacional de Estadística (INE) en 2018, lo que supone una alta densidad de ocupación del territorio, más de 300 habitantes por kilómetro cuadrado, confiriéndole unos rasgos fuertemente urbanos y una percepción única y singular de elementos construidos englobados por el espacio marítimo. Cabe destacar, igualmente, la preponderancia de su paisaje industrial, conformado por los puertos y las industrias ligadas al sector naval, especialmente los astilleros.

En cuanto a su concepción actual y posibilidades de desarrollo, los documentos, planes y proyectos toman como base los distintos documentos de planeamiento y estrategias territoriales que se han venido desarrollando desde el último cuarto del siglo pasado, como el Documento de Coordinación de Planeamiento Urbanístico de 1982, en el que se considera el conjunto de la Bahía formado por los términos municipales de Cádiz, Chiclana, El Puerto de Santa María, Puerto real y San Fernando. Se excluyó entonces al municipio de Rota porque las relaciones funcionales con el resto no eran tan intensas y de la naturaleza que poseen hoy en día, y se ligaba más al Bajo Guadalquivir. En tiempos presentes, se incluyen en la Comarca de la Bahía tanto Rota como Jerez de la Frontera. Esta intensificación paulatina de relaciones, que se han ido constituyendo de manera natural, ha ido dotando a la zona rasgos característicos de área metropolitana, siendo en este sentido la tercera aglomeración urbana de Andalucía, detrás de las de Sevilla y Málaga.

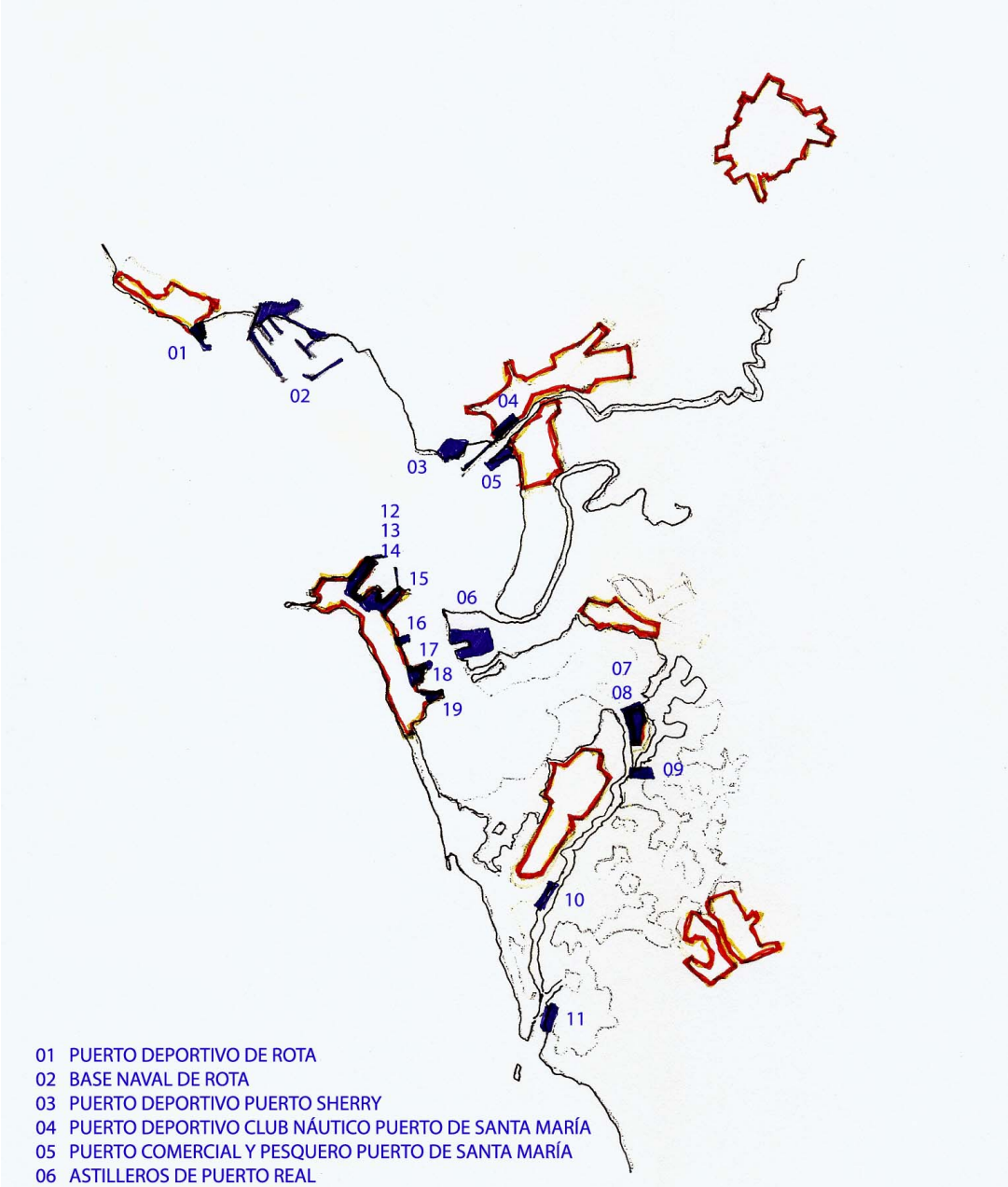

03
01
02
04
07
06
05
01 ROTA
02 EL PUERTO DE SANTA MARÍA
03 JEREZ DE LA FRONTERA
04 PUERTO REAL
05 CHICLANA DE LA FRONTERA
06 SAN FERNANDO
07 CÁDIZ

Ciudades de la Bahía de Cádiz. (Dibujo del autor)

Pudiéramos considerar entonces, que la Bahía de Cádiz, como agrupación de municipios, constituye un área urbana funcional, especialmente en temas económicos, formando de esta manera una unidad territorial a efectos de planificación urbanística. También constituye una unidad, como se ha visto anteriormente, a efectos de paisaje urbano, industrial y natural.

Sin embargo, todo lo anteriormente expuesto no deja de ser, a efectos prácticos, una propuesta teórica, ya que hasta el momento no se ha formalizado en una apuesta decidida por un futuro común. El único ente a nivel administrativo es la Mancomunidad de Municipios de la Bahía de Cádiz, cuyo objetivo es conseguir un tratamiento común de los diversos problemas del ámbito comarcal, habiendo obtenido escasos logros hasta la fecha.

El modelo territorial resulta así un sistema polinuclear de ciudades asentadas en un territorio de gran valor ecológico, con centros de tamaño medio, que se deberían articular coherentemente sobre una misma base. Esta articulación tendría como base la organización del propio sistema de asentamientos, del sistema de infraestructuras, comunicaciones y transportes y de la articulación de los espacios libres. En esta organización territorial tiene especial relevancia el sistema portuario, dentro del cual tenemos que incluir tanto el sistema de puertos de la Bahía a nivel comercial, como a nivel de defensa, pesquero, deportivo, y de la industria naval: los astilleros de Cádiz y Puerto Real.



01 PUERTO DEPORTIVO DE ROTA
02 BASE NAVAL DE ROTA
03 PUERTO DEPORTIVO PUERTO SHERRY
04 PUERTO DEPORTIVO CLUB NÁUTICO PUERTO DE SANTA MARÍA
05 PUERTO COMERCIAL Y PESQUERO PUERTO DE SANTA MARÍA
06 ASTILLEROS DE PUERTO REAL
07 ASTILLEROS MILITARES BAZÁN DE SAN FERNANDO
08 ARSENAL DE LA CARRACA
09 PUERTO DEPORTIVO CAÑO DE SANCTI PETRI
10 PUERTO DEPORTIVO DE GALLINERAS
11 PUERTO DEPORTIVO SANCTI PETRI
12 PUERTO COMERCIAL Y PESQUERO DE CÁDIZ
13 PUERTO DEPORTIVO PUERTO AMÉRICA
14 PUERTO DEPORTIVO CLUB NÁUTICO DE CÁDIZ
15 ASTILLEROS DE CÁDIZ
16 PUERTO DEPORTIVO VIENTO DE LEVANTE
17 BASE NAVAL SAN LORENZO DEL PUNTAL
18 PUERTO DE LA ZONA FRANCA DE CÁDIZ
19 PUERTO DEPORTIVO CLUB NÁUTICO ELCANO

Puertos y Astilleros de la Bahía de Cádiz. (Dibujo del autor)

Las infraestructuras portuarias y su desarrollo han supuesto elementos fundamentales, si no los principales, de la transformación histórica de las ciudades de la Bahía, especialmente durante el pasado siglo, pero también desde los siglos XVIII y XIX. La influencia en la ordenación del territorio, y no sólo del litoral, es indiscutible, aunque la prioridad de los aspectos han sido, de manera lógica, distintos para el puerto, en el que los aspectos económicos son siempre determinantes, que para las ciudades. Los puertos tienen la particularidad de estar bien definidos espacialmente y de poseer una enorme capacidad estructurante, haciendo sentir sus efectos en una gran variedad de aspectos como el medio físico, ambiental, económico, urbano y de infraestructuras de transporte.

En términos urbanos, la forma del puerto, aspecto vital para la ciudad, depende en gran medida de su función y además, esta forma puede variar en función de las necesidades concretas en cada momento y su adaptación continua a nuevas demandas. En el caso de la Bahía de Cádiz, se dan varios de los modelos citados anteriormente: comercial y pesquero en Cádiz y el Puerto de Santa María, comercial en Zona Franca de Cádiz, militar en el Arsenal de la Carraca en San Fernando, la Base Naval de Rota y la de Puntales en Cádiz, astilleros en Cádiz y Puerto Real, astillero militar en San Fernando, deportivos en Cádiz: Puerto América, Club Náutico, Club Náutico Alcázar, Elcano y Viento de Levante, en El Puerto de Santa María: Club Náutico en la desembocadura del Guadalete y Puerto Sherry, Puerto Deportivo de Rota, Sancti Petri en Chiclana, y Gallineras y también en el Caño de Sancti Petri en San Fernando. De lo anterior se concluye que también el puerto de la Bahía de Cádiz es, al igual que las ciudades, un conjunto polinuclear y multifuncional.

En el ámbito de las relaciones puerto-ciudad, los puertos conllevan unos efectos muy importantes y concretos en cada ciudades y en todo el territorio como son el efecto barrera, al dificultar en ocasiones el acceso al mar, el efecto corredor, al obligar a un determinado trazado de la red viaria, tanto urbana como territorial, y el efecto pantalla, al impedir el disfrute visual y contemplativo del mar.

Surge tras esta descripción la cuestión sobre el carácter integrador que tanto las obras portuarias como de la propia ciudad deberían tener. En los últimos tiempos, especialmente por motivos económicos y de supervivencia, tanto puerto como ciudad han puesto de manifiesto este interés. La cuestión es más profunda que la simple eliminación de las barreras físicas que los separan y la consecución de una permeabilidad entre ambos. En consecuencia, son imprescindibles estrategias territoriales comunes de futuro y lazos de todo tipo: políticos, sociales, económicos y arquitectónicos, tanto urbanísticos como edificatorios.

Carta náutica de la Bahía de Cádiz, 1789. Vicente Tofiño de San Miguel. (© Instituto Geográfico Nacional, Madrid)