Desde la antigüedad, los asentamientos humanos en la Bahía de Cádiz han sido consecuentes con su carácter casi insular delicadamente relacionado con tierra firme, lugar ambiguo de interfase tierra-mar, sin frontera entre ambos medios, relacionados continuamente mediante la fuerte marea que dos veces al día desdibuja los límites (figura anterior). Adecuada para el comercio por su fácil acceso, separación de tierra firme y cercanía al Guadalquivir, Guadalete y estrecho de Gibraltar, se constituye en intercambiador de las mercancías del norte de Europa y de las llegadas por las vías fluviales, hacia el tráfico mediterráneo. Los fenicios se establecieron en el arco de la bahía y en el actual casco antiguo de Cádiz, cruzado por un canal, puerto natural, colmatado en época romana.

La importante Gadir, luego Gades romana, se completaba en el arco de la bahía con asentamientos de alfares y almadrabas enlazados por mar, con comunicaciones terrestres difíciles por las playas y el puente y acueducto de Suazo.

Las necrópolis púnica y romana ocupaban gran parte de la actual Puertatierra, no acorde con las reducidas dimensiones de Gades. Ello se debe a que la población se situaba en toda la bahía, pero las decisiones sobre el lugar de enterramiento respondían a conceptos religiosos vinculados a la cercanía al mar abierto [1].

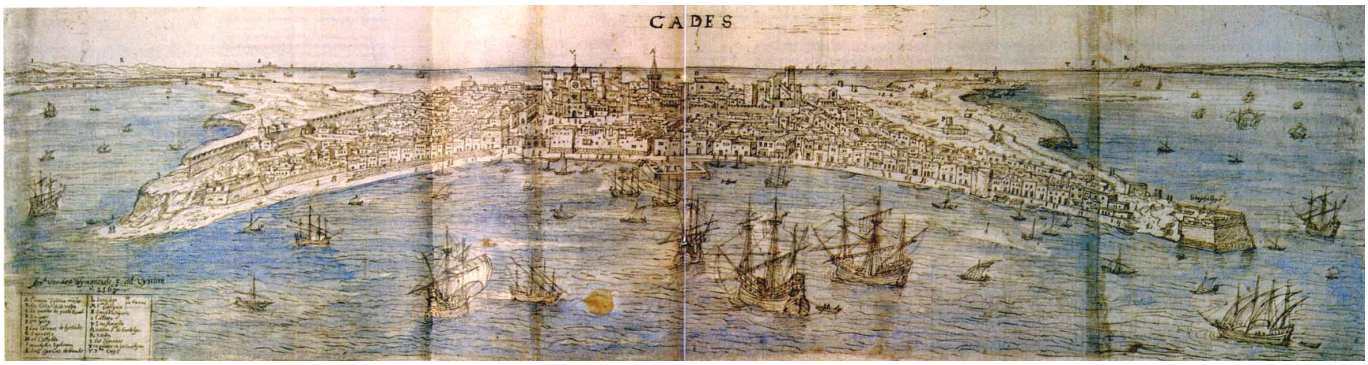
Con la conquista islámica y consiguiente decadencia del comercio mediterráneo, la ciudad languidece reduciéndose al recinto del teatro romano. En el arco de tierras interiores, los asentamientos rurales (alcarias) daban espalda al mar, ante el peligro normando. La conquista en 1262 por Alfonso el Sabio concibe a Cádiz y su bahía como cabeza de puente para tierras africanas, por lo que se repueblan, especialmente el nuevo enclave de Santa María de El Puerto y su territorio. La antigua dualidad de ciudades de tierra y mar se restablece a partir de entonces entre Santa María y Cádiz. La estructura agraria árabe de tierra adentro será repoblada, dotando a la Bahía de un país interior.

En 1500 era más importante El Puerto que Cádiz. Para contrapesar su poder, la Corona establece Puerto Real en 1483, rodeado de tierras de señorío. Al dejar Cádiz de serlo en 1492, goza de la protección real que la hace prosperar. Chiclana, con su pasado fenicio, repoblada a comienzos del siglo XIV, será espacio de producción

agrícola y lugar de recreo. El plano de aguas de la bahía se concibe como un gran espacio de acogida de buques para el tráfico de mercancías, capaz de albergar una flota entera.

Aquel antiguo Cádiz se alzaba en un promontorio dominante sobre ambos mares, con distancia mínima entre Bahìa y Ocèano. Pronto la población se desbordó en dos arrabales: El de Santa María, hacia levante y alrededor de una ermita (1480), luego convento, en el camino hacia tierra interior. Su desarrollo se acercaba a zonas exteriores peligrosas, por lo que fue limitado por un segundo muro en la actual Puerta de Tierra. A partir de entonces el crecimiento se produjo hacia poniente, el otro arrabal de Santiago, alrededor de otra ermita (1563). Entre ambos, la Corredera abierta a la Bahía, unida a la ciudad vieja por la Puerta del Mar (Arco del Pópulo) [2].

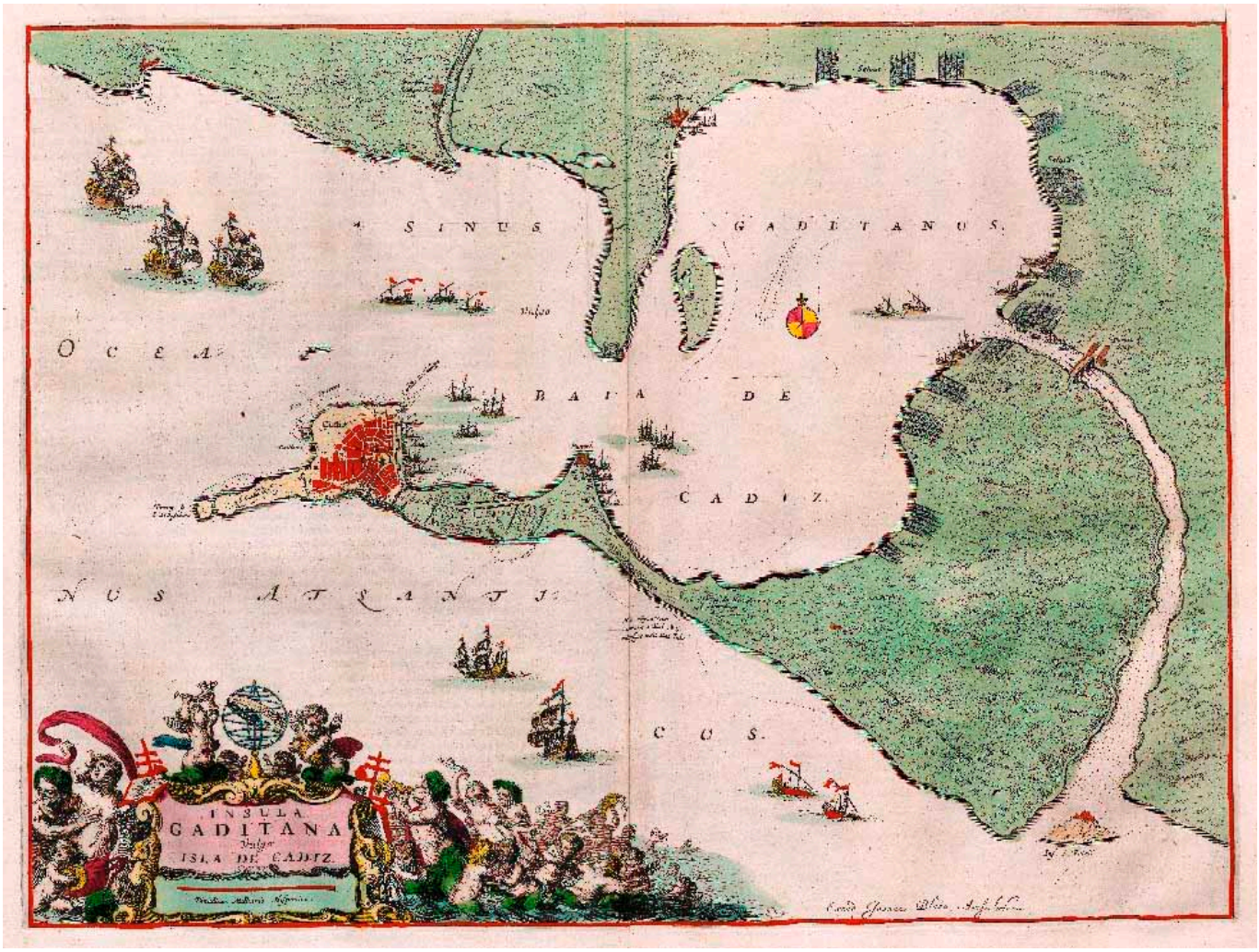
En la vista aérea de Wyngaerde (1567) (figura siguiente), auténtico testimonio topográfico, se representan la ciudad antigua amurallada, con abundantes torreones defensivos, y los arrabales, extendido el primero hasta el muro y el segundo a lo largo del borde de la Bahía, con el baluarte de San Felipe en su extremo defendiendo la entrada. Tras el saqueo por el Conde de Essex (1596), se acometerá la ingente fortificación de la ciudad, no sin que antes Felipe II dudara entre reconstruirla o abandonarla.



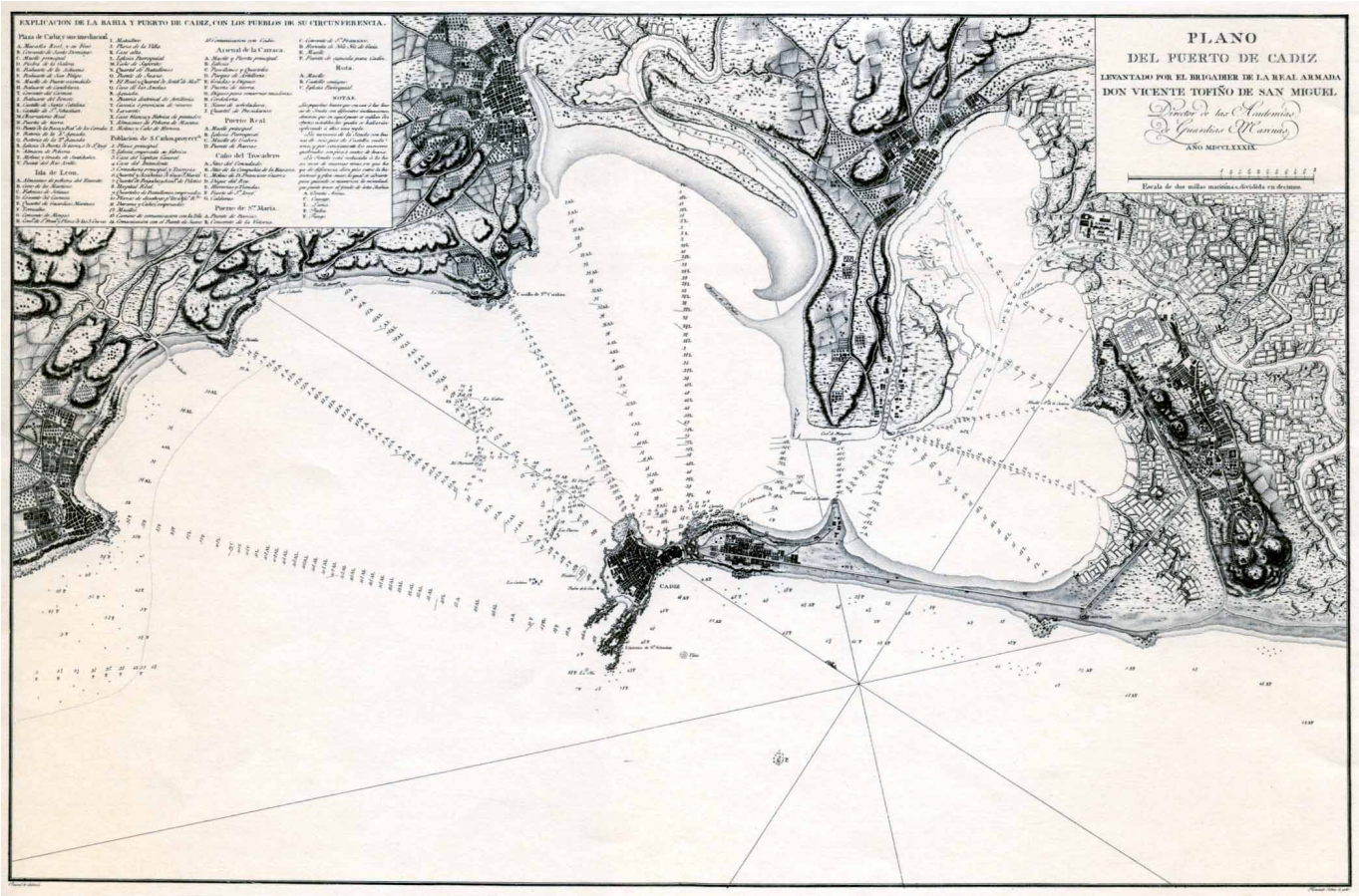
ANTÓN VAN DEN WYNGAERDE. Cádiz, 1567. En: R.L. Kagan: Ciudades del siglo de Oro. Las vista españolas de Antón van den Wyngaerde. Madrid, 1986.

Al amparo de la defensa militar surge un floreciente comercio. En el siglo XVII la ciudad crece en época de decadencia de todo el país (5.000 habitantes en 1600; 22.000 en 1650; 40.000 en 1700), mientras que el comercio ultramarino se traslada de Sevilla a Cádiz, que llega a ser sede de la Casa de la Contratación en 1717.

La ingeniería militar tuvo gran importancia en la formación de la ciudad, de su borde amurallado, ensanches sobre el mar y ordenación de la bahía. Con su pragmatismo, sus actuación será precedente de los conceptos ilustrados de territorio, ciudad y arquitectura. Crearon la primera realidad de la Bahía como estructura territorial. Los equipamientos que no podían prosperar dentro de la ciudad congestionada se lanzan al territorio circundante. Se supera así la vieja idea del saco de agua capaz de contener buques, reflejado en los planos literarios anteriores (figura siguiente), para entender ahora la estructura territorial circundante, disponiendo alrededor del plano de aguas las nuevas instalaciones urbanas: arsenal de la Carraca (1730), nueva ciudad de San Carlos (1768), Observatorio de Marina (1798), fortificaciones del litoral y estructuras de comunicación. El propio plano de aguas es ahora controlado y medido mediante enfilaciones batimétricas (figura siguiente) [3].



"Ínsula gaditana, vulgo Isla de Cádiz. BLAEU, J..Atlas mayor o Geografía Blaviana". Ámsterdam, 1659. Univ. Sevilla, fondos antiguos.



"Plano del Puerto de Cádiz levantado por el brigadier de la Real Armada Vicente Tofiño de San Miguel, director de la Academia de Guardias Marinas". 1789. BN.GM/122g-n.26.

Se proyectan varios ensanches de la ciudad sobre rellenos en el mar para financiar la construcción de las murallas: San Carlos (1786), Alameda (1785) y Campo del Sur (1785). Reinando Carlos III se realiza el primero como actuación unitaria neoclásica, subastando las parcelas entre los matriculados en la Carrera de Indias. Ante los resultados económicos, la Corona no autoriza los otros.

En 1851 se redacta el primer proyecto portuario, después de una fuerte discusión sobre la ubicación: Matagorda, Puntales o ante la ciudad, como finalmente se decide [4]. En 1861 llega el ferrocarril, ciñendor la Bahía con un arco que recorre las salinas, paisaje de espejos (esteros) y pirámides blancas de sal. Se acompaña de

carreteras y puentes de barcas, así como el puente colgante de El Puerto de Sta Mª, construido en 1846. Se intenta hacer navegable el río Iro y construir un canal entre Chiclana y San Fernando.

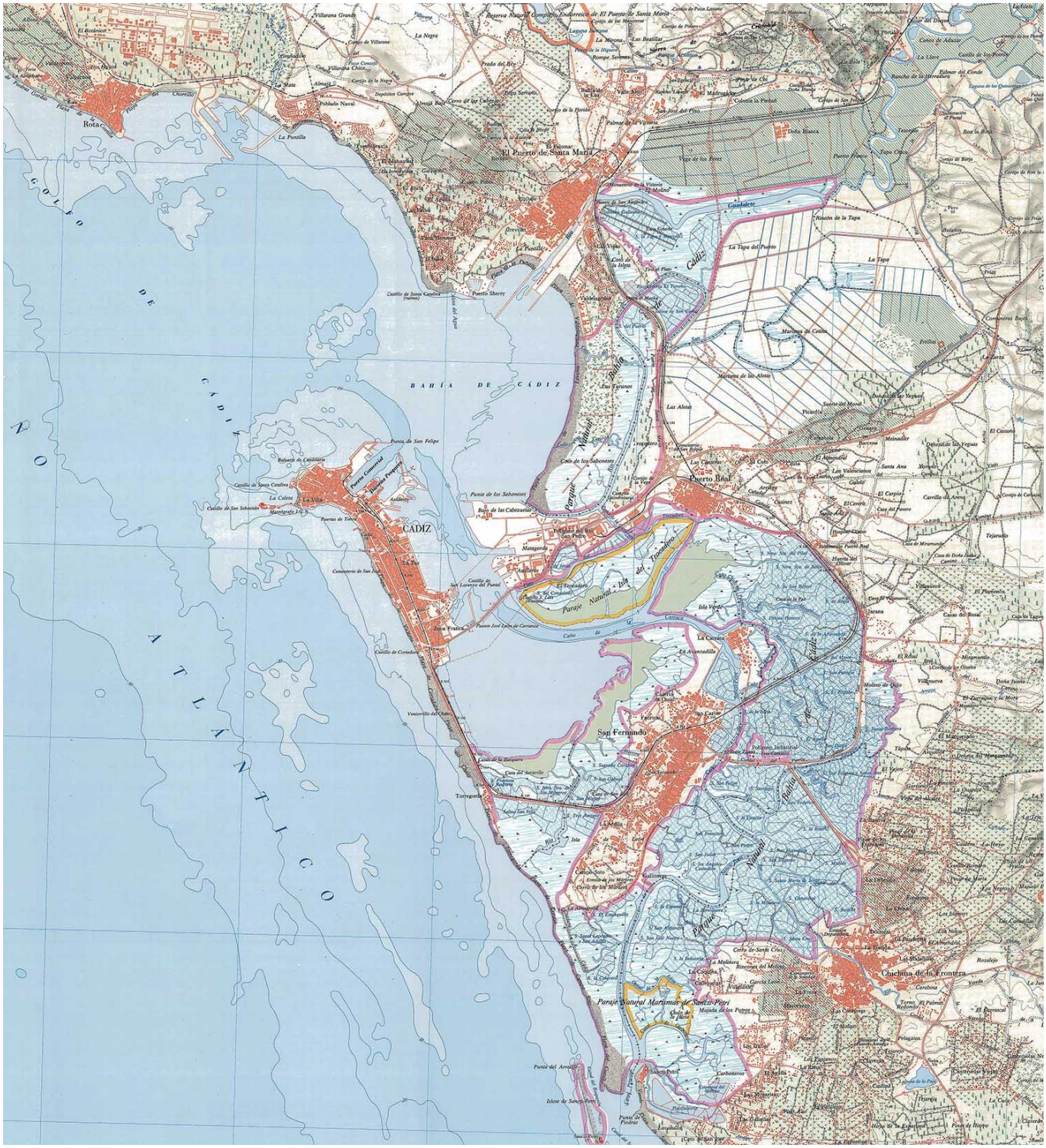
En 1906 se establece el tranvía desde la Alameda de Cádiz a San Fernando y Carraca, con una visión moderna que combina la colonización de los extramuros con la puesta en servicio de las playas, el enlace con la ciudad lineal de San Fernando a lo largo de la calle Real, acabando con el acceso al espacio industrial de La Carraca y Bazán. En 1907 se comienza el derribo de las murallas, entendido como reivindicación progresista para superar la servidumbre militar. Hasta 1950 no comienza el desarrollo urbano masivo de extramuros.

Las instalaciones de astilleros en el XIX en Matagorda y Puntales acompañan al antiguo arsenal de La Carraca y anuncian el futuro paisaje industrial naval de la bahía, desarrollado Cádiz a partir de 1920 y en Matagorda en los setenta. El paisaje industrial: diques, grúas, torres de electricidad (figura siguiente), ha sido hoy acaparado por la implantación del puente nuevo.



El paisaje industrial de la Bahía, al fondo de las salinas, antes del nuevo puente.

El ámbito de la Bahía es una constelación de ciudades (figura siguiente). 430.000 habitantes ocupan un sistema de 5 ciudades medias separadas entre sí por espacios de alto valor medioambiental, parque natural bastante deteriorado. Es un sistema urbano equilibrado, sin los inconvenientes de una ciudad concentrada equivalente.



Mapa del parque natural de la Bahía. Junta de Andalucía.

Los nuevos criterios urbanísticos de los ayuntamientos democráticos y administración autonómica se manifestó con la redacción en 1981 del “Documento de Bases para la coordinación del planeamiento” [5], redactado por un amplio equipo por encargo de la Junta de Andalucía. La Bahía no se consideraba mera expansión de Cádiz, sino una estructura urbana polinuclear equilibrada cuyos valores había que defender y ampliar. En mayo de 1983, la Conferencia europea de Ministros de Administración Territorial, reunida en Málaga, se traslada Cádiz y recorre la Bahía para conocer su problemática. En octubre del mismo año se celebra la exposición “Bahía de Cádiz, el territorio y las ciudades”. A partir de 1986 se celebran anualmente en la Diputación las Jornadas “La ciudad y el mar”, con intervención de expertos de Sant-Maló, Venezia, S. Juan de Pto. Rico, Génova, Cádiz,... En la celebración de los 10 años de ayuntamientos democráticos (16-IV-1989), los alcaldes de Cádiz y Pto. Real declaran: “La unidad de la Bahía es la gran asignatura pendiente” [6].

Nada de ello se tiene en cuenta por la administración portuaria, que desde 1968 ha justificado los rellenos del mar, primero en La Cabezuela y luego ante el Casco antiguo de Cádiz (1984), superando actualmente la superficie del mismo. El Plan de Ordenación Territorial de la Bahía [7] establecía el traslado de las actividades portuarias duras a La Cabezuela, reservando el antiguo puerto para los pasajeros, pero ello ha sido ignorado.

Se ha producido un fuerte desequilibrio territorial al ubicar los rellenos en el extremo del istmo gaditano, con obligados accesos de transporte pesado a través de la ciudad, cuyo ardoroso empeño ha llevado a la construcción de un costoso túnel bajo los astilleros, hoy inundado. Los primeros rellenos se consideran ahora sobrantes por la propia administración que los creó, pudiendo ser objeto de fuerte especulación inmobiliaria.



Vista aérea hacia 1990.



Vista aérea actual, con el nuevo puente y últimos rellenos.

Desde el Puerto se redacta ahora un plan para definir el contenido urbanístico de esos terrenos sobrantes. Dicho plan debiera más bien dedicarse al ejercicio de su función propia: racionalizar la actividad portuaria de los distintos puertos de la Bahía, buscando alternativas de actividades novedosas, en vez de intentar una inútil competencia con puertos cercanos.

El segundo puente, canal de transporte privado relacionado directamente con una fuerte operación comercial, empeora el colapso de tráfico en una ciudad sin capacidad vial interna. Su fuerte inversión pública, (unos 550 millones de euros) pudo ser dedicada a la mejora del transporte público de cercanías en la bahía, que hubiera consolidado el modelo urbano polinuclear. Su implantación se hizo a espaldas a los estudios citados sobre el área de la Bahía, así como del Plan Intermodal de Transporte (1990) que defendía la mejora del transporte público.

Hace años se comenzó a entender el puerto como entidad integrada de la Bahía de Cádiz, agrupando los diversos puertos en una sola administración, lo cual podría incardinarse en la estructura de Bahía como organismo urbano polinuclear, antes expuesta. Supondría la reconsideración radical del puerto urbano de Cádiz, su transformación hacia tráficos de personas, turísticos y de comunicación entre diversos puntos de la Bahía y exteriores, en detrimento del tráfico de mercancías. Significa una enorme oportunidad para recuperar una buena relación con el mar, transformando lo que es una trasera industrial ante la ciudad por un espacio de convivencia.

La integración de Cádiz en el modelo polinuclear de la Bahía precisa actuaciones en los espacios de contacto del transporte público exterior con la Ciudad, estrechamente relacionados con el puerto. La modernización del ferrocarril, que se ha producido en todo el país, debe mejorar las comunicaciones metropolitanas de la Bahía. Hasta 1950, la fachada de la Estación formaba ante el Casco Antiguo y los muelles una imagen característica de estación terminal, en la que el tráfico ferroviario estaba enlazado con el portuario. Los viajeros que llegaban en coches-cama embarcaban directamente hacia América, llegando los vagones al cantil del muelle. La llegada hoy de los viajeros a Cádiz se hace a través de una explanada inhóspita, ante la que aparece la imagen decrépita de los lienzos de muralla, cargados de historia, que en otros sitios estarían valorados y serían dignos de veneración. Ante la Estación se encuentra el edificio de la Aduana, construido para el puerto en los años 50, falto de todo valor histórico-artístico, cuyo espacio debería ser hoy devuelto a la ciudad para la realización de una auténtica plaza de la Estación, necesaria articulación entre ciudad vieja, ensanche y bahía.

Otras operaciones de integración son necesarias en los demás puertos de la Bahía: los bordes del Guadalete, la integración de La Cabezuela en la red ferroviaria y espacios industriales del entorno, etc.

Notas

[1] BERNAL CASASOLA, D.: Gades y su bahía en la antigüedad. Rampas, 10, 2008.

[2] RUIZ NIETO-GUERRERO, M.P., y JIMÉNEZ MATA, J.J.: Historia urbana de Cádiz, tomos I y II. C.O.A.C., 2016 y 2019.

[3] SAMBRICIO, C., y otros: Cádiz, 1717. De la modernidad a la contemporaneidad. Colegio Arquitectos de Cádiz, 2018.

[4] TORRES, L y otros: Emplazamiento del puerto de Cádiz. Imprenta de José Rodríguez. Cádiz, 1864.

[5] ZOIDO NARANJO, F. y otros: Documento de Bases para la coordinación del planeamiento de la Bahía de Cádiz. Junta de Andalucía, 1981.

[6] DIARIO DE CÁDIZ, 16-IV-1989.

[7] JUNTA DE ANDALUCIA. Decreto 462/2004 de 27 de Julio (BOJA n. 198).

Head Image: Interfase tierra-mar en la bahía de Cádiz.