Motril Puerto Vega. Una alternativa entre paisaje rural y urbano para mejorar la relación puerto-ciudad

El Puerto de Motril se encuentra emplazado a unos tres kilómetros del núcleo urbano. Un distanciamiento físico, pero también ideológico, ya que desde las primeras décadas del pasado siglo XX el puerto ha venido desarrollándose bajo impulsos exclusivamente productivos sin tener en cuenta su inferencia en el contexto urbano en el que se inserta. Mientras, entre las fronteras políticas establecidas por la delimitación Sistema General Portuario y ciudad, el tiempo ha dejado en herencia un conjunto de enclaves a medio camino entre lo rural y lo urbano, suelos residuales, reductos agrícolas, bordes entre rieras a los que aquí, como en otras tantas ciudades del Arco Mediterráneo, se les ha dado la espalda. Y que, sin embargo, se desvelan ahora, en un potencial contexto eco-social, como lugares de oportunidad que inducen a una re-significación de lo urbano. La comunidad internacional demanda un cambio de paradigma en la gestión del hábitat, en el que una de las principales palancas de cambio se basa en la mejora de la biodiversidad planetaria; sosteniéndose, por parte de la comunidad científica, que las zonas desnaturalizadas todavía pueden añadir resiliencia al sistema Tierra. Que los millones de hectáreas dedicadas al pasto y cultivos, incluso las ciudades, pueden ser parte de la solución para esta mejora de la biodiversidad siempre que, por cada kilómetro cuadrado de ecosistema alterado, un mínimo del 20% cuente con vegetación, aunque no sea natural [1].

En este contexto, podríamos aventurarnos a decir que los “territorios del caos, heredados de los modelos urbanísticos siglo XX” se vislumbran ahora como “Una mina verde”. Una teoría entre la que se abren paso el Tercer Paisaje de Clément [2] o El Jardín de la Metrópoli de E. Batllé [3] que vaticinan esos “yacimientos de lo verde” persiguiendo estrategias para habitar más simbióticas. Día a día “los parques de la ciudad ” empiezan a pensarse para humanos y no humanos, y son descritos como sendas y corredores biológicos, incorporar agricultura, o se consolida la de proximidad urbana y los “Anillos Verdes” son ahora “las nuevas murallas de la ciudad” [4].

Todo lo que nos lleva a concluir que vivimos un momento crítico, una realidad marcada por la utópica relación de equilibrio ambiental y socioeconómicos que requiere formas de acción y planificación innovadoras y realistas. En definitiva, el paradigma de la urbanidad futura ha de definirse para una sociedad en Parlamento con la Naturaleza [5], más plural, más líquida y adaptable; capaz de redefinir la relación de intercambio entre los sistemas verdes y los enclaves habitados en el jardín del siglo XXI, donde lo productivo, lo espontáneo y lo tecnológico se hibridan. Un reto global ante el que la enorme casuística local, debería alertarnos que el problema, de la emergencia climática y medioambiental, requiere de acciones enormemente específicas.

En este panorama, los entornos portuarios nos ofrecen un ejemplo paradigmático puesto que presentan vulnerabilidad tanto en aspectos ecológicos como económicos. El cambio en las dinámicas del agua, por efecto del cambio climático, no solo afecta a la subida del nivel del mar; también, los periodos de sequía que minimizan la llegada de agua dulce a la costa alterando los niveles de salinidad y por ende el ecosistema y la actividad agrícola frecuentemente vinculada a sus deltas. Mientras que, por otro lado, están continuamente sometidos a la presión de un desarrollo económico que los haga competitivos, afectando a su impacto territorial en el objetivo persistente de ampliación de su hinterland.

El hecho de que recientemente el puerto de Motril se haya ampliado incorporando el tráfico de pasajeros con África y la llegada de cruceros, y que tenga prevista la ampliación de la dársena deportiva y la reconversión de la pesquera, incentivando la restauración y la venta de pescado, junto al despunte tardío a la especulación turística, decantaron la apuesta por mejorar la relación de la ciudad con su costa desde ambas posiciones, puerto-ciudad.

Una propuesta de actuación “rurbana” para la mejora en la relación puerto ciudad

Atendiendo a esta situación, en 2017, Municipalidad y Autoridad Portuaria se ponían de acuerdo contando con el grupo de investigación RNM 909 (Vivienda Eficiente y Reciclaje Urbano) para arbitrar y mediar sus posturas. Desde la posición de neutralidad, política y normativa de la Universidad, se gestó una propuesta de Plan

Estratégico de Relación Puerto Ciudad capaz de inhibir las dificultades que, un planteamiento de esa escala y ambición, encontraba en las figuras de planificación y gestión urbanísticas en vigor.

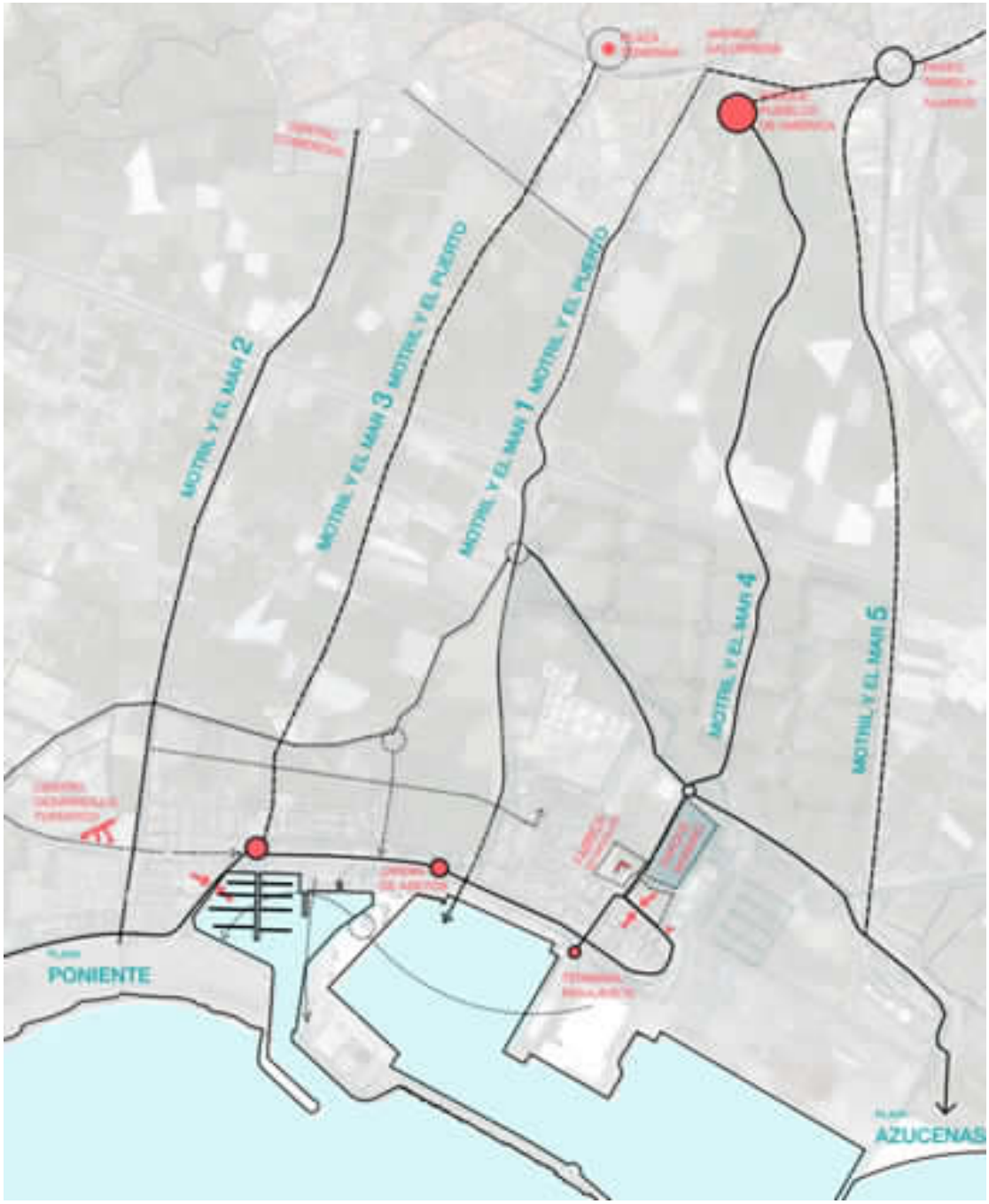
En Motril, el puerto, como muchos de los situados en la cuenca Mediterránea, se enclava entre ramblas; la de las Brujas por el Oeste y los Álamos por el Este, dejando, entre el límite norte portuario y la ciudad, esa franja de separación a la que hemos aludido, destinada en su mayor parte al cultivo: La Vega. Así denominada desde época Nazarí, se mantiene aún en activo casi en su totalidad, sumando a esta vigencia productiva su destacado valor patrimonial al constituir un reconocible paisaje cultural. Hace cientos de años que, aprovechando la fertilidad de los terrenos en el ámbito del delta del río Guadalfeo, situados entre el núcleo de Motril y la costa, se estructuraron en un reparto de propiedad para ser cultivados. Esta estructura parcelaria ha ido variando, pero siempre se ha mantenido estrechamente vinculada a un sistema comunal de acequias de riego apoyadas, a su vez, en una amplia red de caminos que la cosen enlazándola con el núcleo y la costa. Esta configuración física del territorio sigue dependiendo de la Comunidad de Regantes; una fuerte estructura social que es la encargada de gestionar el control sobre el uso del agua y la limpieza de las acequias y que pone de manifiesto que la Vega constituye un paisaje mixto entre lo urbano, la urbanidad, y lo agrícola que ha sido capaz de innovarse adaptado a nuevos cultivos.

Ajeno a esta herencia, a esta realidad, la propuesta del Plan General en vigor plantea, entre la Rambla de las Brujas y la carretera del puerto, un Sistema General de espacios libres. Denominado Parque de la Caña, en homenaje a este cultivo ya que, si bien la última monda tuvo lugar en 2008, desde el S.XVIII hasta esa fecha dio identidad al territorio de la Costa Tropical vinculado a los ingenios azucareros. El parque planificado, con una tipología de claras reminiscencias románticas, se superponía a la estructura parcelaria tradicional, expropiando prácticamente la totalidad de las parcelas, para construir un jardín ornamental a base de caña de azúcar. Una arqueología artificial mantenida con un único objetivo referencial, escenificando un paisaje agrícola que privaría, paradójicamente de otro: De la agricultura de proximidad que funciona, a día de hoy, con excelentes resultados ecológicos y económicos.

En convivencia con este tejido vivo de la Vega, muchas de las parcelas, colindantes con los bordes urbanos, han dejado de cultivarse en espera de su recalificación,

mientras que otras conviven con pequeñas industrias. Al tiempo que los márgenes de ambas ramblas presentan una casuística bien distinta: La Rambla de las Brujas se ha adecentado recientemente, atendiendo a la urgencia de mejorar la conexión peatonal con la costa, acondicionando una senda peatonal y ciclada que convive de manera bastante forzada con el vial rodado preexistente. Mientras que, la Rambla de los Álamos discurre, desde el límite urbano hasta la playa de las Azucenas junto a la reciente ampliación del puerto, por un encauzamiento de traza ingenieril, entre cuyos flancos se abren paso improvisado quienes, desde la parte Este de la ciudad, tratan, a duras penas, de pasear hasta el mar. Y, sin embargo, la playa de las Azucenas se ha regenerado desde que la ampliación del puerto cercenó el contacto con el barrio del Varadero, dificultando su accesibilidad como un paraje natural recuperando parte del sistema dunar y del humedal que habían desaparecido hace mucho, en convivencia con los terrenos agrícolas cercanos.

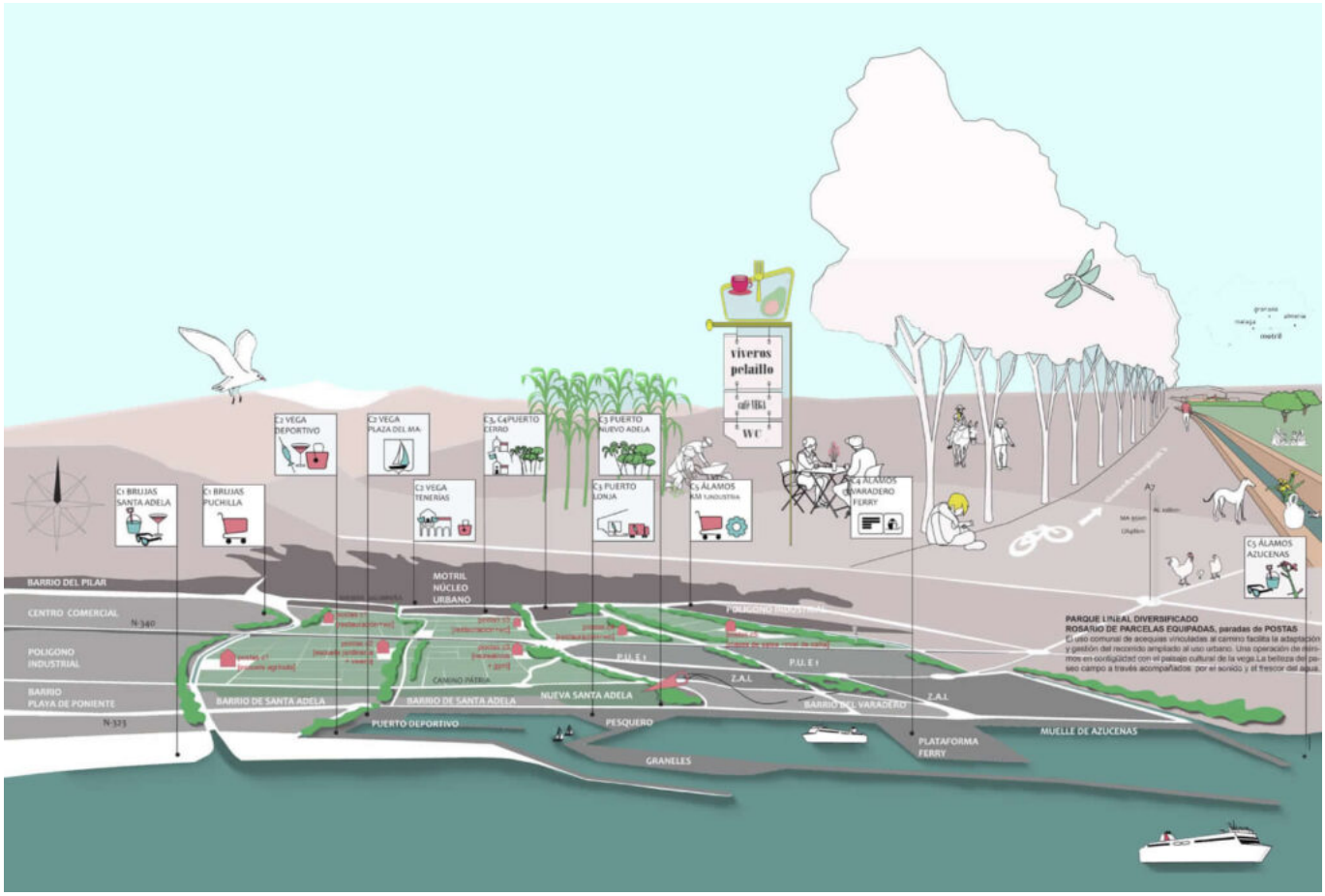
Caminos del Mar. Propuesta de relación Puerto y Ciudad, incorporada en el Plan Estratégico de Integración Puerto Ciudad, Motril. Grupo de investigación Vivienda Eficiente y Reciclaje Urbano, RNM909. UGR. (Fuente: Elaboración propia).



Conciliando todos los aspectos descritos, con el objetivo de mejorar la conectividad entre el núcleo y su costa en contigüidad con los valores de identidad descritos, se propuso la alternativa “Los caminos del Mar”: Un sistema de Sendas Verdes equipadas que se apoyaba en la red de caminos existentes en la Vega y los bordes

de las ramblas. Seleccionados atendiendo a su posición estratégica: de manera que, uno de ellos vincula la plaza más antigua del centro histórico, Tenerías, con la nueva Plaza del Mar, Un nuevo espacio público propuesta en el Plan Estratégico como puerta de acceso al ámbito cercano a la ampliación de la dársena deportiva. Otro, arranca desde uno de los actuales focos comerciales de la ciudad y llega hasta las inmediaciones del Centro de desarrollo turístico, y otro conecta el Parque de los Pueblos de América, el más importante de la ciudad, con la ZAL atravesando la ampliación industrial (Zonas de Actividades Logísticas).

Actuaciones entre las que nos interesa destacar las estrategias planteadas en las Sendas que atraviesan la Vega atendiendo a tres consideraciones: ideológica, formal y normativa.
Ideológica: Mantener la idea de un espacio verde de colchón que funcione de infraestructura medioambiental al tiempo que facilite una solución de continuidad entre el núcleo y la costa. Sin necesidad de colmarlo con tejido urbanizado y sin renunciar a la condición patrimonial de paisaje cultural heredado.
Formal: Mantener la Vega sin renunciar al objetivo de conectividad núcleo costa, y las facilidades de accesibilidad, confort y disfrute, de utilidad de un parque urbano.
Normativa: Apostar por el desarrollo urbanístico desde el reciclaje de los enclaves habitados dejando atrás la dialéctica proyecto urbano vs planeamiento. Aprovechar el potencial de esta casuística, aun siendo estrategias muy iniciales y pioneras, en una idea más líquida del territorio apoyada en la hibridación simbiótica paisaje patrimonial-paisaje productivo, sistema verde de espacios libres- parcelario agrícola, urbano-rústico, que deberíamos ser capaces de gestionar.



Esquema de localización y puntos de confluencia de los Caminos del Mar. Plan Estratégico de Integración Puerto Ciudad, Motril. Grupo de investigación Vivienda Eficiente y Reciclaje Urbano, RNM909. UGR. (Fuente: Elaboración propia).

Objetivos que se concretaron en la propuesta de un “parque híbrido” a partir de acciones de mínima energía:

- Las sendas propuestas se apoyan en el trazado de los caminos preexistentes vinculados a la red de acequias. Puesto que, por un lado, su condición comunal y de servidumbre de uso facilitaba su reconversión como sendas públicas; y por otro lado, se subraya la presencia de las infraestructuras de agua evidenciando este elemento patrimonial, asegurando su permanencia y aprovechándose de las fantásticas condiciones ambientales y de identidad que aportarían.

- Se proponía ampliar los márgenes de estos caminos, arbolarlos en todo su recorrido y anexarle, esponjándolos, determinadas parcelas en las que se intensificaría la vegetación y se incorporarían pequeños equipamientos. En una alternativa que reducía considerablemente la expropiación masiva que requería el parque planificado en el PGOU.
- Cada camino se trata como un sistema de espacios verdes concatenados, en torno a un eje de conexión peatonal y ciclada y en convivencia con el tejido agrícola de la Vega. Apostando porque ésta mantuviera su condición productiva al tiempo que funcionaría, en la terminología propia de la jardinería japonesa, como “Paisaje Prestado” [6] garantizando en el conjunto la consolidación de una infraestructura verde engranada.

IMAGEN INICIAL | *Vega y naturalización espontánea: paisaje potencial de “Los Caminos del Mar”. (© Juana María Sánchez Gómez).*

NOTAS

[1] Escoda Pastor, Carmen. 2013. “La arquitectura diagramática y sostenible de BIG”. EGA. Revista de Expresión Gráfica Arquitectónica 17 (20): 184–193. doi:10.4995/EGA.2012.1440.
[2] Manifiesto del Tercer Paisaje, Clément, G. GG.
[3] Batllé, E. (2011). El jardín de la Metrópoli. Del paisaje romántico al espacio libre para una ciudad sostenible. Editorial GG.
[4] Fariña, J. Zonas verdes para el siglo XXI. Vitoria Gasteiz, Europen Green capital 2012. Propuestas para la reflexión. https://oa.upm.es/64579/1/Zonas_verdes_siglo_XXI.pdf

https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/eu/32/95/53295.pdf/.
[5] Serres, M. (1991). El Contrato natural. Pre-textos.
[6] Definición de Paisaje prestado en (Vives, 2012, p. 129).