

## APUNTES PARA UNA GEOGRAFÍA HUMANA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ (\*)

### NOTES FOR A HUMAN GEOGRAPHY OF THE BAY OF CADIZ

Juan Manuel SUÁREZ JAPÓN

**Departamento de Geografía, Historia y Filosofía. Universidad Pablo de Olavide. Edificio nº 2, Antonio Ulloa. Carretera de Utrera, km 1. 41013 Sevilla. Correo electrónico: jmsuajap@upo.es**

**BIBLID [1138-9435 (2008) 10, 1-508]**

#### Resumen

Se considera la organización espacial de la Bahía de Cádiz, con su limitación de espacios, sus carencias de bases agrarias y la omnipresencia del mar, que ha incidido en unos modos de vida dominantes vinculados al comercio. Por otro lado se valora la cambiante posición geográfica de la bahía según las coyunturas geohistóricas: positiva en el Mundo Clásico, ignorada en el medioevo, recuperada con el control del comercio a América y las oscilaciones sufridas por la zona desde el esplendor moderno a las crisis sucesivas de la contemporaneidad. Se contrastan los diversos modelos urbanos en la Bahía de Cádiz, que han dado a ésta un original modelo polinuclear en la actualidad, con problemas de gestión, de movilidad, de comunicación y de servicios. También se expone el crecimiento de los últimos años, la incidencia del desarrollo turístico y las transformaciones en los paisajes culturales tradicionales.

**Palabras clave:** Bahía de Cádiz, organización espacial, Geografía Humana, coyuntura geohistórica.

#### Abstract

The spatial organization of the Bay of Cadiz is considered, with its limitation of spaces, its lacks of agrarian bases and the omnipresence of the sea, which has affected in a few dominant kinds of life linked to the trade. On the other hand, the changeable geographical position of the bay according to the geo-historical conjunctures is valued: positive in the Classic World, ignored in the Medioevo, recovered under control of the trade to America and the oscillations suffered by the zone, from the modern brilliance to the successive crises of the contemporaneity. The diverse urban models in the Bay of Cadiz are contrasted, which have given this one an original polynuclear model at the present, with problems of management, mobility, communication and services. The growth of the last years, the incidence of the tourism development and the transformations of the traditional cultural landscapes are also exposed.

**Key Words:** Bay of Cadiz, spatial organization, Human Geography, geo-historical conjuncture.

#### Sumario:

1. Introducción y bases teóricas.
2. La Bahía de Cádiz: el valor determinante del lugar y su ocupación.
3. La aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz: un sistema polinuclear.
4. Algunas notas sobre el paisaje cultural de la Bahía de Cádiz: las salinas.
5. Bibliografía.

(\*) Fecha de recepción del artículo: 28-XI-2003. Fecha de aceptación: 15-XII-2008.

Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social, 10, 2008, 489-505.

Universidad de Cádiz

## 1. Introducción y bases teóricas

El propio término “Geografía Humana”, que aquí empleamos para aproximarnos al conocimiento de la realidad de la Bahía de Cádiz, contiene en sí mismo una diversidad de opciones metodológicas y de posibles enfoques –cambiantes a su vez según los paradigmas que aceptemos como configuradores de esta disciplina– que nos exigen unas previas, aunque breves, consideraciones introductorias. A este respecto, conviene recordar que sucede con la Geografía –con la Geografía, en general, sin posteriores añadidos ni especificaciones– que se trata de una disciplina en la que, a pesar de la gran magnitud de su historia, aún no se han perfilado con total precisión sus contenidos, porque estos mismos han ido cambiando con el paso del tiempo. Algunos tradicionales acompañantes históricos del saber geográfico fueron abandonados y otros nuevos, frutos de la propia evolución del conocimiento y de la vida de las sociedades humanas, se fueron integrando en ella. De ahí que, respecto a la Geografía como ciencia, vivamos paralelamente dos situaciones que no dejan de tener un cierto grado de irónica contradicción.

De una parte, en el interior de la disciplina, sus profesionales se afanan en debates reiterados tratando de definir con certeza los contenidos y los métodos más acordes con los objetivos que esta disciplina tiene, que no es otro que el de “la comprensión y la interpretación de la diversidad paisajística de la superficie terrestre, fruto del incesante diálogo y de la mutua interacción entre los espacios y los hombres”. Este objetivo sí constituye un pilar suficientemente sólido y aceptado como para ser capaz de sostener a todas las demás dudas teóricas o metodológicas que se planteen y es el núcleo claro que asegura la unidad y el sentido de esta disciplina. Pero de otra, fuera del mundo profesional y académico, sigue teniéndose de la Geografía una imagen errónea, anclada en modelos antiguos y ya totalmente superados, que hace que muchos sigan considerándola como una mera ciencia descriptiva, enumerativa de hechos, inevitablemente asociada a los mapas, con escasos sustentos teóricos. No es preciso insistir, en todo caso, en que en tanto que la primera de ellas resulta no sólo la única válida, sino también la más estimulante y atractiva, desde el punto de vista intelectual, la segunda, en cambio, sólo supone el residuo de un viejo cliché tópico acerca de nuestra disciplina que debemos esforzarnos en borrar cuanto antes.

Y si cuanto decimos es válido para la Geográfica en general, lo es aún más cuando hemos de hablar de la llamada “Geografía Humana”, donde la propia presencia del hombre como objeto de estudio añade una componente de aleatoriedad científica no siempre bien comprendida por las rígidas mentalidades de la tradición newtoniana. Como hemos señalado ya, la Geografía Humana es un concepto a la vez concreto y difuso, a causa precisamente de sus amplios contenidos y de sus límites ambiguos; estamos ante una disciplina donde, si no se acomete el esfuerzo de acotar y de razonar con justeza acerca de las cosas que analiza, todo pareciera tener lugar y cabida. Avanzar, pues, en el campo de la Geografía Humana sin una previa precisión de sus esquemas metodológicos, de sus concepciones epistemológicas, de sus objetivos prioritarios, o lo que es lo mismo –respecto a la tarea que aquí nos imponemos– intentar ahora esbozar una *Geografía Humana de la Bahía de Cádiz* sin atender a esas consideraciones nos llevaría de nuevo a caer en el terreno de lo meramente enumerativo, de la repetición, más o menos actualizada, de lo ya sabido, en definitiva, a abandonarnos en la mera proliferación de los datos pero sin aspirar a alcanzar una comprensión global de cuanto ofrecemos.

Antes al contrario, el esquema que proponemos para estos *Apuntes para una Geografía Humana de la Bahía de Cádiz*, comenzaría justamente por precisar qué vamos a entender aquí por tal cosa, cuál o cuáles son los esquemas teóricos que lo sustentan, cuáles son los aspectos que van de ser destacados a la hora de exponer nuestras ideas, etc. De ese modo, será fácil colegir que en estos *Apuntes para una Geografía Humana de la Bahía de Cádiz* que ahora

ofrecemos primará antes la idea que el dato, antes la reflexión sobre lo global que la memoria de lo puntual, antes la comprensión del todo que el pequeño detalle de la parte.

Por mejor resumir los términos de una cuestión teórica como ésta –en exceso prolíjos y que, obviamente, no son nuestro objetivo en este momento– recurriremos ahora a la acertada síntesis acerca de ello que nos aporta Paul Claval (2002), quien ha distinguido entre un primer modelo de una Geografía Humana de clara orientación naturalista, una orientación posterior de perfil funcionalista, y otro final, de valoración de lo subjetivo y cultural en el análisis de las realidades geográficas, debiendo entender bien que ninguno de estos modelos señalados ha significado nunca –ni debiera significarlo– la anulación del otro ni la negación de sus aportaciones, antes al contrario, son modelos perfectamente complementarios y de cuya suma sólo se obtienen beneficios para el global conocimiento que perseguimos. Para el caso que aquí tratamos, el de la realidad geográfico-humana de la Bahía de Cádiz, en efecto, la aplicación de estos tres modelos o puntos de vista nos van a ser de gran utilidad. Es por ello por lo que, brevemente, adelantamos cuáles son las características de cada uno de ellos.

El primero de los paradigmas es el que hemos llamado “naturalista”, y que otros denominan “evolucionista”. Es el que ha tenido una mayor duración como configurador de la disciplina, pues ha dominado desde sus orígenes hasta los años sesenta del pasado siglo XX. En efecto, los primeros geógrafos humanos se consideraban, gustosamente, naturalistas y ello, nos dice Claval, incluso cuando hablan de realidades humanas: “su ambición científica consiste en conocer la forma en que la sociedad o las sociedades se insertan en esa otra realidad global llamada naturaleza”. Es decir, los geógrafos humanos serían algo así como “naturalistas de los repartos humanos” (Claval, 2002: 23). Es claro que un análisis desde esta óptica se asociaba inmediatamente a una notable componente temporal o histórica, tanto porque este proceso de integración del hombre en la naturaleza –lo que llamaríamos genéricamente “génesis de los poblamientos”– requieren del conocimiento de esos precisos momentos del pasado en que tales hechos sucediesen; como también porque el mantenimiento de esa relación hombres-naturaleza y su proyección hasta las concretas realidades paisajísticas actuales se ha desarrollado merced a los paralelos y sucesivos avances en los medios tecnológicos o “grados de civilización” al alcance de las sociedades humanas afectadas, porque, en efecto, como señala O. Dollfus: “entre las condiciones físicas y los hechos humanos se interpone siempre el prisma de las civilizaciones” (Dollfus, 1978: 57).

Es decir, que estaríamos en una nueva modalidad de relación entre lo geográfico y lo histórico, de suerte que si podemos entender que una buena parte de la historiografía actual parte del presente para mejor reencontrar y conocer el pasado, en esta perspectiva geográfica “naturalista” sería ese conocimiento de lo pasado el que acudiría en ayuda para procurar una mejor comprensión de los hechos presentes del paisaje concreto al que la Geografía Humana se enfrente. Todo ello, como es fácil advertir, le otorga a esta visión de nuestra disciplina una fuerte dimensión histórica y es ello lo que también la asocia a una perspectiva “evolucionista”, pues como resalta Claval: “el espacio descrito por los geógrafos es el resultado de una evolución natural de la que forman parte los grupos humanos” (Claval, 2002: 26).

Desde mediados del pasado siglo, este esquema naturalista e historicista habrá de convivir con otra concepción de los hechos geográficos –provocadas por las complejas aportaciones epistemológicas del neopositivismo– a la que se ha llamado “funcionalista”. El cambio fundamental es dejar de observar las integraciones de los hombres en el espacio y priorizar el análisis del modo en que los grupos humanos funcionan realmente sobre ese espacio, de una manera cotidiana, viva y compleja; conocer acerca de sus conexiones y dependencias y del resultado espacial de esas mismas relaciones. Lo describimos con las propias palabras de Claval: “El espacio estudiado por la ‘nueva geografía’ no está formado únicamente

por elementos físicos o naturales. Está poblado por personas que establecen lazos entre sí. Estas relaciones, cuando duran y son estables, dan lugar a redes. Éstas son, en primer lugar, realidades sociales, puesto que unen a negociadores unidos por sus asuntos, profesionales que necesitan consultarse con frecuencia, o parejas de vendedores y compradores, prestadores de servicios y clientes. Pero estas redes son también realidades materiales, puesto que los desplazamientos de personas o de bienes se llevan a cabo gracias a las vías de comunicación; las informaciones, noticias y órdenes circulan por las redes de telecomunicaciones" (Claval, 2002: 28).

Así pues, es el presente y no lo evolutivo lo que ahora interesa prioritariamente y es entonces cuando surge esa nueva concepción geográfica del espacio que ya no son tanto los paisajes, sino las redes y los nodos que les sirven de base. Esta "Nueva Geografía" –como de inmediato se la comenzó a llamar– supone un cambio muy rotundo y una transformación trascendente de nuestra disciplina, la que supone el "paso del estudio de la superficie terrestre al estudio del espacio", siendo éste el ámbito en el que discurren las relaciones sociales. Más este espacio no es una mera geometría, porque es un ámbito que "está organizado" por las respuestas del hombre a esas mismas exigencias funcionales de las sociedades que sobre él actúan. De ahí que esta nueva visión sea inseparable de las teorías y técnicas de Ordenación Territorial. Naturalmente, este proceso de "organización funcional" de los espacios es también, en gran medida, el fruto de una historia y por tanto, este es un dato imposible de soslayar por fuerte que sea la priorización de lo presente. De ahí la necesidad y la conveniencia de hacer confluir los distintos enfoques analíticos, como ya señalábamos.

Finalmente, señalemos que desde el último cuarto del siglo XX numerosos geógrafos –y también otros estudiosos de las ciencias humanas y sociales– han reparado críticamente en el hecho de que en los enfoques antes citados, es decir, en la Geografía clásica y en la nueva, se trata de lo que los hombres hacen aunque sin llegar a conocer bien qué es lo que piensan. Frente a esto, uno de ellos, T. Hägerstrand (1970) ha indicado lúcidamente que "para analizar los hechos sociales hay que abordarlos tal y como los viven los seres humanos, siguiéndolos en sus trayectorias individuales". Su idea refleja bien el nuevo sesgo. Se trataría, pues, de entender ahora que, a la hora de analizar la realidad geográfica, coexisten siempre en la misma: la que llamaremos realidad objetiva, la exterior al sujeto que mira, y la realidad percibida e íntima, y admitir que esta última no puede ser desdeñada –como se había venido practicando durante demasiado tiempo– como vía de conocimiento de los hechos geográficos. En la base epistemológica de este nuevo enfoque se hallan, entre otros aportes, las reacciones de una nueva modernidad intelectual frente a los excesos del neopositivismo.

De este modo, la dimensión subjetiva del conocimiento toma ya carta de naturaleza en la Geografía Humana con sus particulares aportaciones y valores y también con sus debilidades teóricas. Esta "inmersión en la individualidad" es lo que permitirá añadir a los paisajes que estudiamos un valor de identidad, de reconocimiento individual o colectivo. Somos de nuestros paisajes y nuestros paisajes nos identifican y nos recuerdan que somos parte de una suerte de memoria colectiva. Esto es lo que nos llevará a admitir –junto a los espacios evolutivos u organizados de los enfoques anteriormente señalados– la existencia de "paisajes culturales", algo a lo que atribuimos un especial valor en relación con estos *Apuntes para una Geografía Humana de la Bahía de Cádiz*, porque precisamente en este anfibio territorio gaditano estamos ante un caso emblemático donde se cumple con precisión aquello que expresan estas palabras de Giddens (1984): "quienes vivieron en los mismos lugares y participaron de los mismos círculos de intersubjetividad, están próximos: cuando se comunican sacan las mismas connotaciones de las palabras (...) forman la unidad de base de la vida social y de la realidad cultural".

Así pues, estos *Apuntes para una Geografía Humana de la Bahía de Cádiz* se apoyarán en esos sucesivos y complementarios enfoques. En primer lugar, desde la perspectiva

historicista, analizaremos cómo, cuándo y por qué los hombres tomaron asiento en estos espacios de la bahía, gestando la actual red de lugares urbanos y de “espacios vacíos” que orlan el saco marítimo. Posteriormente trataremos, a grandes rasgos, de definir el modelo funcional de los mismos, de lo que llamaremos la “aglomeración urbana” de la bahía gaditana, refiriéndonos a algunas claves de su formación, de sus debilidades y potencialidades actuales y de futuro. Finalmente, señalaremos algunos de los rasgos del “paisaje cultural” de la bahía gaditana, con especial atención al elemento que, sin duda, más ha contribuido a conformarlo: el salinar.

## **2. La Bahía de Cádiz: el valor determinante del lugar y su ocupación**

En pocas ocasiones como en ésta podremos afirmar que “en el principio fue el lugar”, un espacio, la Bahía de Cádiz, bien delimitado territorialmente y dotado de peculiaridades naturales tan definidas que podemos aventurarnos a decir que han sido especialmente ellas las que explicaron y explican los fundamentales hechos humanos que aquí se han ido sucediendo. En efecto, al referirnos aquí a la Bahía de Cádiz nos fijamos en el espacio plano comprendido entre los cerros que lo limitan por el oriente y el Atlántico por el oeste, y entre las bocas del río Guadalete, al norte, y del caño de Sancti Petri, al sur. Se trata pues, de un ámbito unitario donde un largo proceso geológico –aún inacabado– de mutuas confrontaciones entre el mar y los aportes terrígenos de algunos cauces fluviales, han acabado configurando una amplia marisma, en el que sobresalen algunos breves resaltes de roca caliza de origen marino. Enlazándolo todo, como dando consistencia geométrica al conjunto, juegan un papel esencial los cordones arenosos litorales.

El espacio, pues, que se inicia al sur del Guadalete, escenario de esta propuesta reflexiva de Geografía Humana, es un ámbito peculiar, el de las marismas: “ese anfibio lugar de tierra y mar, ese indeciso desatino geológico, muestra evidente de la incesante lucha entre contrarios en que el litoral mismo consiste” (...) “un complejo retículo de cauces, un encaje de lucios y esteros, se dibujan entre los breves resaltes verdosos de los barrizales salobres, todos ellos alimentados por el Caño de Sancti Petri, verdadera arteria aorta de esta laberíntica circulación de las mareas. El caño de Santi Petri secciona plenamente esta marisma enlazando el Atlántico abierto, –junto al lugar donde todavía resuenan los viejos mitos de templos antiguos y de dioses–, con el fondo de saco de la bahía gaditana” (Suárez Japón, 2003). Para nuestra comprensión de su Geografía Humana, al hablar de Bahía de Cádiz estamos pues haciéndolo de un espacio homogéneo, pese a que sabemos que pueden establecerse en el mismo secciones o partes en razón de otros objetivos analíticos y del uso de otras escalas, como hace Barragán Muñoz (1995; 1996). En nuestro caso, sin embargo, lo que debemos destacar de la bahía es precisamente ese carácter homogéneo y dominante de espacio litoral y marismeño, con sólo un breve borde interno que enlaza con el pie de los cerros orientales que la limitan.

Se trata pues de un territorio genéticamente determinado para ser repulsivo frente a la posible implantación de sistemas agrarios de entidad suficientes como para que en torno a ellos se hubiesen gestado los primigenios asentamientos humanos. Por consiguiente, otras debieron ser las razones para que, pese a ello, esas presencias humanas fueran aquí tan precoces y tan continuadas. Y esas razones sólo pueden venir de esa “doble determinante ‘del lugar’, de su naturaleza y de su posición”. Y realmente es así. Una visión rápida de cuándo, cómo y por qué se produjeron aquí esas “acomodaciones del hombre en la naturaleza” de que hablábamos al principio, nos llevará siempre a una sola razón al fondo de todas las explicaciones: el mar, las costas y sus potencialidades para el sostenimiento de las sociedades humanas. Aquí –ya lo sabemos– primero fue el comercio, la actividad portuaria, la pesca, la sal; luego fueron la industria naval y el turismo de sol y arena; y siempre fue el valor estratégico del lugar, es decir, no sólo las determinantes antes referidas del “emplazamiento marismeño y litoral”, sino también

el valor de la llamada “situación o posición relativa” de la bahía gaditana, aspecto éste de singular importancia, como veremos, en la definitiva configuración de su Geografía Humana.

En estrecha conexión con lo antes dicho, es fácil suponer que la instalación de los hombres en esta naturaleza de tan singulares características no dejaría de tener también ciertos elementos diferenciadores. Destacamos ahora dos muy claramente relacionados entre sí. Por una parte, esa imposibilidad de asentar aquí sistemas agrarios hizo que los núcleos de población de la bahía fueran, desde sus orígenes, centros asociados a actividades no primarias –con la sola excepción de las extractivas de la pesca o las salinas–, es decir, eran “centros funcionalmente urbanos”, en los que el comercio y algunos servicios jugaron el papel básico de su desarrollo y continuidad. Sólo dos de los cinco núcleos de la bahía, El Puerto de Santa María y Chiclana de la Frontera –precisamente los dos emplazados en posiciones extremas al ámbito marismeño propiamente dicho– han dispuesto de un “traspais” campiñés en el que se asentaron cultivos de viñas y algunas huertas que, aunque no fueran las razones determinantes del poblamiento, sí jugaron un papel notable de diversificación funcional. Pero los vínculos con el tráfico comercial atlántico, tanto antes como después de la “aparición de América en el horizonte” (García Baquero, 1980) fueron siempre las actividades más pujantes y, en todo caso, siempre lo fueron más intensamente que las conexiones que la bahía establecía con su *hinterland* interior o peninsular.

De otra parte, estos procesos de integración de los hombres en este espacio debieron resolver otro problema concreto, el de la “construcción” de sus ciudades sobre un territorio arenoso o marismeño. Y aquí fue de nuevo el largo diálogo entre los hombres y el espacio el que fue decidiendo los “**emplazamientos**” que, en cada caso, resultaron los más adecuados y se perpetuaron. Algunos de estos núcleos, como Cádiz y San Fernando, se asentaron sobre resaltes rocosos emergidos entre la marisma; otros, como Puerto Real y Chiclana de la Frontera, lo hacían en los bordes de la marisma propiamente dicha; otro, como El Puerto de Santa María, aprovechó para asentarse el preciso espacio en que coincidía esa margen de marisma con la desembocadura del río Guadalete. No obstante, estas “decisiones” respecto a los emplazamientos, tomadas en aquellas lejanas coyunturas geohistóricas y por razones que entonces eran perfectamente válidas, han venido desde entonces condicionando de forma notable la vida y el desarrollo de esas ciudades. Los casos de Cádiz –con su espacio edificable ya totalmente colmatado– y de San Fernando, que debe plantear cualquier operación de expansión urbana sobre espacios marismeños y mareales, son los más obvios. Y por todas estas mismas razones, también desde las primeras fases de la instalación humana en la bahía gaditana, la tendencia fue claramente hacia la “**concentración del poblamiento**”, con escasas presencias de formas diseminadas del mismo –el caserío de la explotación salinera tal vez sea la única excepción– lo cual convenía a ese carácter funcionalmente urbano que caracterizaba a estos núcleos.

Y en este proceso de acomodación de los hombres al espacio de la bahía gaditana actúa otra condición del “lugar”, asociada a su “**posición relativa**”. Este hecho jugará un papel decisivo e igualmente determinante en el momento de explicar el sistema actual de sus asentamientos de este espacio. La bahía gaditana –como todos los puntos de la superficie terrestre– dispone de una “situación o posición relativa”, entendida ésta como las potencialidades mayores o menores de relación de ese punto con sus entornos, es decir, el modo en que cada espacio se conecta con otros, más o menos cercanos. Esta razón hace en muchas ocasiones –o puede hacer– aumentar el valor de algunos espacios y acentuar el atractivo de las sociedades humanas para instalarse en ellos, aunque un cambio de la coyuntura geohistórica puede hacer decaer todos esos valores provocando procesos de regresión e incluso de abandono. Y en estos *Apuntes para una Geografía Humana de la Bahía de Cádiz* vamos a reiterarnos en

nuestra tesis de que, en último término, son estas razones conectadas con el valor de la “situación”, o lo que es lo mismo, relacionadas con el “potencial geoestratégico” de la bahía gaditana y con su “posición fronteriza” –ambos como constantes históricas– y no como la consecuencia de procesos de génesis o desarrollos endógenos, las que explican el origen de su sistema de poblamiento actual (Suárez Japón, 1991).

Este es un dato al que atribuimos una muy especial significación. Supone aceptar que la sucesión de las diferentes fases de ocupación de este espacio, desarrolladas a lo largo de una dilatadísima historia y concretadas en el nacimiento y perpetuación de su actual red de poblaciones, son resultantes de “dinámicas exógenas” a la propia bahía gaditana. Es decir, que en este marco territorial se plasman y suceden procesos de ocupación cuyas motivaciones últimas pertenecen a un orden de causas que están relacionadas con otras instancias y otros intereses. De suerte que estas dinámicas de los asentamientos humanos de la bahía gaditana hayan funcionado históricamente con un alto grado de desconexión respecto a los procesos que ocurrían en el *hinterland* interior, tanto provincial como regional (Suárez Japón, 1991: 58). Veamos brevemente los momentos básicos del proceso de ocupación humana de la bahía gaditana, sin pretender más que destacar esas componentes de relación entre “el valor del lugar” y su actual poblamiento.

Esos procesos de ocupación provocaron muy pronto su primer hecho sustantivo y perdurable, todavía en época pre-romana, con la fundación de la ciudad de Cádiz. Es un hecho cuya significación histórico-geográfica trasciende ampliamente las escalas locales de interpretación y por ello existe sobre el mismo una abundante literatura científica y una no menor abundancia de discusiones historiográficas (Ramírez Delgado, 1982). Más, lo que para nosotros es ahora destacable –de acuerdo con lo antes expuesto– es que esta primera acción pobladora en la bahía se produce en relación con el global proceso de la colonización de las costas occidentales del Mediterráneo, alentada por importantes intereses económicos externos y por el control estratégico de determinadas rutas marinas. Bendala Galán (1980: 94), entre otros muchos, lo recoge: “Los navegantes orientales acuden a la llamada de la plata, el oro, el cobre y el estaño y desarrollan no sólo un plan de viajes continuos, sino un ambicioso proyecto colonial para asegurar los intercambios y las rutas. Competirán en ello fenicios y griegos”. De este impulso, de escala mediterránea –y presumiblemente tras previos ensayos fracasados de implantación de los que hablan Estrabón y Posidonio– surgió nuestra Cádiz, en esa etapa de la historia de la navegación que Ernst Kapp llama “talásica” (en Maull, 1960: 66)<sup>1</sup> y en la que los hombres eran ya capaces de recorrer grandes distancias por mar aunque sin apartarse de los litorales. Fue este, pues, un proceso que implantó la ciudad de Cádiz al margen de los pobladores indígenas del dominio político que se extendía en los espacios interiores aledaños, el llamado reino de Tartessos, aunque las relaciones se produjeran inevitablemente a partir de la presencia de esta ciudad costera que estimularía la formación de asentamientos indígenas cercanos. Pero el objetivo de los actores de esta remota fundación de Cádiz parece estar claramente ligado a conseguir lo que Herubel señala atinadamente, cuando advierte que “el dominio del mar exige el dominio previo de las costas”, porque finalmente, “todo parte de la costa y todo vuelve a ella” (Herubel, s/f.: 16). Eran por tanto, como Cádiz, ciudades conectadas con esa función estratégica más que de posteriores conquistas territoriales. En todo caso, un

<sup>1</sup> La talásica es ya una etapa que el autor contrapone a la llamada “potámica” en la que los navegantes entendían al mar como una barrera y un umbral de repulsión, especialmente en los casos en los que como en éstos de la bahía gaditana, se hallaban ante un “mar sin vecinos”. Es la misma situación en la que, sin embargo, florecían grandes culturas asociadas a los cursos fluviales del interior, como era en este caso la de Tartessos.

proceso que poco tenía que ver con las “realidades locales” de esta bahía atlántica, aunque a partir de entonces comenzara a determinarlas de forma clara.

La “vieja Cádiz” vivió el orto y el ocaso de sus esplendores romanos y de la posterior regresión en la que permaneció atrapada durante la mayor parte del medioevo (Sánchez Herrero, 1981; 1984). Ello hace tal vez más destacable el hecho de que durante tan dilatado período este espacio de la bahía gaditana no viese nacer un nuevo hecho poblador que, en cierto modo, retomara las funciones de la Gades en declive, hasta el último cuarto del siglo XIII, cuando en 1281 le fue otorgada la Carta Puebla a El Puerto de Santa María (González Jiménez, 1982; 1983). El origen inmediato de este nuevo asentamiento, como es sabido, se liga al fenómeno general de la repoblación que siguió al de las conquistas castellanas del bajo Guadalquivir y que se extendió al espacio gaditano a partir de la definitiva resolución de las revueltas mudéjares en 1264. González Jiménez nos informa acerca de los elementos básicos del proceso: la intención alfonsina era la de recuperar la ciudad de Cádiz como gran puerto desde el que proyectar campañas hacia el cercano continente africano, pero las revueltas mudéjares le hicieron optar por dar esa funcionalidad a otro núcleo situado en la otra orilla de la bahía. Este sería El Puerto de Santa María, construido en los mismos enclaves estratégico de la desembocadura del Guadalete donde ya existieron precedentes históricos de ocupación, tales el *Portus gaditanus* y posteriormente el poblado de *Alcanatif* (Iglesias, 1985).

Esta nueva ciudad se consolidó muy pronto en torno a una predominante ocupación a esas mismas funciones ligadas a su condición litoral a las que responden todas las de la bahía. Hipólito Sancho (1943) habla de su “gloriosa historia marítima”, e Iglesias Rodríguez (1985) se refiere a sus funciones como “surgidero naval e invernadero de flotas, así como centro de pesquerías”, añadidas a las antes señaladas, de carácter estratégico, a las que debía su origen. En todo caso, desde sus inicios experimentó un regular proceso de expansión hasta el extremo de que al final de la Edad Media, con algo más de 5000 habitantes, era la segunda ciudad en el espacio gaditano, tras Jerez de la Frontera (12.870 habitantes), con la que ya mantenía activas relaciones, comenzándose así a establecer ya uno de los ejes básicos del poblamiento gaditano actual.

Mas, como en el caso de la ciudad de Cádiz, atendamos de nuevo al hecho de que esta “fundación urbana” se produce también a partir de impulsos exógenos –las repoblaciones bajomedievales– y en razón de los “valores del lugar”, cuya posición relativa se revalorizaba a partir del momento en que el dominio alfonsino de estas tierras permitió plantear desde aquí la defensa de intereses o estrategias concretas. Podría haberse producido antes una fundación como ésta, como vaso comunicante desencadenado por la propia decadencia funcional de Cádiz, pero no fue así. La decadencia de Cádiz era el signo de la pérdida de valor de la bahía toda y sólo cuando éste retornó, por causa de nuevo de las cambiantes coyunturas geohistóricas, se produjo un nuevo asentamiento que, como aquél, plasmaba dinámicas externas. Y este mismo esquema lo veremos a propósito del nuevo hecho poblador del núcleo de Puerto Real.

Tras el intenso proceso poblador que se desarrolló en el espacio gaditano a partir del siglo XIII, los rasgos básicos de este sistema quedaron ya muy definidos, incorporando con posterioridad sólo alteraciones cualitativas más que cuantitativas (Suárez Japón, 1991: 149 ss.). Y ello, pese a que un tiempo radicalmente nuevo se abrió para el territorio andaluz, en general y para la bahía gaditana en concreto, tras el impacto que supuso “el descubrimiento”, un hecho cuyos influjos inmediatos fueron sentidos antes y más intensamente en este litoral atlántico (García-Baquero, 1980). Una revitalización de los espacios litorales como el que aquí se produjo, que cambió radicalmente la “posición relativa” de la bahía gaditana, no podía dejar de tener su proyección pobladora aunque éstas fueran más de orden cualitativa y de alteración en los rangos urbanos, ya que la ciudad de Cádiz –tras la superación del destructor asalto inglés de

1596 y su reconstrucción posterior– inició un período de alza que siglo y medio después acabaría situándola como el primer núcleo del sistema gaditano y uno de los primeros del español. Como señaló atinadamente Domínguez Ortiz (1982: 8), Cádiz sólo ha prosperado “cuando sus destinos se abrieron al Atlántico”, y será la revitalización de estos espacios la que nos explique la génesis del único núcleo que ahora se añade al poblamiento de la bahía, el de Puerto Real.

Puerto Real no será tanto la consecuencia del alza demográfica que se experimentaba en el litoral occidental de Andalucía, sino la respuesta al deseo de la Corona española de poseer un enclave en la Bahía de Cádiz<sup>2</sup>, convertida en área estratégica incluso antes del desencadenamiento del hecho americano. Fue por ello que en 1483, en tanto se prepara la campaña granadina, los Reyes Católicos otorgan la carta-Población que le daba origen, tomando el espacio del alfoz de Jerez de la Frontera, el único gran espacio de realengo existente en la zona, como señala Muro Orejón (1950; Muro *et al.*, 1983). Así pues, el modelo se vuelve a cumplir. Un nuevo núcleo nace en la bahía, pero lo hace desde una decisión externa, motivada por el interés que el espacio despierta entonces. De nuevo “el determinante valor del lugar”, en el sentido que a esta frase hemos venido otorgándole.

Retornamos de nuevo al magisterio del profesor Domínguez Ortiz (1982) para señalar que, salvo en los primeros años y a causa de los conflictos sucesorios, el siglo XVIII fue un tiempo de sosiego, que permitió un desarrollo que en estas áreas de la bahía se percibió de modo notorio. En este marco se producirá la génesis de un nuevo e importante núcleo urbano, el de San Fernando, sin que pueda en rigor afirmarse que tal cosa se debiera a ese alza de actividad que se experimentaba en la provincia gaditana. Más bien lo que volvemos a hallar es la reiteración de lo ya sabido: el “valor del lugar” como condicionante de los procesos de asentamientos humanos, ello es lo que genera las decisiones pobladoras. En efecto, toda la creciente actividad comercial y económica que discurría por la bahía y sus aledaños territoriales, así como su paralelo incremento demográfico todavía no habían conseguido ocupar el fondo de la bahía, en el que se asentaría San Fernando, más que con algunos dispersos caseríos vinculados a explotaciones de huertas y de salinas. Habría que esperar a un impulso externo, una acción proyectada fuera y plasmada aquí para que, sobre los sustentos rocosos del Cerro de los Mártires, acabara surgiendo la ciudad actual.

En este caso –como es sabido– serán las globales políticas reformadoras de los Borbones las que estarán al fondo de este acto de poblamiento de la bahía gaditana<sup>3</sup>. San Fernando nacerá como fruto de diversas razones vinculadas, por una lado, a la búsqueda de un espacio como sede de la Marina de Guerra española, reformada previamente<sup>4</sup>, y de asegurar el

<sup>2</sup> Debe advertirse que a finales del siglo XV Cádiz y Rota eran dominios de los Ponce de León, Sanlúcar de Barrameda y Chipiona lo eran de la casa de Medina Sidonia, y El Puerto de Santa María pertenecía a la casa de los Cerdas.

<sup>3</sup> San Fernando nace en el siglo XVIII, en el que la provincia de Cádiz experimentó un singular activismo poblador, a causa siempre de hechos externos. Así, además de San Fernando, se producirá en el interior provincial el origen de pequeños núcleos como Algar y Prado del Rey, al amparo de las normativas otorgadas para las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, y en el extremo sur, en la bahía de Algeciras, la conquista inglesa de Gibraltar provocó un proceso de reorganización del poblamiento del que serían fruto los núcleos de San Roque, Los Barrios y La Línea de la Concepción, además de producirse la trascendental recuperación de Algeciras (*vd.* Suárez Japón, 1991).

<sup>4</sup> La reforma de la Armada nacional fue propiciada por el rey Felipe V en 1717, poniendo al frente de la misma al Intendente José Patiño, que era al propio tiempo Presidente del Tribunal de la Casa de Contratación. El nexo, pues, estaba claro. Por otro lado, en el espacio donde acabaría surgiendo la ciudad de San Fernando ya existía una instalación militar, el Arsenal de la Carraca.

intenso comercio indiano ya definitivamente polarizado en la bahía gaditana desde el traslado aquí de la Casa de Contratación, aunque, por otro lado, jugasen en este caso también determinadas condiciones físicas naturales de este enclave interior que ofrecía condiciones añadidas de seguridad y de fácil defensa, factor éste de gran importancia en estas etapas históricas para instalar sedes navales, como ha destacado Torrejón (1987: 146). Eran, por tanto, razones de posición relativa o geoestratégicas y razones físicas de la bahía las que ahora definían el “valor del lugar”. En todo caso, hasta puede ponerse nombre propio al autor de este cierto diseño territorial de la bahía basado en la separación del puerto comercial –ubicado en la ciudad de Cádiz– del puerto naval o militar, exigido por otras exigencias, y del que acabaría siendo una consecuencia la génesis de la ciudad de San Fernando; el Intendente José Patiño, protagonista esencial en el proceso reformador de la Armada de Guerra española (Clavijo, 1961).

Algunas decisiones más, igualmente de orden político o estratégico, fueron decisivas para que en aquella “Isla de León” naciera San Fernando que, dado los límites de estos *Apuntes para una Geografía Humana de la Bahía de Cádiz*, sólo mencionamos:

- a) La recuperación por parte de la Corona de la jurisdicción sobre la referida Isla de León, antes vinculadas al señorío de Ponce de León.
- b) La creación del primer Departamento Marítimo español, que tras una previa estancia en Cádiz, donde Torrejón advierte que había dispersado sus estancias sin una sede única (Torrejón, 1987: 152), sería trasladado a la Isla de León en 1769.
- c) En directa relación con ello, la creación de la ciudad de San Carlos, pensada según el concepto borbónico de ciudad-servicio, realizada como un modelo típico del urbanismo planificado de la Ilustración, a partir de planos de Sabatini luego rematados por el Marqués de Ureña (Millán y Pérez, 1979-80; Torrejón, 1987).
- d) Y, en suma, el paralelo y progresivo crecimiento de la población atraída sobre este nuevo e importante foco de actividad que iba extendiéndose por el vecino cerro de los Mártires, de suerte que junto a la ciudad planificada nacía otra, igualmente ordenada en torno al eje de la calle Real (Hurtado Egea, 1983; Velasco, 1984), la ciudad de San Fernando, ante la que ya se admira el viajero Antonio Ponz: “una de las cosas que más me han causado admiración en mis viages ha sido el rápido aumento de esta villa en tan corto tiempo”.

### **3. La aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz: un sistema polinuclear**

El maestro de la geografía hispana Manuel de Terán calificó de “pequeña región urbana” a este espacio de la Bahía de Cádiz. En efecto, este es el dato más inmediatamente percibido acerca del mismo. La historia, como hemos visto, fue dando origen a estas ciudades a partir de razones bien diferenciadas y cada una de ellas fue luego asentando en el conjunto su propia personalidad y su específica definición funcional, y todo este proceso no concluyó en un sistema cuyos mecanismos estén definidos por un modelo mononuclear, centrado en un polo básico, a partir del cual se estructura la jerarquía que canaliza los flujos y las conexiones –como se estructura la inmensa mayoría de los ámbitos del sistema urbano andaluz– sino en una más compleja realidad que supone la existencia de un sistema de altos grados de urbanización y de niveles jerárquicos no regulares ni bien definidos, en suma, en una estructura policéntrica. Sin duda, es este rasgo el que otorga a la Bahía de Cádiz su significación diferencial respecto al sistema urbano regional.

Es posible rastrear en momentos pasados la existencia de un sistema urbano en la bahía gaditana cercano al modelo mononuclear, o “capitalino”, centrado en la superioridad funcional

histórica de Cádiz, centro comercial y económico de la España del XVIII y que se prolongaría hasta el primer cuarto del siglo XX. Pero a partir de entonces se fue gestando un cambio sustantivo en el mismo, coincidiendo con los inicios del desarrollismo y de la fuerte expansión turística, así como con otras razones vinculadas a las propias peculiaridades espaciales de la bahía. Este proceso de alteración de los “elementos” y “cualidades” del sistema urbano se manifestó acentuando tendencias centrífugas y centrípetas al mismo tiempo, ya que las corrientes de abandono que se producían en la ciudad capital servían para aumentar la concentración de los demás núcleos urbanos del arco de la bahía y todo ello es lo que acabaría conformando la actual estructura polinuclear, la llamada “aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz”.

El proceso habría de tener, obviamente, sus correlatos de fuertes impactos territoriales y de cambios paisajísticos. La intensa dinámica que sustentaba el proceso, tanto de creación de infraestructuras, como de movilidad, degradación de los recursos naturales, usos depredatorios de los litorales, proliferación de instalaciones urbanas ilegales, etc., motivó respuestas y aparecieron los primeros estudios y propuestas de actuación y ordenación para este territorio –desde los precedentes que suponen los Planes Comarcales impulsados por los Consejos Económicos y Sociales de los Sindicatos Verticales franquistas que entendían a la bahía como “unidad orgánica indisoluble”– todos los cuales apuntaron hacia la necesidad de una escala metropolitana que permitiera actuar con escalas superiores al ámbito municipal<sup>5</sup>. El estudio *Bases para la coordinación del Planeamiento Urbanístico de la Bahía de Cádiz*, promovido en 1982 por la Diputación Provincial y dirigido por el profesor Florencio Zoido constituye, a este respecto, un hito de especial interés y deviene hoy indispensable para la comprensión de la situación presente. Se trata de un documento denso y muy completo, que analiza las dinámicas desencadenadas sobre el espacio urbano y no urbano de la bahía gaditana, propone líneas prioritarias de acción y apuesta por la consecución de una estructura supramunicipal capaz de gestionar los grandes conflictos territoriales del área, por encima de los particularismos locales. Pocos años más tarde, se publicaba otro interesante documento, en cierto modo complementario del anterior, que puso su énfasis en detectar los impactos territoriales y paisajísticos que la nueva situación estaba produciendo en la Bahía de Cádiz; es el titulado *Evolución de los Paisajes y Ordenación del Territorio en Andalucía Occidental: Bahía de Cádiz*, realizado en 1987 por un equipo dirigido por Francis Fourneau y José Garrido, en desarrollo de un acuerdo entre la Junta de Andalucía y la Casa de Velázquez.

Florencio Zoido (1982) llegaba a afirmar, tras haberse referido a numerosos precedentes, que “respecto a la Bahía de Cádiz se tiene la sensación de que todo está dicho. Y sin embargo, las soluciones no han llegado”. La afirmación podría seguir siendo válida también como introducción del hasta ahora último documento de propuestas en torno a los diversos ámbitos conflictivos de la aglomeración urbana de la bahía gaditana: el *Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz*<sup>6</sup>, cuyo avance se publicaba en 1997 y cuyo análisis global, que sintetiza y prolonga los contenidos de los diversos documentos previos, nos sirven ahora para

<sup>5</sup> Manuel Arcila y Ana Macías (1996) han sintetizado todo el abundante material de propuestas planificadoras para la bahía gaditana, tanto en el plano meramente físico como en el de la ordenación territorial en sentido amplio. El análisis de sus informaciones deja clara constancia de cómo la complejidad de los conflictos territoriales en la bahía han sido un persistente motivo de preocupación territorial.

<sup>6</sup> El *Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz* cumple un acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, de mayo de 1994, y se sujet a la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma Andaluza, de 1994, en la que se crean esos planes de ámbito subregional.

avanzar en la síntesis que estos *Apuntes para una Geografía Humana de la Bahía de Cádiz* requieren. En efecto, también el POT parte de la evidencia de que en “las últimas décadas el crecimiento urbano ha originado importantes transformaciones en las ciudades. Se han operado transformaciones en la funcionalidad y organización espacial de las áreas urbanas principales y, a su vez, cambios profundos en los hábitos sociales de sus habitantes”, constatándose, no obstante, que “el planeamiento resultante de la mera yuxtaposición de los planeamientos municipales (...) no da respuesta a la necesidad de estructurar, racional e íntegramente, el territorio del nuevo ámbito metropolitano” (Junta de Andalucía, 1997: 9 ss.). Así pues, casi veinte años después del estudio del profesor Zoido, la situación sigue teniendo no pocos parecidos, aunque ya en el POT se reconozcan los avances que en los últimos años se han producido en el seno de la actual Mancomunidad de Municipios de la Bahía.

Estamos, pues, ante un espacio singular, netamente urbano, formado por un conjunto de ciudades de tamaño medio, homogéneo en cuanto a su dimensión poblacional y equilibrado en cuanto a sus capacidades funcionales, que han formado siempre un sistema interdependiente, con capacidad de autonomía respecto a sus *hinterländer* interiores. El Plan de Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía atribuye alta significación, como causa explicativa y originaria de buena parte de estos hechos, al agotamiento del espacio disponible en la ciudad de Cádiz, circunstancia que sitúa al final de los años setenta del pasado siglo, que es la última década en que la ciudad de Cádiz creció en sus efectivos demográficos. Es este factor el que produce las tensiones territoriales posteriores, que ya apuntarían, p.ej., con el proyecto –que Fourneau y Garrido califican de “malévolos”– de crear “una nueva ciudad” al otro lado de la bahía –merced al ACTUR del Río San Pedro<sup>7</sup>–, o con el comienzo de las salidas de las industrias y algunos servicios –la universidad, p.ej.– hacia esta misma orilla de la bahía, con la ocupación de Las Cabezuelas, o, en fin, sería a partir de entonces cuando comienzan a aparecer en los municipios interiores de la bahía servicios y funciones que, en otras condiciones espaciales de la ciudad de Cádiz, hubieran estado reservadas a ella, convirtiéndose en núcleo central del sistema, como ha sido modelo seguido en otros ámbitos urbanos regionales. Con todo ello, es obvio que se favoreció la dispersión del crecimiento urbano, según un esquema distinto al puramente “metropolitano de núcleo rector y periferias”. A esta nueva dinámica, además, se añadía el papel activador del turismo como “usuario” de alguno de los más frágiles y valiosos espacios del litoral, en algunos casos ocupados en situaciones de legalidad dudosa.

Durante la década de los ochenta se señala el comienzo decidido de búsqueda de soluciones comunes, con la aparición de la antes citada Mancomunidad de Municipios y la realización de los estudios también aludidos. Se fue definiendo así, tanto conceptual como prácticamente, el sistema urbano polinuclear que desde entonces determina la realidad actual del territorio. En general, este modelo: a) primó ya claramente el abandono de proyectos de “ciudades nuevas”; y b) garantizó la discontinuidad urbana heredada y más acorde con la historia y con el sentir de los habitantes de la bahía. Ello supuso también c) el respeto a los espacios libres –en este sentido cobran especial interés la aparición del Parque Natural de la Bahía, 1989–, y a la naturaleza predominantemente marismeña de estos espacios extraurbanos, aunque ello no evitara la aparición de nuevas agresiones y no siguieran detectándose numerosas carencias de instrumentos eficaces de coordinación territorial. Las señales ya apuntadas en la

<sup>7</sup> La creación de esta nueva urbe en Río San Pedro pretendía dotar espacios urbanizables para unos 300.000 habitantes. El proyecto sufrió posteriores y notables cambios, y tras la gestión por parte del Consorcio del Río San Pedro, constituido en 1976, por el INUR y los ayuntamientos de Cádiz, Puerto Real y El Puerto de Santa María, se ha configurado con la situación actual, en la que coexisten usos industriales, residenciales y universitarios.

década precedente se fueron haciendo ahora más intensas, impulsadas por la fuerte crisis industrial sobrevenida que añadió gravedad al conflicto, ya conocido, de las limitaciones de suelo de la capital. De este modo, los nuevos procesos de crecimiento se fueron polarizando cada vez más fuera de ella y sustentados en sectores económicos distintos al tradicional monocultivo de las industrias metalúrgicas y de la construcción naval.

Esta progresiva salida de actividades del espacio de la ciudad de Cádiz no podía dejar de tener consecuencias territoriales, impulsando el crecimiento de las otras urbes de la bahía. Así, entre 1981 y 1991 la residencia principal en Cádiz se estancó, en tanto que en las restantes ciudades creció en un 25 % (Junta de Andalucía, 1997: 16). Dentro de éstas, no obstante, se podían también detectar matices diferenciadores; así, hacia San Fernando se canalizó la mayor parte del crecimiento residencial, en nítida conexión y dependencia de funcionalidades capitalinas. Por el contrario, Puerto Real, que disponía de la mayoría del suelo industrial (más del 50% del de la bahía), concentró la mayoría de estos usos (Astilleros, CASA, etc.), ubicándolos en el eje Cabezuelas-Río San Pedro, donde se abrieron amplias dársenas portuarias que vinieron a completar las históricas existentes en el entorno de la ciudad de Cádiz. Es por ello, por lo que aunque nítidamente separadas por las resistencias administrativas del poder local, estos tres núcleos, Cádiz, Puerto Real y San Fernando han venido a constituir una “unidad funcional”, con servicios y equipamientos muy complementarios que la dotan de alta coherencia para los habitantes y usuarios de los mismos.

El proceso de dispersión comarcal del crecimiento ha afectado también, aunque de forma menos intensa a El Puerto de Santa María y Chiclana de la Frontera, en ambos casos ciudades con fuertes dinámicas propias y capacidades endógenas que habían sustentado crecimientos menos dependientes de la “suerte” de la capital. El primero, con gran tradición turística y de otros sectores productivos, ha mantenido siempre un nexo funcional tanto con Jerez de la Frontera como con el ángulo NW de la provincia, componiendo así un cierto subcentro dentro del sistema urbano de la bahía. Chiclana, por su parte, es más dependiente del núcleo Cádiz, San Fernando, Puerto Real, pero ostenta también fuertes dinámicas propias, especialmente destacadas en relación con un nuevo turismo de masas y de alto nivel que ha sustituido –o completado– al tradicional. En este sector, sólo El Puerto de Santa María posee desarrollos comparables y ambas conjuntamente polarizan una nueva y pujante dinámica no exenta, como se sabe, de numerosos conflictos territoriales y de grandes retos para la organización de estos espacios. En todo caso, no caben dudas acerca de que más que los otros procesos ya citados, es este turismo, con sus secuelas de urbanizaciones y edificaciones, (incluidas las más de 4.000 ha de legalidad dudosa que ocupan campiñas interiores, según el POT) el que de un modo más notable ha transformado el paisaje de la bahía y condiciona hoy gran parte de su “Geografía Humana”, ya que la superficie ocupada por este tipo de uso ha acabado igualando a la superficie que ocupan los cascos urbanos históricos (Junta de Andalucía, 1997: 17).

En definitiva, la Bahía de Cádiz sustenta hoy un sistema urbano polinuclear, fruto de dinámicas muy consolidadas, y como tal adquiere unas contrapuestas ventajas e inconvenientes. Entre las primeras, las que se derivan de la discontinuidad y del rechazo de las grandes escalas urbanas; entre las segundas y como resultado del aumento de sus efectivos y de sus grados de movilidad, el principal reto y freno es precisamente ese: cómo resolver adecuadamente esas necesarias movilidades internas y los paralelos accesos externos. En el interior de este sistema de ciudades, el POT señala que 1 de cada 4 habitantes de la bahía realiza un viaje al día, y sólo 1 de cada 10 lo realiza en transportes públicos. Si a ello añadimos los tránsitos de los tráficos regionales que el espacio soporta, entenderemos la congestión permanente de los sistemas viarios (trazados, además, sobre unas bases marismeñas, frágiles y sometidas a flujos mareales

en numerosos lugares) y acabaremos deduciendo que éste es el núcleo de todos los conflictos territoriales actuales y de futuro.

Seguramente, los límites que ya se ciernen sobre este modelo y la incidencia en todos los núcleos del sistema urbano alentará a la superación del “modelo ciudades-municipios” y la consideración de unas bases y escalas territoriales amplias para abordar soluciones eficaces para el conjunto. Nadie puede ocultar que la bahía sigue siendo un área llena de posibilidades y que deben existir razones para el optimismo, pero nadie debe tampoco ignorar la existencia de estrangulamientos, de entre los cuales, los dos que destaca el POT son especialmente perentorios: la superación de la caída del tejido productivo de algunos sectores de la bahía (con sus secuelas de falta de empleos) y conseguir un plan de “integración espacial que, respetando la personalidad de cada municipio, compatibilice desarrollo económico y movilidad y todo ello, asegurando la protección ambiental y paisajística de la zona” (Junta de Andalucía, 1997: 19).

#### **4. Algunas notas sobre el paisaje cultural de la Bahía de Cádiz: las salinas**

Como citábamos a propósito de las ideas de P. Claval, las nuevas corrientes geográficas han ido incorporando en sus análisis la dimensión subjetiva y cultural. Eso supone no sólo ocuparse de los aspectos objetivables de la realidad, pasado o presente, histórica o funcional, sino preocuparse también por cómo la perciben y viven sus ocupantes o sus visitantes. De este modo, más allá de la rígida herencia científica newtoniana, la Geografía actual recupera su antiguo sentido como un “punto de vista” amplio y plural, de modo que “el conocimiento geográfico excede de la literalidad escrupulosamente científica y sea algo que arraiga en el fértil y más vasto terreno de la cultura” (Ortega Cantero, 1987: 28 ss.). Esta revalorización del sujeto que mira, esta actual insistencia en destacar las relaciones existentes entre lo exterior y lo interior, esta necesidad de admitir sin estériles remilgos científicos que lo objetivo y lo subjetivo se complementan, nos devuelve a remotas tradiciones humboldtianas y dota del suficiente aliento geográfico al hecho constatable de que “el sujeto que conoce no permanece ahora pasivo ante el objeto, no se limita a transcribirlo o reflejarlo siguiendo códigos externos e inmutables; se empeña, por el contrario, en sentirlo, imaginarlo, recrearlo y comprenderlo” (Ortega Cantero, 1987).

Hay pues una relación entre cada individuo y el paisaje. Más aun, existe un vínculo entre el individuo y su paisaje. La percepción de cada territorio es así entendido algo personal, pero hay siempre una suma de individualidades posibles, aquella que componen quienes comparten una misma memoria, una historia común, una idéntica conexión con las cosas que nos rodean. Es así como van surgiendo los “paisajes culturales” que definen a los diversos territorios de la tierra, a los que percibimos –desde dentro o desde fuera– a partir de determinados elementos de mayor fuerza identitaria.

En este sentido, estos *Apuntes para una Geografía Humana de la Bahía de Cádiz* han de incorporar ahora, aunque sea brevemente, las referencias a algunos de esos elementos identitarios. Podrían ser varios, la antigüedad de las presencias del hombre, la alianza entre la geografía y los mitos (Hércules o la Atlántida), la profundidad de las conexiones con la América hispana, la maravillosa tradición científica asociada a la presencia de la Armada, la industria naval, etc., etc. Pero puestos a elegir entre ellos, seguramente ninguno alcanzó a visualizarse de un modo tan directo y a configurar el paisaje –el interno y el externo– de la bahía tanto como las amplias superficies de marismas y los usos que los hombres han sabido hacer tradicionalmente en ellas: las salinas y su fascinante cohorte de cultura popular. No volveremos ahora sobre los elementos técnicos, jurídicos ni económicos de las mismas, suficientemente conocidos por otra parte (véanse los trabajos aquí citados de Barragán Muñoz, Torrejón Chaves, Arcila Garrido y Ana Macías, entre otros). Insistiremos tan sólo en el sabio modo en que aquí los hombres

crearon también este paisaje, transformando las originarias marismas, domesticando los flujos marinos, haciendo jugar a favor de los hombres los vientos y las temperaturas. De este modo, tras la reiterada acción humana, los caños y esteros fueron transformándose en lucios, en “vueltas de afuera y de adentro”, en las “tajerías” hasta las que se hacía llegar el agua empujada por los flujos mareales. Las salinas trazaron sobre las marismas originarias un complicado laberinto de canalillos capaces de domeñar el agua, de retenerla hasta hacerla dejar aquí el blanco y preciado fruto de las sales. Fue así como las salinas crearon sobre este sustrato geológico de barrizal salobre, una exacta relojería productiva, esta peculiar “agricultura mineral”, como de forma tan precisa la llamara Pedro Payán, una actividad que a su vez engendró también una forma de vida y una cultura.

Las frecuentes referencias documentales acerca de la activa presencia gaditana en las salazones y en la fabricación del *garum*, nos anima a suponer un origen extraordinariamente lejano para estas prácticas de extracción de sal en las marismas de Cádiz. Y es seguro que toda la densa historia universal de la sal, de su importancia estratégica y vital, de los férreos controles estatales a su explotación, de su condición de producto capaz de otorgar a las cosas su valor de intercambio, ha tenido, sin duda, un capítulo de notorio interés en estas costeras residencias gaditanas. No obstante, es desde finales del siglo XVIII cuando estas transformaciones de las marismas en salinas iniciaron su período de auge, cuyas mayores intensidades se alcanzarían hacia mediados del siglo XIX. Fue entonces cuando las roturaciones se multiplicaron (en toda la bahía se contaban 66 salinas censadas en 1823, y en 1880 eran ya 130) lo que llevó a Almeyda Benítez (1881) a hablar de la existencia de un “furor salinero”, y a señalar ya la aparición de ciertos desajustes en la frágil dinámica de estas marismas alteradas, como el de diversos casos de aterramiento de canales y de fondos, algo en lo que años más tarde insistiría Eduardo Benot (1885), coincidiendo ambos en que las causas de tales alteraciones se hallaban en las intensas transformaciones a que se estaba sometiendo a la marisma.

Así y entonces surgió el paisaje salinero de la Bahía de Cádiz. Desde entonces se multiplicaron los perfiles blancos de los montes piramidales de sal sobre el horizonte, junto a los geométricos caseríos (Suárez Japón, 1989) que parecían también navegar flotando sobre la marisma. Iban y venían los “candrays”, arriba y abajo con sus dobles proas, por los caños y esteros, cargados, como las vagonetas albertianas, de “nieve salada”. Tiraban sin cesar los “hormiguillas” de las reatas de los burros que transportaban estas seguras y blancas cosechas del mar. Y así, hasta que las competencias sobrevenidas con los nuevos tiempos expelieron este mundo al reducto de los anacronismos en que fueron a depositarse las culturas tradicionales.

Abandonadas la mayor parte de las salinas, con sólo algunos focos residuales en activo, las viejas marismas gaditanas se aprestaron a abrirse a los nuevos retos de la piscicultura y de la acuicultura, los caseríos fueron abandonados y cayó sobre ellos el dolor del abandono y la ruina, los restos de las vagonetas que cantara Alberti se oxidaron en rincones ignotos. Sólo una mirada nostálgica y arqueológica se ofreció en ellas, como única posible, para retener en la memoria colectiva los rasgos milenarios de esta cultura de la sal y de este paisaje identificador de la cultura popular de la Bahía de Cádiz y elemento básico de su percepción.

## 5. Bibliografía

- ALMEYDA BENÍTEZ, J. 1881: *Memoria sobre la limpia de los Caños de la Carraca*. Cádiz.  
 ARCILA, M., y MACIAS, A., 1996: “Ordenación Territorial y Planificación Urbana”. En  
 BARRAGÁN MUÑOZ, J. M., Coord., *Estudios para la Ordenación, Planificación y Gestión Integradas de las zonas húmedas de la Bahía de Cádiz*, pp. 325-368. Barcelona.

- BARRAGÁN MUÑOZ, J. M., 1995: *Puerto, ciudad y espacio litoral en la Bahía de Cádiz. Las infraestructuras portuarias en la ordenación del espacio litoral de la Bahía de Cádiz.* Cádiz.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J. M., Coord., 1996: *Estudios para la Ordenación, Planificación y Gestión integradas de las zonas húmedas de la Bahía de Cádiz.* Barcelona.
- BENDALA GALÁN, M., 1980: “Andalucía, escenario de altas culturas. Tartessos”. En *Historia de Andalucía I*, pp. 93-116. Barcelona.
- BENOT, E., 1885: *Memoria de la limpia de la Bahía de Cádiz y Caño del Arsenal.* Cádiz.
- CLAVAL, P., 2002: “El enfoque cultural y las concepciones geográficas del espacio”. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles (AGE)* 34, pp. 21-40.
- CLAVIJO, S., 1961: La ciudad de San Fernando. Historia y espíritu. San Fernando.
- DOLLFUS, O., 1978: *El análisis geográfico.* Barcelona.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., 1982: “Cádiz en la Historia Moderna de Andalucía”. En *Cádiz en su Historia*, pp. 7-25. Cádiz.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., 1980: “El impacto americano”. En *Historia de Andalucía IV*, pp. 317-364. Barcelona.
- GIDDENS, A., 1984: *The Constitution of Society.* Cambridge.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., 1982: “El Puerto de Santa María en tiempos de Alfonso X”. *Gades* 9, pp. 209-242.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., 1983: “La obra repobladora de Alfonso X en las tierras de Cádiz”. En *Cádiz en el siglo XIII. Actas de las Jornadas Conmemorativas del VII Centenario de la muerte de Alfonso X el Sabio*, pp. 7-20. Cádiz.
- HÄGERSTRAND, T., 1970: “What about people in Regional Science?”. *Papers in Regional Science* 24 (1), pp. 6-21.
- HERUBEL, M., s/f.: *L'homme et la côte.* Paris.
- HURTADO EGEA, J. M., 1983: *Casas, cosas y plazas de la Isla de San Fernando.* Cádiz.
- IGLESIAS RODRIGUEZ, J. J., 1985: *Puerto de Santa María.* Cádiz.
- JUNTA DE ANDALUCIA, 1997: *Aglomeración Urbana Bahía de Cádiz. Plan de Ordenación del Territorio (Avance).* Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCIA y CASA DE VELÁZQUEZ, 1987: *Evolución de los Paisajes y Ordenación del Territorio en Andalucía Occidental. Bahía de Cádiz.* Cádiz.
- MAULL, O., 1960: *Geografía Política.* Barcelona.
- MILLÁN CHIVITE, J. L. y PÉREZ MULET, F., 1979-80: “El conjunto arquitectónico de la Isla de León en el cerco y las Cortes (1810-1812)”. *Boletín del Museo de Cádiz* 2, pp. 101-114.
- MURO OREJÓN, A., 1950: *La villa de Puerto Real, fundación de los Reyes Católicos.* Madrid.
- MURO OREJÓN, A. *et alii*, 1983: *Puerto Real.* Cádiz.
- ORTEGA CANTERO, N., 1987: *Geografía y Cultura.* Madrid.
- RAMÍREZ DELGADO, J. R., 1982: *Los primitivos núcleos de asentamiento en la ciudad de Cádiz.* Cádiz.
- SÁNCHEZ HERRERO, J., 1981: *Cádiz, la ciudad medieval y cristiana (1260-1525).* Córdoba.
- SÁNCHEZ HERRERO, J., 1984: “Cádiz medieval”. En *Provincia de Cádiz IV.* Sevilla.
- SANCHO SOPRANIS, H., 1943: *Historia de El Puerto de Santa María desde su incorporación al dominio cristiano en 1259 hasta 1800.* Cádiz.
- SUÁREZ JAPÓN, J. M., 1989: *La Casa Salinera de la Bahía de Cádiz.* Sevilla.
- SUÁREZ JAPÓN, J. M., 1991: *Frontera, Territorio y Poblamiento en la Provincia de Cádiz.* Cádiz.

- SUÁREZ JAPÓN, J. M., 2003: "Postales del litoral gaditano". En *Las costas de Cádiz desde el cielo*, pp. 7-17. Catálogo de la exposición Cádiz.
- TORREJÓN CHAVES, J., 1987: "Poder naval y urbanismo en la España del setecientos: la Nueva Población de San Carlos en la Isla de León". En *Actas del I Congreso del Estrecho de Gibraltar III*, pp. 145-158. Ceuta.
- VELASCO GARCÍA, C., 1984: *Aspectos urbanísticos y arquitectónicos del siglo XVIII en San Fernando*. Cádiz.
- ZOIDO NARANJO, F., 1982: *Bahía de Cádiz. Bases para la coordinación del Planeamiento Urbanístico*. Cádiz.