

EL MAR, EL HOMBRE, LA CIUDAD

Por VALENTIN SOUTO
Arquitecto

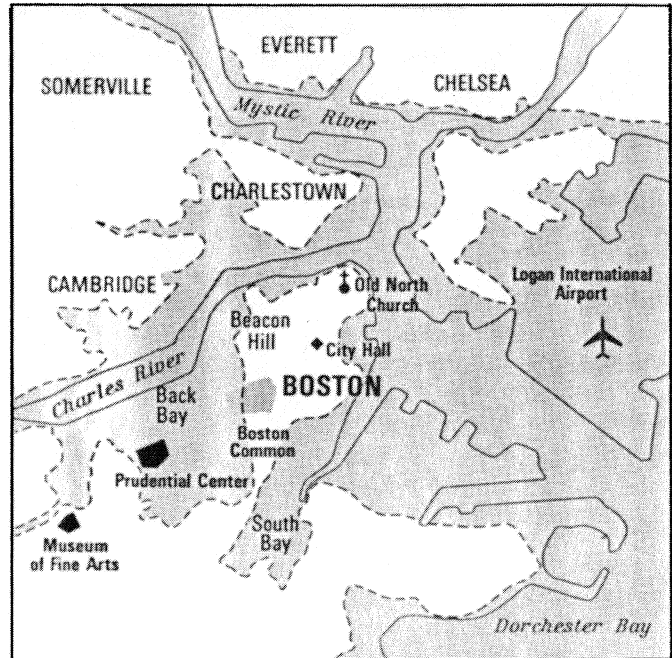


Fig. 1

EL MAR Y EL HOMBRE

Seguramente es un tópico afirmar la importancia del mar en la actividad humana; casi siempre esta afirmación se hace dentro de un discurso expresado en términos económicos: el mar como fuente —¿inagotable?— de recursos extractivos —la pesca, el marisqueo—, como soporte de una actividad industrial —la construcción naval, la fabricación de alimentos congelados o en conserva—, como vía de comunicación, etc., o en términos políticos —el valor estratégico de determinados enclaves marítimos, la importancia del control militar del mar—, pero muy pocas veces se alude al valor espiritual que el mar tiene para el hombre.

Quienes hemos vivido cerca del mar durante un tiempo prolongado —tal vez baste un breve período— sabemos que el mar forma parte de nosotros mismos, de nuestra esencia personal, porque el mar está asociado a nuestras vivencias, a nuestros sentimientos, a nuestra vinculación cósmica, e incluso a nuestro ciclo biológico.

La mayor parte de las veces nuestra relación con el mar es irreflexiva, como la respiración; el mar está ahí, a nuestro alcance, aunque no lo busquemos; en cualquier momento una visión fugaz entre las casas, una ráfaga de viento cargada de aromas salobres, nos hace sentir su presencia y, aunque no lo racionalicemos, su imagen, su olor, sus sonidos, alimentan nuestra alma.

Tal vez seamos más conscientes de la importancia que tiene el mar en nuestras vidas cuando las circunstancias nos separan de él. Es entonces cuando adquirimos la conciencia de que algo falta en nuestro íntimo ser, cuando padecemos de «ausencia del mar».

Los gallegos hemos acuñado el término «morriña» para expresar la herida abierta e incicatrizable que en nuestra intimidad nos produce el alejamiento del entorno físico y social en el que nos hemos criado —o creado—, como si el distanciamiento de los lugares en que nos hemos hecho como somos nos privase de parte de nuestro propio ser, nos hurtase un pasado imprescindible para vivir con plenitud el presente. Es en este sentido que podemos hablar de la «morriña del mar» que nos produce separarnos de él, dejar de percibirlo, privarnos de su magia cotidiana.

Porque alguna magia o poder de atracción habrá de tener el mar cuando provoca el deseo de vivir junto a él: la orla litoral, de unos cinco kilómetros de anchura, significa un 7% del territorio español y su población, que era a principios de este siglo del 12% de la total, es actualmente alrededor del 35% de ésta, lo que representa que la densidad de población de la banda costera es cuatro veces superior a la media nacional (datos contenidos en la Exposición de Motivos de la Ley 22/1988 de 28 de julio, de Costas).

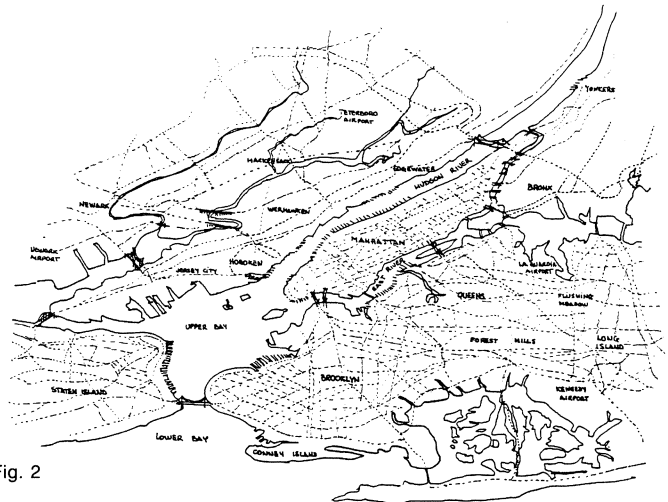


Fig. 2

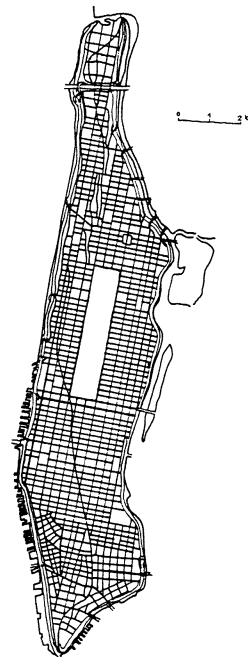


Fig. 3

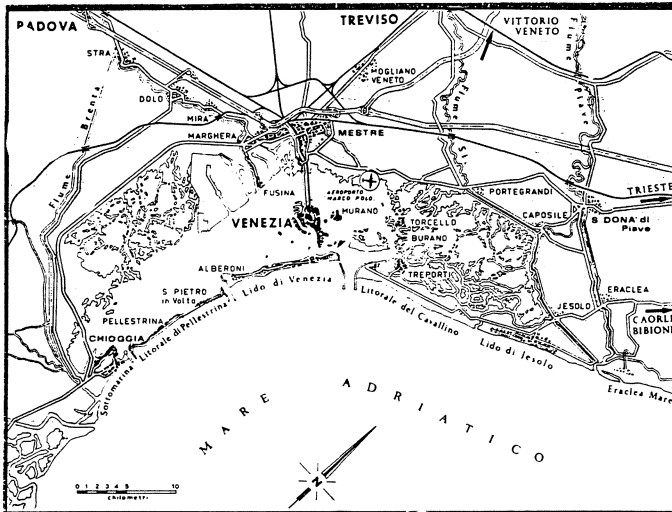


Fig. 5.—El ejemplo por antonomasia de ciudad insular: Venecia. Su inaccesibilidad terrestre era un idóneo método de defensa para una potencia naval, y al tiempo, no era obstáculo para el comercio marítimo al que debió su pujanza.

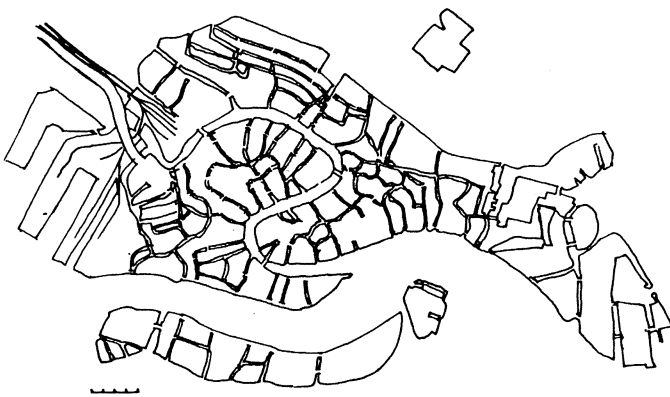


Fig. 6.—La intrincada red de canales de Venecia estructura la trama urbana, caracterizada por la «S» del Gran Canal.

Siendo esto así, también es consustancial con la naturaleza humana, en sus vertientes más negativas, que la costa haya querido ser acaparada, privatizada, convertida en privilegio para disfrute de unos pocos, que haya sido utilizada abusivamente, rentabilizando comercialmente sus valores intrínsecos, muchas veces burdamente, sin la mínima racionalidad y mucho menos sensibilidad o escrúpulo para conservar sus valores, explotando hasta matar a la gallina de los huevos de oro.

Tiempo es llegado de evitar que esto sea así, de conseguir entre todos que el comportamiento cainita de quienes acaparan o malversan lo que debe ser patrimonio de la humanidad sea execrado e impedido y de que nuestros esfuerzos se orienten a aproximar a nuestros ojos, a nuestro olfato, a nuestra piel, la imagen, el aroma, el contacto del mar, para que podamos recrearnos —o crearnos— con el maravilloso espectáculo de las olas, del encuentro del mar con el cielo en el horizonte, con el viento que levanta espumas y nos salpica la cara, con la zambullida en el océano limpio, con la ingravidez que sentimos en el seno del agua salada... con el disfrute, en suma, de la naturaleza libre que nos hace libres a nosotros mismos.

Por esto no podemos menos de celebrar que tengamos ya una ley que establece como sus objetivos «la defensa del equilibrio del litoral y su progreso físico, la protección y conservación de sus valores y virtualidades naturales y culturales, el aprovechamiento racional de sus recursos, la garantía de su uso y disfrute abierto a todos, con excepciones plenamente justificadas por el interés colectivo y estrictamente limitadas en el tiempo y en el espacio, y con la adopción de las adecuadas medidas de restauración». Ante esto, poco más puede decirse que «así sea».

Obviamente, para conseguir alcanzar los objetivos así planteados, es necesario que arraigue en la sociedad una mentalidad común, una actitud, una cultura, o como queramos llamarla, generadora de una tensión, un deseo colectivo, que se plasme en una demanda prioritaria de actuación política que encauce y ordene la suma de esfuerzos que serán necesarios para mejorar o recuperar el contacto sensitivo y espiritual del hombre con el mar.

Desde luego son muchos y muy importantes los problemas de la humanidad en estos tiempos finiseculares y se puede pensar que el asunto del que hablamos tiene escasa entidad frente a ellos, pero podemos reflexionar que en la raíz de la solución para casi todos estos problemas puede estar como denominador común la necesidad de adoptar una nueva actitud colectiva, tolerante y solidaria entre los hombres y no depredadora hacia el planeta. En este sentido, podemos comprender que el establecimiento de un firme compromiso social por la mejora de las condiciones físicas de los espacios costeros, especialmente los urbanos, para convertirlos en ámbitos de convivencia cívica, trasciende sus meros objetivos para incardinarse en un marco más amplio dentro de la nueva actitud, el «nuevo compromiso» entre los hombres y con la naturaleza, que es necesario para afrontar el mero milenio.

EL HOMBRE Y LA CIUDAD

Sin duda el origen de la ciudad reside en el comercio. Cuando los hombres precisaron intercambiar sus productos, en un proceso de especialización de las actividades, comenzaron a agruparse en núcleos de población en los que resultó que además del intercambio de objetos, de bienes, surgió un entrecruzar de pareceres, de ideas, de opiniones; es decir, nació la cultura. Resulta significativo que etimológicamente civilización proceda de civitas, denota hasta que punto el progreso social está propiciado por la interacción de los individuos en el marco estructurado de las ciudades. Así hoy podemos decir que el desarrollo social se concentra en las ciudades, no sólo en términos económicos —la ciudad continúa siendo primordialmente una agrupación con fines económicos—, sino en términos de conocimiento, de cultura que, en última instancia, son determinantes del avance económico.

Si admitimos como válida la ecuación «Material + Conocimiento = Constante», es decir, si consideramos, por ejemplo, que para producir un julio de trabajo se necesita quemar un kilogramo de carbón y que para producir la misma energía basta con desintegrar una infinitésima cantidad de uranio, advertiremos que lo importante para tener más energía no es sólo quemar más carbón sino descubrir nuevas formas de producirla, y deduciremos que las actividades supuestamente especulativas pueden ser más productivas que las convencionales y pragmáticamente consideradas como tales.

De ahí que la construcción social, en un mundo cada vez más terciarizado, esté progresivamente más focalizada en las ciudades. Cuando se habla de la «Europa de las ciudades», hemos de entender que es en la tupida, especializada —y jerarquizada— red de ciudades europeas donde reside el potencial de innovación, de desarrollo social, que deriva del incremento de conocimientos, que a su vez es posibilitado por el intercambio cultural, y que actúa como inductor de un proceso en el que el protagonista es el hombre, la sociedad, y en el que la ciudad es el recipiente y el catalizador.

Siendo, pues, llave el papel de las ciudades en la dinamización cultural, en la creación intelectual, y por consiguiente en el progreso social, es imprescindible reflexionar sobre la necesidad de adecuar la forma de las ciudades a tales funciones.

No podemos perder de vista que existe una mutua interacción entre la forma física del hábitat y la forma o el modo de vida, individual o socialmente considerado. Es claro que la personalidad, intereses, el carácter colectivo de los ciudadanos, incide notablemente en la configuración de la ciudad, dándole su cariz peculiar, su silueta y forma características, pero no es menos cierto también que la forma de la ciudad, su estructuración, su trazado, sus espacios, influyen —y mucho— en la forma de ser y de relacionarse de los ciudadanos, en lo que podemos llamar «el pulso de las ciudades».

Es difícil saber si la forma de la ciudad se debe al carácter de sus habitantes o si, por el contrario, es el carácter de los habitantes el que está determinado por la forma de su ciudad. Con casi total seguridad ambos fenómenos suceden simultáneamente, en una dialéctica ambigua influida por múltiples causas adicionales —especialmente las referidas a los intereses económicos—, y que va evolucionando paulatinamente en el tiempo. Tal vez lo más importante de esta reflexión sea adquirir la conciencia de que la alteración de alguno de los elementos que actúan en esta cadena produce repercusiones sobre los restantes factores; es decir, que la modificación de las formas de la ciudad tiene consecuencias en la forma de vida colectiva de los ciudadanos y que los cambios en la forma de concebir la vida por la generosidad de los habitantes demandan o inducen cambios en la morfología urbana.

Por eso no se puede concebir la evolución urbana sólo en función de análisis funcionales o económicos —sin negar en absoluto su importancia—, sino que es necesario captar el «espíritu de la época» para poder orientar la política de intervención urbanística, que permita servir adecuadamente a los intereses de los ciudadanos que son, lógicamente, sus últimos destinatarios.

Vivimos en una sociedad que parece estar reorientando sus intereses colectivos, dirigiéndolos desde «el producir más» hacia el «vivir mejor», en la que el medio ambiente se considera cada vez menos como un recurso limitado y fungible y en la que existe libertad de participación en la vida colectiva. La morfología de la ciudad tiene que dar soporte a la consecución de estos objetivos generales, so pena de contribuir a frustrarlos; por ello, necesariamente, tiene que cambiar, adaptándose al cambio social.

Ya casi nadie concibe la ciudad como la suma de meros alojamientos para la reproducción de la clase obrera, o como la localización utilitaria de actividades económicas y productivas. De todas formas, aún no se ha extinguido la raza de los «depredadores urbanos» que han causado enormes estragos en las ciudades, durante la etapa de crecimiento desordenado de los años 60. Aunque hayan sido parcialmente domesticados por la imposición de cesiones, de asunción de compromisos de urbanización, de creación de dotaciones, de equipamientos, subsisten todavía quienes conciben la ciudad exclusivamente como mero marco especulativo, como coto de caza de plusvalías. Pero las condiciones del mercado han variado, y la demanda está cada vez menos dispuesta a admitir las vergonzosas condiciones de edificación y urbanización que eran tónica común en la oferta inmobiliaria y urbanística no hace muchos años, por lo cual, el objetivo maximalista en la obtención de beneficios en el mercado urbano, está progresivamente matizado por las concesiones a las mejoras en la calidad formal de la ciudad.

Es evidente que nuestras ciudades heredan de su pasado muchas deficiencias, muchas carencias que es necesario subsanar o solventar, aunque sea imposible hacerlo inmediatamente. Cada vez más la conciencia social se torna más sensibilizada al respecto y emerge una creciente demanda de calidad de vida urbana, de espacios de relación, de equipamientos, de servicios, y también de referencias, de significantes urbanos que permitan la iden-

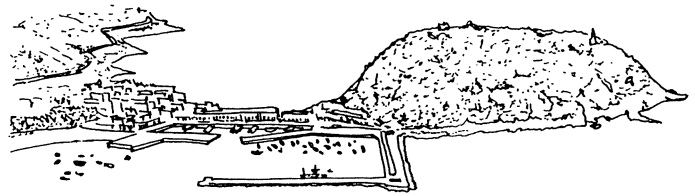


Fig. 7

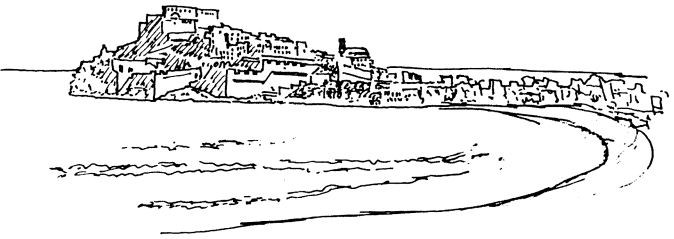


Fig. 8

Figs. 7 y 8.—Las penínsulas y sus istmos propician la singularización de los emplazamientos urbanos. Dos ejemplos a pequeña escala: Guetaria y Peñíscola.



Fig. 9.—El emplazamiento peninsular de Gijón favorece la dualidad en el uso del litoral: al Este la playa, al Oeste el recinto portuario.



Fig. 10.—La Coruña es el paradigma de la ciudad peninsular, con puerto y playa a ambos lados del istmo. La construcción del Paseo Marítimo siguiendo el larguísimo perímetro costero urbano está permitiendo hacer omnipresente al mar en la vida ciudadana.

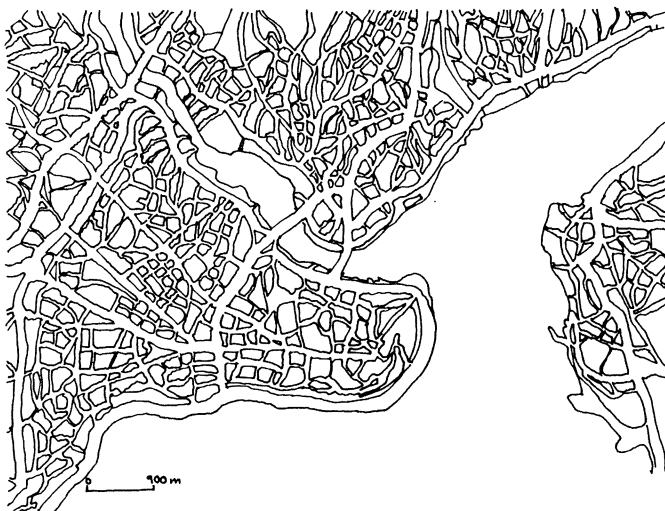


Fig. 11.—El casco histórico de Estambul ocupa la península triangular comprendida entre el Bósforo y el Cuerno de Oro.

tificación de las personas con la ciudad, que son reclamados a los responsables políticos, especialmente, como es lógico, a los municipios, que tienen encomendada la difícil tarea de paliar las deficiencias acumuladas con los presupuestos actuales, siempre exiguos ante la magnitud de la tarea.

A poca sensibilidad que se tenga, se puede captar en el ambiente que estamos en el tiempo de recuperar las riendas del control de la producción de la ciudad, para orientarla, en lo que podríamos llamar «nuevo humanismo urbano», hacia la satisfacción de las necesidades del hombre, para crear el medio adecuado para la construcción de la personalidad individual y para integrar un marco idóneo para las relaciones humanas que son propias, características y esenciales en la ciudad.

Comentábamos antes lo significativa que resulta la procedencia etimológica de la palabra «civilización»: es también muy interesante detenerse a pensar que la palabra «ciudadano», además de habitante de la ciudad, connota significados de persona libre, de ejercicio de derechos y deberes «cívicos» —otra interesante derivación semántica— en una sociedad autogobernada democráticamente. Si estamos de acuerdo en este concepto de ciudadanía, todo lo hasta aquí dicho quiere significar que el reto del presente es situar a la ciudad a la altura de los ciudadanos.

LA CIUDAD Y EL MAR

Hemos argumentado que la ciudad es el ámbito por excelencia en que se adquiere la dimensión «ciudadana» de la persona humana, es decir, en donde se vehiculiza su proyección social, y también hemos reflexionado acerca de la importancia que la relación sensitiva con el mar tiene para los hombres, como recurso espiritual en la integración de su personalidad. Con ello llegaremos necesariamente a la conclusión de que las ciudades costeras son unos lugares privilegiados en los que confluye la presencia de la naturaleza libre en una de sus más fascinantes facetas, con la ordenación del espacio debida al intelecto y el esfuerzo humano. Por eso las ciudades marítimas tienen un aura, un encanto especial para el hombre, que las hace distinguirse en el conjunto de las urbes.

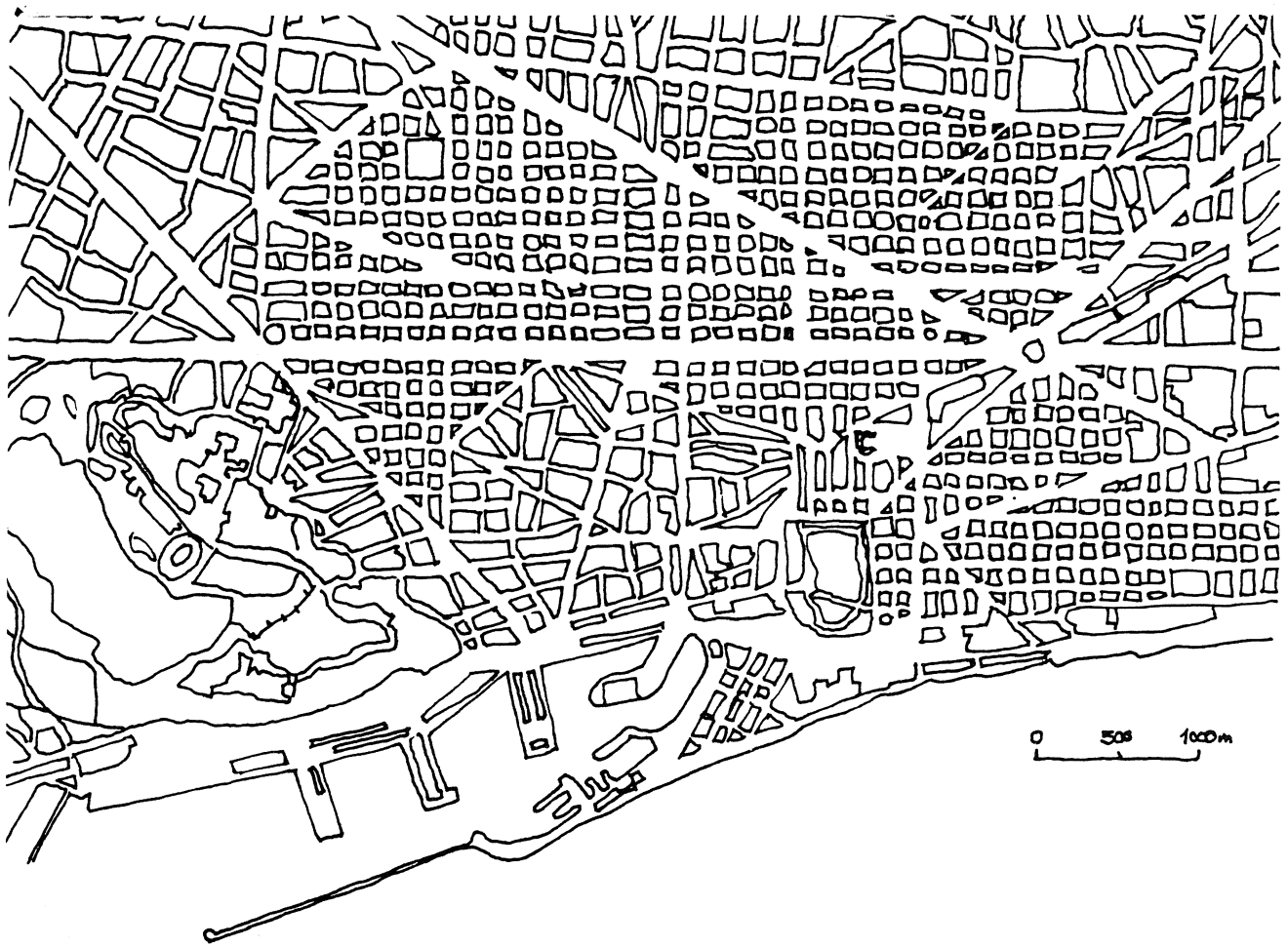
Además de los aspectos económicos, estratégicos o pragmáticos de toda índole, en la fundación de las ciudades el hombre ha buscado casi siempre la singularidad del enclave natural, como si el «genius loci» fuese a impregnar de personalidad al producto de sus esfuerzos, ofreciéndole más facilidades para conseguir el ideal de la ciudad bella —la búsqueda de la belleza, aun entendida según diversos patrones culturales, es aspiración constante en la historia de la humanidad—. De ahí que la mayor parte de las ciudades se ubiquen en lugares que son referenciales en un contexto territorial inmediato. —Pensemos en la colina de la Acrópolis de Atenas, en la isla de la cité de París, en la laguna de Venecia, en la isla de Manhattan, en tantos y tantos ejemplos posibles—.

A partir de la singularidad natural del enclave en el territorio, el hombre ha construido la especificidad urbana, como si aceptase el reto de realzar el hito que la naturaleza le ha ofrecido —El Mont Saint Michel o Peñíscola serían los paradigmas de esta afirmación—. Incluso en implantaciones urbanas tan racionalizadas y que parecen confiar toda su potencia formal en la propia configuración urbanística, en la planta «ex novo» de la ciudad, como es el caso de Brasilia, se ha querido apoyar la singularidad urbana con la creación de un lago artificial, que significa al enclave en el territorio.

No cabe duda de que un espacio singular en el territorio lo constituye la línea de la costa, el lugar de encuentro de la tierra con el mar; por eso, en casi todas las ciudades costeras, el borde marítimo es un lugar privilegiado dentro de la trama urbana, porque consciente o inconscientemente, en el proceso de generación de la ciudad, la sociedad ha sido captada por la fascinación de ese lugar y ha tendido a ubicar en él sus espacios más representativos, sus edificios más nobles. Casi seguramente todos nosotros, cuando llegamos de viaje por primera vez a una ciudad costera que no conocemos, nos dirigimos instintivamente a la orilla urbana, porque esperamos que sea allí en donde se encuentre lo más digno de ver y de conocer de la ciudad. Parece además que cuanto mayor es el encanto natural del lugar, mayor pueda ser la inspiración que provoque en el hombre, como si le sugiriese la necesidad de esforzarse en el empeño de crear unos espacios urbanos singulares —evoquemos ahora la imagen increíble del conjunto urbano de Venecia—.



Fig. 12.—El casco antiguo y el ensanche de San Sebastián se ubican en el istmo delimitado por la Ensenada de la Concha y el río Urumea. El puerto, determinante de la génesis urbana, no ha seguido el crecimiento de la ciudad, que ha tenido otros impulsos económicos, y ha quedado limitado a unas pequeñas dársenas al pié del Monte Urgull.



Figs. 13 y 14.—El puerto de Barcelona ocupó el frente marítimo de la ciudad histórica. El encauzamiento de la expansión portuaria hacia el Sur, al otro lado de la montaña de Montjuic, ha permitido disponer al Norte de un frente urbano —anteriormente ocupado por fábricas— que recientemente ha sido dignificado con la construcción de la Villa Olímpica, dentro de una operación urbanística de apertura de la ciudad al mar.

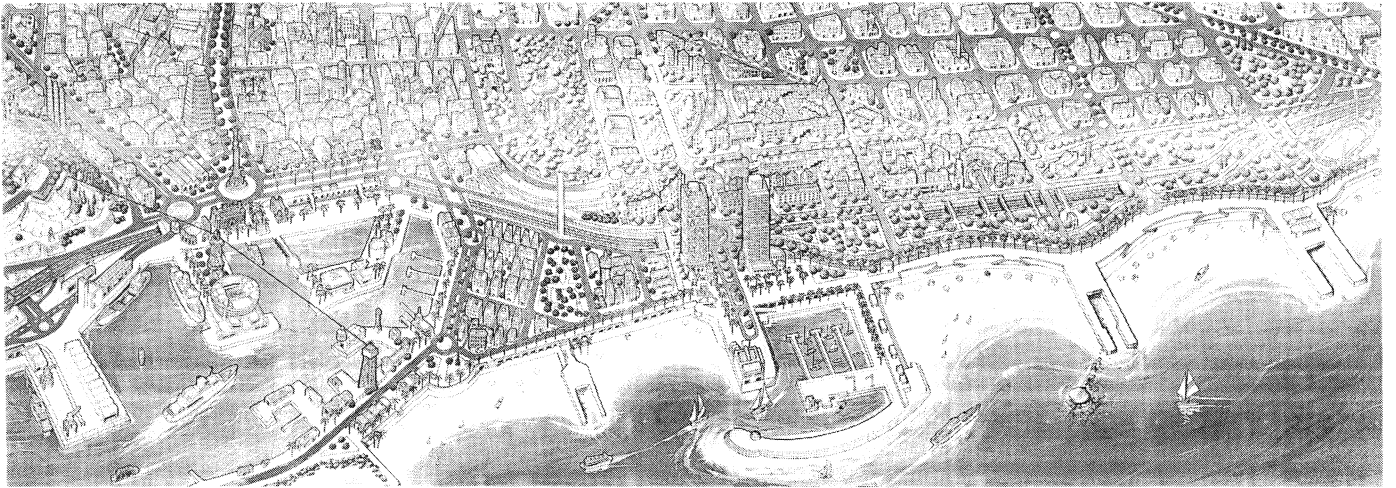


Fig. 14

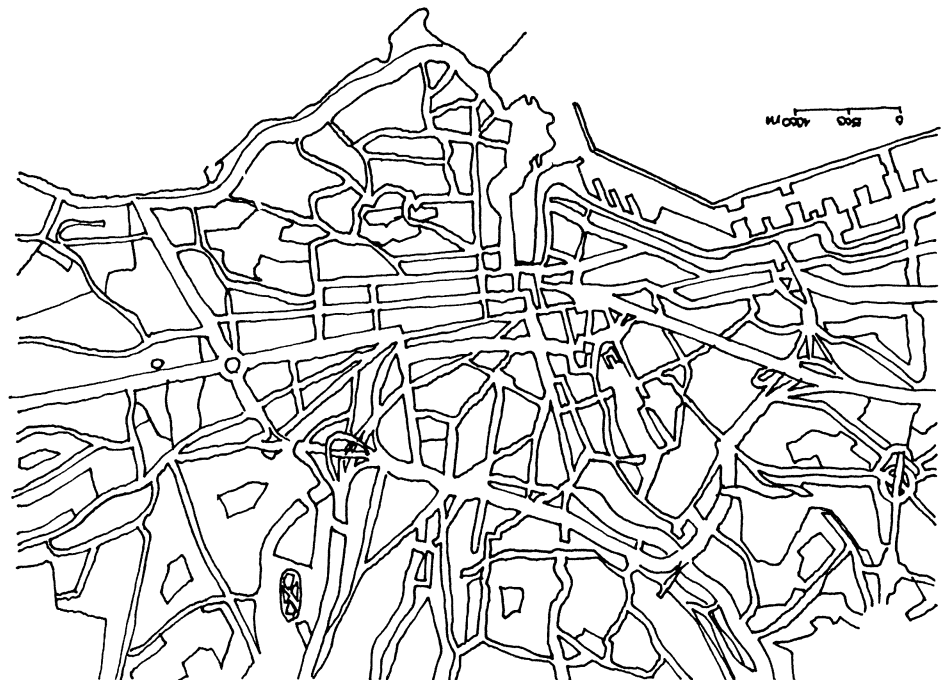


Fig. 15.—Marsella.

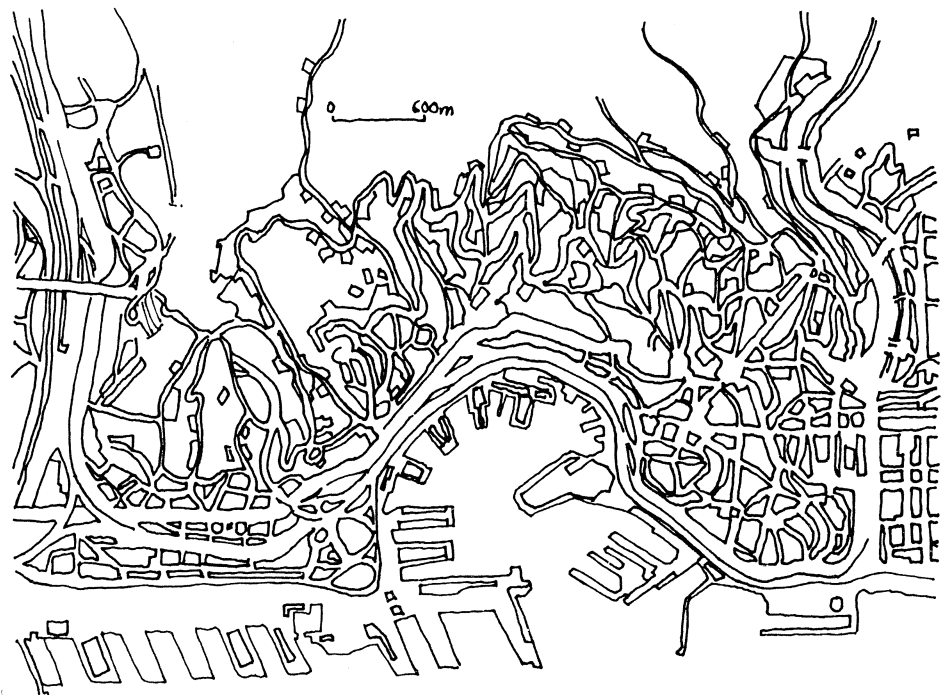


Fig. 16.—Génova.



Fig. 17.—Málaga.

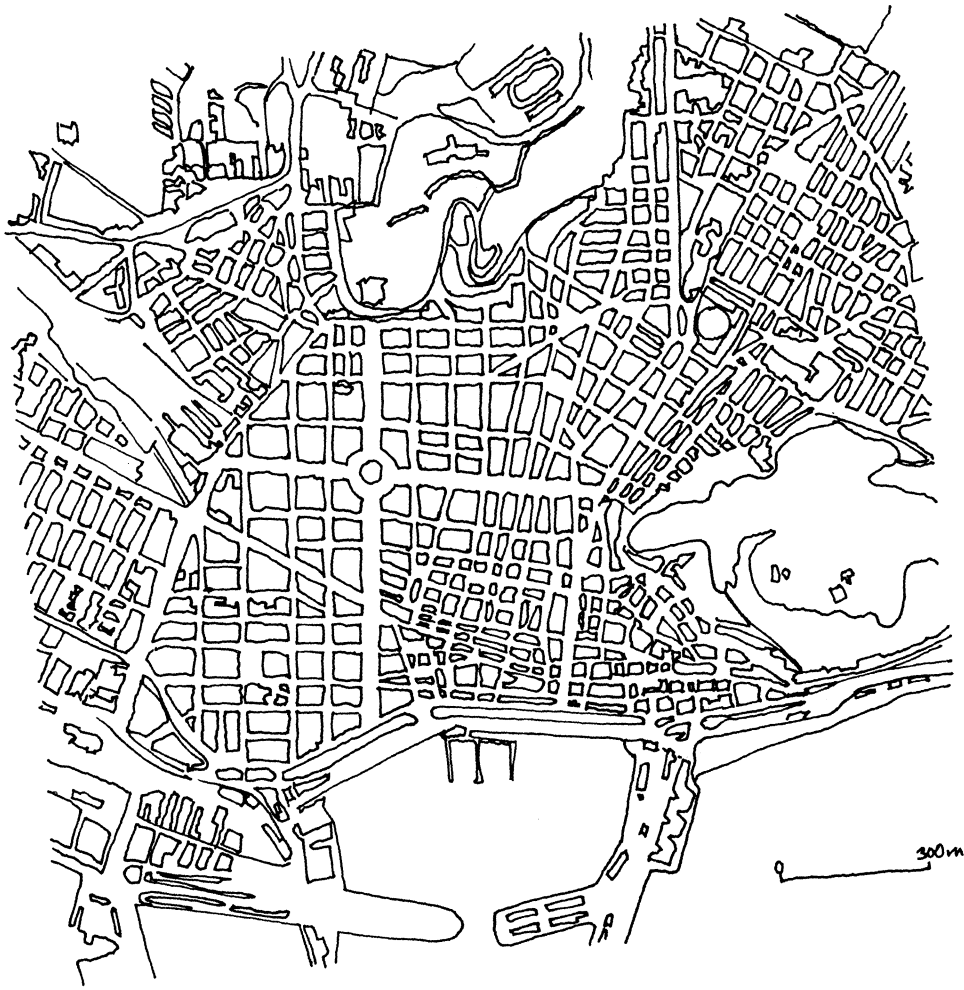


Fig. 18.—Alicante.



Fig. 19.—Santa Cruz de Tenerife.

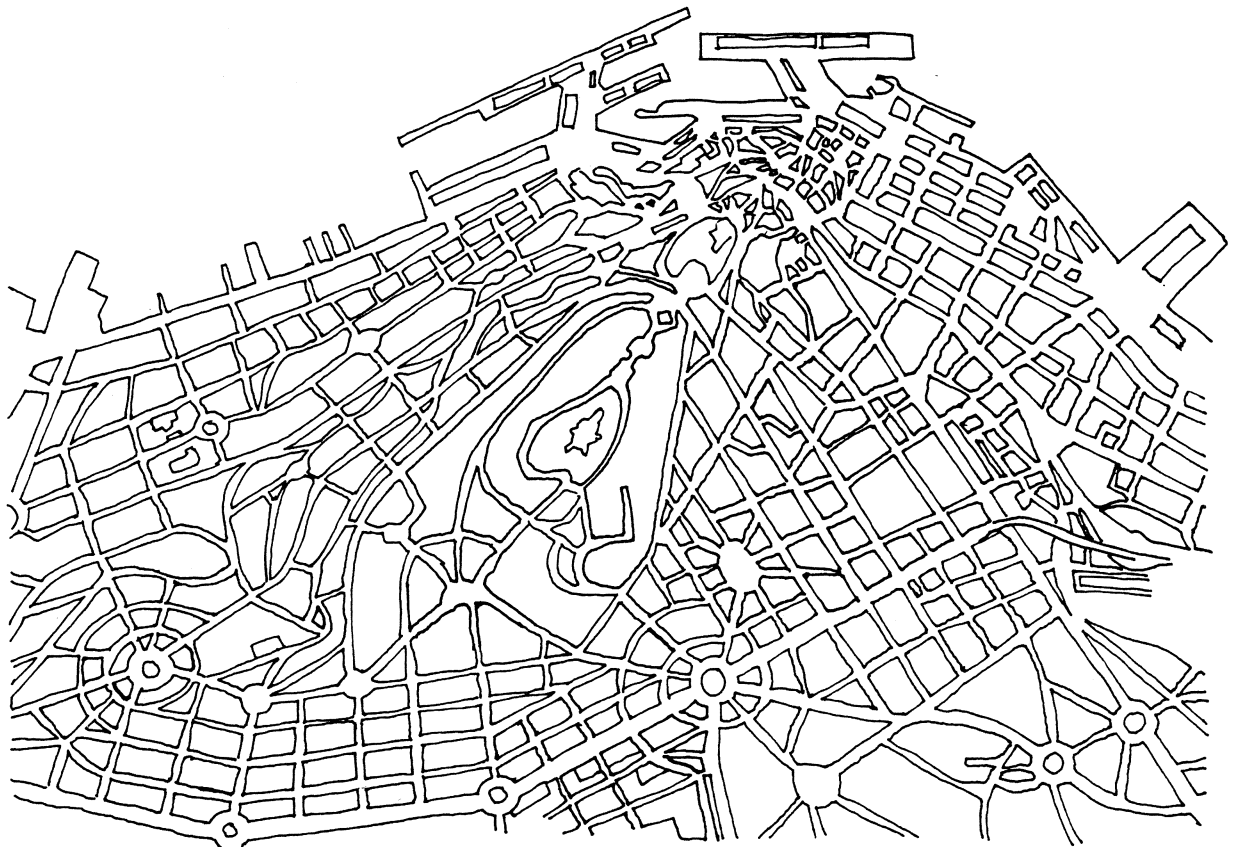


Fig. 20.—Vigo.

Sucede, sin embargo, que el borde costero de la ciudad es un espacio requerido para actividades económicas que son fundamentales en la ciudad: la pesca, el comercio, la industria vinculada al mar. Existe entonces una necesidad de compartir el espacio del perímetro costero entre el puerto y los espacios urbanos —la playa, el paseo marítimo— y se establece una pugna para la ocupación del espacio disponible— a menor longitud costera urbana, mayor será el conflicto—. Los intereses sociales predominantes serán los encargados de dirimir la disputa; en la medida en que estos intereses se modifiquen en el tiempo, variará en correspondencia la forma de la ciudad.

Existe una amplia casuística en las soluciones urbanas dadas a los frentes costeros, desde la ocupación portuaria —el caso de Barcelona, de Génova, de Vigo— hasta la apropiación urbana de la costa —San Sebastián, Cannes—, pasando por todas las soluciones intermedias: Gijón, Santander, Río de Janeiro...

Obviamente, los casos extremos representan grandes inconvenientes; las ciudades en las que el puerto las ha separado del mar, viven de espaldas a él y pierden la ventaja de su condición marítima para su vida social, y las que han alejado el puerto pierden el beneficio económico que éste les reportaría. En el último caso la ciudad, si subsiste como tal es que tiene una base econó-

mica ajena a la actividad marítima y por tanto el puerto representaría una mejora de la que puede prescindir; en cambio el primero de ellos es especialmente frustrante para los habitantes de la ciudad ya que están sometidos al suplicio de Tántalo: tienen al mar al alcance de la mano y no pueden tocarlo; por eso, en la medida de lo posible, siempre tratarán de hacer un esfuerzo por acercarse al mar, como ha sucedido recientemente en Barcelona, donde se está «redescubriendo» el frente marítimo desde la Barceloneta al Poble Nou. Otras ciudades litorales no han tenido todavía la oportunidad de abrir la barrera que las separa del mar, de crear los espacios urbanos en los que sus ciudadanos puedan establecer una común unión entre ellos y el océano, de establecer un vínculo social trenzado con algas y con la línea del horizonte, de incorporar a su cotidianeidad la imagen azul, gris, verde, violácea, de las aguas infinitas..., pero no cabe duda de que lo intentarán si realmente ello constituye un deseo colectivo y si es así, también es seguro que lo conseguirán, ya que siguiendo a Italo Calvino (las ciudades invisibles, Ed. Minotauro) estamos convencidos de que «no tiene sentido clasificar a las ciudades en dos especies, las felices y las infelices, sino en otras dos: las que a través de los años y las mutaciones siguen dado su forma a los deseos y aquellas en las que los deseos o bien logran borrar la ciudad o son borrados por ella».

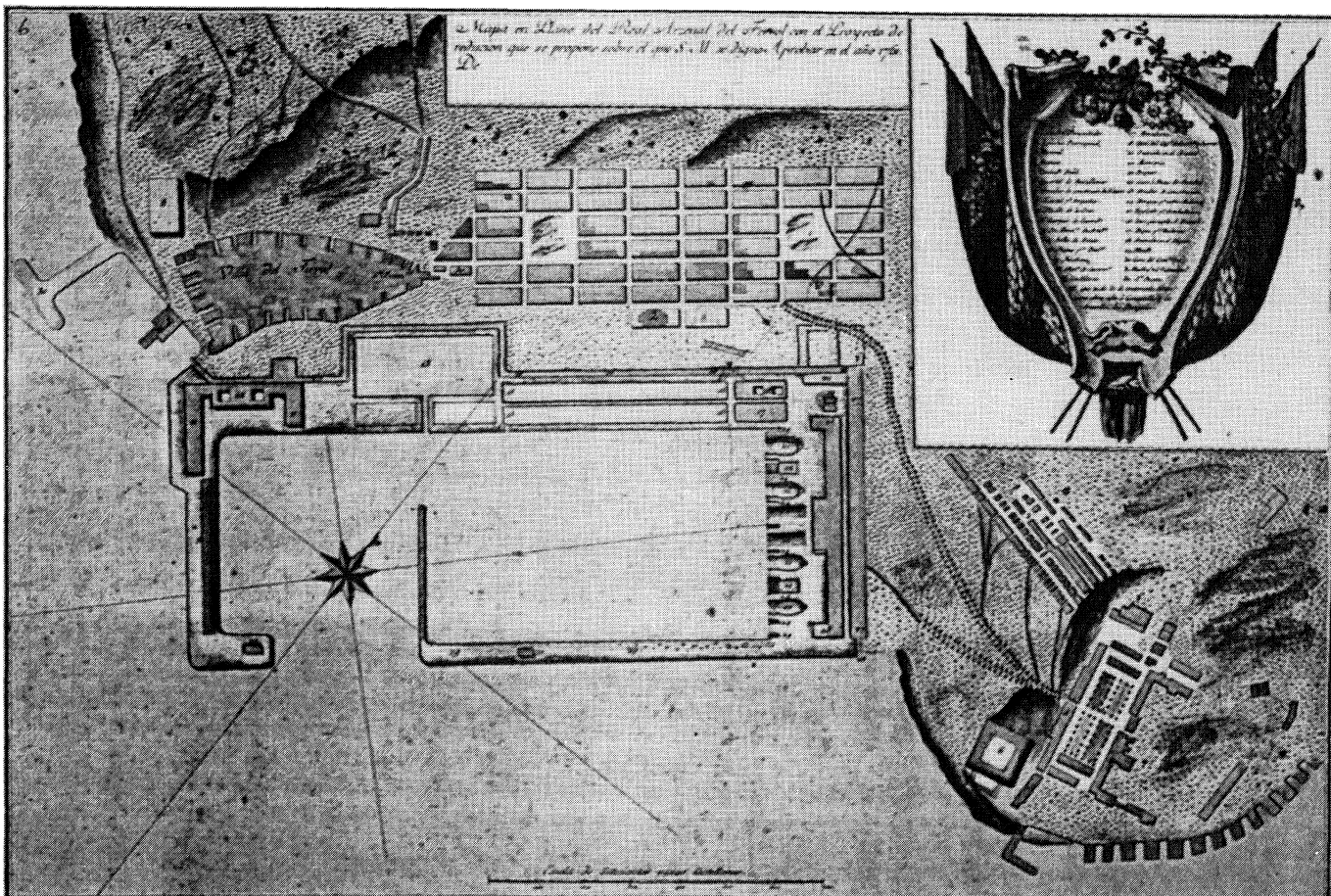


Fig. 21.—El Barrio de la Magdalena de Ferrol es el ejemplo más claro de desarrollo urbano supeditado al puerto —el Arsenal en este caso—. Plano del proyecto de reducción del Real Arsenal de 1761.



Fig. 1.—ATRACCION DESPERTADA POR LA NUEVA VIA.