
NOTICIAS Y COMENTARIOS

POR TIERRAS DEL SUROESTE ATLÁNTICO ANDALUZ Y EL NORTE DE ÁFRICA

CRÓNICA DEL IX COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA
URBANA «CIUDADES, CULTURAS Y FRONTERAS EN UN MUNDO EN CAMBIO»
(SEVILLA-CÁDIZ-CEUTA, 9-14 DE JUNIO DE 2008)

Juan Ignacio Plaza Gutiérrez
Luz Marina García Herrera

Hace ahora dos años, se cerraba la reseña del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana publicada en las páginas de este mismo Boletín con esta salutación: *«nos vemos en el siguiente»*. Y a buen seguro que así ha sido. Siguiendo la estela de aquel encuentro y aplicando idéntico formato, se celebró del 9 al 14 de junio el IX Coloquio que tuvo su inicio en Sevilla y fue clausurado el sábado 14 de junio en la ciudad autónoma de Ceuta, no sin antes haber transcurrido por Cádiz, Gibraltar y Tetuán. El éxito y elevada aceptación de este Coloquio fue fruto de la combinación de varios factores ya aplicados en la edición anterior: trabajo de campo realizado de forma itinerante —con desplazamientos bien pensados por tierra y por mar—, intercalado con ponencias y debates relajadamente ubicados en el calendario de las Jornadas, así como dilatados y estratégicos huecos muy bien distribuidos y pensados para pasear, conocer individualmente y perderse agradable e intencionadamente por las ciudades y lugares visitados. Una fórmula muy adecuada para aprender y conocer pasándose, además, muy bien. Y, sobre todo, un factor básico y decisivo: la concienzuda e intensa preparación que los organizadores, integrados en el «Grupo de Investigación Desarrollo Rural y Urbano» del Plan Andaluz de Investigación (Junta de Andalucía)¹, le dedicaron desde el primer momento en que asumieron la responsabilidad del Coloquio y Jornadas, la

1 Inmaculada Caravaca, Víctor Fernández, Rocío Silva, Gemma González, Antonio García, José Luis Ruiz, Carlos Romero, Aída Mendoza, Dolores Lobillo, Paloma López, Isabel Luque, Raúl Puente, Juan José Ruiz, Pilar Tassara y Andreas Voth, muy ayudados por Juan Ojeda en la visita a Tetuán y por José Manuel Pérez en los días que el Coloquio transcurrió en Ceuta, ayuda esta última de una valía inestimable tanto en el acercamiento al conocimiento histórico, urbano y territorial de la ciudad, como en los aspectos relacionados con la logística y en la misma atención personal que constantemente prestó.

atención constante y exquisito trato que mostraron en todo momento a cuantas preocupaciones y dudas plantearon los asistentes y la perfecta coordinación de todas las tareas de que dieron muestra; el factor humano ha sido, pues, imprescindible.

El Coloquio se planteó con unos objetivos claros y bien definidos desde un primer momento, que engarzaban con el lema general que presidió las Jornadas:

«profundizar en el debate sobre el comportamiento de ciudades de distintas escalas, pero básicamente pequeñas y medias, en ámbitos geográficos en los que los contrastes culturales y las diferentes condiciones fronterizas hacen especialmente necesarias las actitudes innovadoras».

Y a tal fin, su estructura giró en torno a tres ponencias interpuestas entre diversas visitas a periferias urbanas y centros históricos, y varios traslados de unas ciudades a otras. El itinerario seleccionado por los organizadores del Coloquio Sevilla-Cádiz-Gibraltar-Ceuta-Tetuán constituyó un desplazamiento permanente entre fronteras; así atravesamos transiciones urbanas en una misma ciudad, fronteras geográficas cruzando el Estrecho de Gibraltar, fronteras políticas al pasear por Gibraltar, Ceuta o adentrarnos en Marruecos, y fronteras temporales al callejear en una excolonia española como Tetuán. La visita permitía asimismo tomar contacto con culturas urbanas diferenciadas —las especificidades de Cádiz, el enclave inglés de Gibraltar, la pluriculturalidad de Ceuta o la medina de Tetuán—. Si el itinerario respondía a los tres primeros términos que definían el coloquio —ciudades, culturas y fronteras—, los vocablos más repetidos en todas, o buena parte de las ponencias, aludían a una realidad en transformación: capacidad creativa, innovación, inteligencia, conocimiento, y cambio.

El Coloquio inició su andadura el lunes, 9 de junio, por la mañana en el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, dentro del complejo del Monasterio de la Cartuja. El Catedrático Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle desarrolló la *Ponencia inaugural sobre «Conocimiento e Innovación para el desarrollo de ciudades intermedias»*. Su intervención trataba de establecer una vinculación entre las investigaciones sobre los sistemas urbanos, la ordenación y el desarrollo territorial, por un lado, y los territorios innovadores en el contexto de la sociedad del conocimiento, por otro.

La renovada importancia de las ciudades europeas se ha reflejado en la demanda de mayores competencias y recursos así como en la proclamada necesidad de construir un sistema urbano europeo más equilibrado. Partiendo del concepto de ciudad intermedia innovadora, se analizó la importancia del sistema de ciudades para la promoción de un desarrollo regional más equilibrado y sostenible, centrándose en las potencialidades y limitaciones de las ciudades intermedias en relación con el conocimiento, la creatividad y la innovación, tanto en el plano económico como social. El proyecto europeo de desarrollo policéntrico constituye un reto para las políticas de desarrollo y ordenación territorial. En este sentido las denominadas ciudades intermedias, capaces de generar crecimiento y reequilibrar el territorio, son objeto de un interés renovado debido a su capacidad para dinamizar el entorno. No se trata de que las metrópolis hayan perdido sus ventajas comparativas sino que algunas ciudades intermedias, a pesar de sus divergentes trayectorias, han logrado aminorar los contrastes que las distanciaban de aquellas. Para el ponente, refutando otras interpretaciones, el éxito hay que buscarlo en la capacidad de estas ciudades que, superando las fuertes tenden-

cias polarizadoras características de las actividades con mayor intensidad tecnológica y de conocimiento, logran crear ambientes innovadores; la producción o aplicación de diferentes formas de conocimiento, que propician el aprendizaje colectivo local, y la inserción en redes supralocales son los elementos que los sustentan.

El profesor Méndez defendió la concepción de la innovación más allá de su repetida dimensión tecnológica y económica, lo que requiere incorporar la denominada innovación comunitaria (destinada a lograr mejoras en la gestión de los asuntos urbanos, una profundización en la democracia participativa y una más efectiva satisfacción de las necesidades de la población). Asimismo señaló que existe un vacío en los estudios respecto a los factores clave que explican la posición favorable alcanzada por algunas ciudades. En este sentido, entre los elementos esenciales en una ciudad innovadora, destacó que el conocimiento acumulado, puesto en valor mediante estrategias creativas, procesos de aprendizaje y organización en redes, permite mejorar su competitividad económica, el bienestar y la cohesión social, la sostenibilidad ambiental y una gobernanza más participativa. Pero la desigual capacidad de las ciudades para alcanzar esa situación sugiere la existencia de algunos factores prioritarios; entre éstos el profesor Méndez insistió en la importancia de los recursos específicos, el liderazgo de los actores locales, un marco institucional apropiado, las redes locales de cooperación, y una gobernanza participativa y multiescalar.

Las seis comunicaciones presentadas fueron relatadas por la profesora Gema González Romero, de la Universidad de Sevilla, que realizó una aproximación rigurosa y sistemática al conjunto de trabajos. Estos versaron sobre formas de gobierno innovadoras en las ciudades intermedias catalanas; los procesos de innovación en una ciudad media de Castilla la Mancha; los conflictos entre las estrategias económico-culturales y el patrimonio en Burgos; las estrategias urbanas para mejorar la competitividad económica de Guadalajara; los efectos del capital foráneo sobre una ciudad media desfavorecida; y las manifestaciones de la ciudad difusa en el entorno de las ciudades medias castellano-manchegas.

Tras la sesión de la mañana, la tarde del lunes 9 de junio se centró en el primero de los recorridos de estas Jornadas, la *visita al conjunto histórico de la ciudad de Sevilla*, magníficamente guiada por Víctor Fernández Salinas, profundo conocedor del centro urbano hispalense y de sus problemas, amenazas y avatares diversos. En esta visita se plantearon los aspectos básicos para la protección de uno de los conjuntos históricos mayores de España, así como los principales procesos que lo afectan durante los últimos años. Como muy expresivamente recogió el mismo Víctor en el cuadernillo- guía del recorrido, «sociedad, economía y cultura se entremezclan con formas, funciones y símbolos» en la interpretación del espacio visitado, desgranando en las explicaciones elementos morfológicos significativos —como todo lo referido al estilo «regionalista» sevillano, a la arquitectura «bastarda» (muro sobre el hueco, ladrillo fino) o a la clarificación histórica del momento al que pertenecen las célebres «casas-patio» sevillanas (del siglo XIX)—, comprendidos como herramientas adecuadas para el entendimiento de las formas y construcciones urbanas que fueron visitadas. Un centro o casco histórico contradictorio y paradójico en sus límites (la delimitación actual del área protegida como «conjunto histórico data del año 1990) y en el que la arquitectura civil de antes del siglo XIX sólo llega a representar un 3% del mismo, a diferencia de lo que sucede, por ejemplo, en Cádiz.

El recorrido por el conjunto histórico partió del sur (la Plaza de la Virgen de los Reyes era el punto de encuentro, en el corazón monumental de la ciudad). Muy próxima a ella, se hizo una primera parada en la recoleta y gustosa Plaza de Santa Marta, lugar representativo, como otros de este centro histórico, de la herencia del entramado urbano musulmán. En ella se sintetizan los valores de lo que es la ciudad privada, la ciudad recogida, introspectiva, muy en consonancia con la idea musulmana, y en claro contraste frente a la cercana y más turística Plaza de la Virgen de los Reyes. Y la visita siguió por el Barrio de Santa Cruz (Plaza de Doña Elvira, Hospital de los Venerables, Callejón del Agua) para adentrarse, más tarde, por la calle Abades, la Iglesia de la Santa Cruz, Guzmán el Bueno y Luchana, en el recinto urbano de este conjunto histórico en el que pervive en su morfología y entramado la huella de lo mudéjar. Dos recintos merecieron especial atención: la Plaza de la Alfalfa, un espacio con vida comercial tradicional y en el que estuvo asentado un mercado medieval y la carnicería Mayor de la Sevilla barroca, y la Plaza del Cristo de Burgos (también conocida por su nombre antiguo —Plaza de Argüelles— o como Plaza de San Pedro, simplemente, por la iglesia homónima ubicada en uno de sus vértices); esta última, de forma rectangular, albergó la primera fábrica de tabacos de Sevilla hasta que fue trasladada, ya en el siglo XVIII, a la actual sede de la Universidad de Sevilla. La morfología actual de esta plaza es producto de la reforma decimonónica (1865) que sobre ella se impuso.

En el tránsito de este borde norte del casco histórico hacia el espacio centro y sur, mereció especial atención el reconocimiento «in situ» y explicación de uno de los problemas urbanos de impacto más negativo en el conjunto histórico hispalense: la urbanización del antiguo solar de la Plaza de la Encarnación, en pleno corazón urbano, sobre el que la intervención arquitectónica ha creado un proyecto inconcluso y actualmente detenido (que dura ya ocho años), totalmente rompedor con la imagen tradicional, que ha desmantelado el reducto arqueológico más importante de la Sevilla romana y lo ha sustituido por la construcción de unas «setas» (así denominadas por la forma que adquieren) que no son sino pretendidas estructuras de hormigón que quieren albergar galerías comerciales. Y todo ello adobado con la publicidad institucional y oficial del proyecto que quiere realizarse en esta zona: «Sevilla, la construcción de un sueño».

El último sector de esta visita al centro histórico recorrió un espacio urbano (zona centro y sur de todo este conjunto) dominado por la intensidad de la actividad comercial y la ubicación de los edificios representativos de la actividad financiera y bancaria y del poder público y ciudadano, pero del que no estaban ausentes tampoco edificios históricos de valor e iglesias (Palacio de la Condesa de Lebrija, de Pumarejo, Iglesia del Salvador). El eje La Campana-Calle Sierpes es el corredor emblemático del comercio; de la otra de las funciones son representativas la Plaza Nueva (de mediados del siglo XIX, abierta sobre lo que era el Convento de San Francisco y a la que desemboca la calle Sierpes), la Plaza de San Francisco (entre ambas se interpone el Ayuntamiento, con acusado contraste de fachadas según una u otra de las plazas a las que se abre) y la Avenida de la Constitución, por donde discurre, asimismo, el recuperado y renovado tranvía, y por donde esta primera visita del Coloquio desembocó en su punto final, el espacio patrimonial más señalado de Sevilla y donde se reúnen los tres referentes que se integran en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO: la Catedral, el Archivo de Indias y los Reales Alcázares. Precisamente con una visita a estos últimos, magníficamente guiada y explicada por José Luis Ruiz, se cerró esta primera Jornada del Coloquio.

El martes 10 de junio, la ciudad de *Sevilla* siguió siendo referente principal y protagonista del recorrido marcado por el Coloquio para la primera parte de este día, pero ahora ya *en su perímetro, en parte de sus bordes metropolitanos*, partiendo para ello de un punto común situado junto al propio río Guadalquivir, la Torre del Oro y las Atarazanas, que acogen también a la no tan conocida —pero no por ello menos importante— «Torre de la Plata». Inmaculada Caravaca y Antonio García impartieron y guiaron toda una sesión magistral de trabajo de campo donde dos fueron los referentes más destacados: uno, de orden físico y territorial, la consideración del río Guadalquivir como eje central de una buena parte del área metropolitana sevillana y la diferenciación de las tres grandes unidades en torno a las que se articula este espacio metropolitano (la propia depresión del Guadalquivir —la Vega—, los escarpes —Alcores y Aljarafe— y las campiñas); el otro, conceptual y funcional, la formulación de una cuestión que orienta el análisis y el reconocimiento territorial realizado: ¿se comporta este área metropolitana como un «territorio inteligente»?; expresión y término muy ligado a los procesos de difusión e innovación pero no sólo de orden tecnológico y económico, sino con un sentido que trasciende este orden y enlaza con la sostenibilidad, el paisaje, el patrimonio y la diversidad de usos del territorio. Como afirman los mismos autores del magnífico documento-guía utilizado en esta salida de campo,

«un territorio inteligente no es sólo producto de una gestión eficiente del mismo, sino que también requiere un uso inteligente por parte de los ciudadanos, para aprovechar las oportunidades creadas, al mismo tiempo que generan o reclaman otras».

Al igual que otras áreas metropolitanas, ésta de Sevilla es un territorio muy cambiante y complejo que está siendo objeto de transformaciones desigualmente profundas y significativas: nuevas lógicas territoriales, procesos de difusión territorial, crecimiento físico que va de la ciudad nuclear a la región metropolitana, manifestaciones expresivas de policentrismo (metrópolis dispersa, difusa, policéntrica...) y dualización (áreas urbanas dinámicas frente a otras marginales o en declive; creciente proceso de zonificación socioeconómica; etc.). Los 4.900 km² de la aglomeración metropolitana hispalense albergan una población cerca de los 1,5 millones de habitantes (1.421.000 en el año 2006) y en torno a ella se reúnen 46 municipios. Es ésta un Área Metropolitana cuyo Plan de Ordenación del Territorio² se encuentra en trámite desde el año 2006.

El recorrido se dirigió hacia el oeste, atravesando el curso del Guadalquivir, para enfilarse luego hacia el sur-suroeste de este territorio metropolitano entrecruzando todo el abigarrado y denso tejido de la SE-30 y sus vías de conexión, por el que discurren intensísimos flujos cotidianos de movilidad metropolitana. El excelente mirador que constituye la plataforma o escarpe del Aljarafe, sobresaliente elevación situada a occidente de toda esta área, se erige como un perfecto lugar de observación panorámica desde el extremo meridional. El Aljarafe es un área localizada en la plataforma tabular de idéntico nombre extendida entre los ríos Guadamar y Guadalquivir, compuesto por 17 municipios. El parque de la cornisa de Gélvos fue el punto elegido para hacer la primera parada, un espacio público degradado (como muchos otros de la corona metropolitana). La zona portuaria, así como la conflictiva Dehesa de Tablada, espacio de funciones ambientales importantísimas y verdadera colaboradora en la regulación de los flujos de caudal del valle bajo del Guadalquivir, y la misma aglomera-

ción de la ciudad central son los lugares que bien se pueden reconocer y diferenciar desde este punto. Gélves ofrece, además, acusadísimos contrastes entre el poblamiento original (ubicado a pie del escarpe) y las nuevas urbanizaciones residenciales (situadas junto a la Vega). Toda esta zona del Aljarafe, conurbada (municipios de Gélves, Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache, Tomares, Castilleja de la Cuesta), presenta un marcado carácter residencial, pero del que no están ausentes muchos otros usos y ocupaciones diversas y abigarradas, como el polígono comercial de Tomares y las grandes superficies indistintamente especializadas que en él se ubican.

Siguió este reconocimiento territorial ya hacia el norte del área metropolitana (atravesando el municipio de Camas, un núcleo pionero como «ciudad dormitorio» y estancado desde los años setenta), sucediéndose en él distintos objetivos a través de las diversas zonas que se fueron atravesando. Por una parte, la parada en el colegio de Santa María del Buen Aire y los jardines de Forestier que al mismo están adosados (el sentido original de estos jardines como mirador de la ciudad central desde el Aljarafe, es hoy el ser un hito patrimonial en situación de extrema fragilidad y vulnerabilidad por la expansión urbana), en el municipio de Castilleja de Guzmán, perseguía la recuperación de la perspectiva suficiente para poder efectuar una valoración paisajística de esta parte de la aglomeración y presentaba la disyuntiva actual de los recursos patrimoniales en la ciudad metropolitana como elementos claves para evaluar la «inteligencia» («¿un territorio inteligente?») de los procesos que están aconteciendo en ella.

Tras una breve parada en el municipio de Santiponce, visitando la ciudad romana de Itálica (y en cuya explicación se nos hizo la aclaración o precisión de que figuras tan señeras como Adriano y Trajano estaban vinculados a Itálica, pero no eran italicenses), la visita se encaminó hacia el norte de la aglomeración, ya en la Vega, atravesando el municipio de La Algaba, municipios ambos más alejados de los grandes ejes de acceso directo a la ciudad central y de las dinámicas de conurbación más consolidadas, también con menor crecimiento de población desde mediados del siglo XX. Se explica este crecimiento más lento por tres razones fundamentalmente: el carácter inundable de parte de sus terrenos, muy aptos para la agricultura; la estructura de la propiedad del suelo; y el carácter secundario de su infraestructura viaria. Y siguiendo la Vega ya hacia el sur, bordeando el municipio de Sevilla por el nordeste (donde se localiza el ámbito con más emplazamientos industriales de la aglomeración y que, en los años sesenta, formaba parte del Polo de Desarrollo de Sevilla), el recorrido se dirigió hacia sus dos puntos finales, situados ya en la tercera de las unidades físicas y territoriales antes mencionadas (Los Alcores): Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas. El primero, es la ciudad tradicionalmente más consolidada de la aglomeración, pese a que demográficamente ha sido superada por el segundo (Dos Hermanas es el único núcleo de la corona metropolitana que supera los 100.000 habitantes y, al igual que Sevilla, también formó parte en su momento del Polo de Desarrollo); de cualquier modo, los dos son los municipios mayores y más industrializados de la corona metropolitana. La amplia superficie de suelo que se delimitó en los años sesenta en ambos municipios para la implantación de actividades industriales resultó ser un estímulo para que se iniciase un lento proceso de metropolización que no llegó a consolidarse hasta mediados de los años ochenta.

Finalizada la jornada matinal, desde el borde sur del área metropolitana hispalense el Coloquio siguió rumbo ya *hacia tierras gaditanas* por la autopista del Sur, pasando por

núcleos de marcada resonancia histórica y liberal localizados en sus márgenes, como Cabezas de San Juan, y recalando en *El Puerto de Santa María*, donde se efectuó la parada necesaria para comer y desde el que iniciar, a primera hora de la tarde, la segunda parte de la jornada de campo pero ya claramente orientados hacia la ciudad de Cádiz y su bahía. El Puerto de Santa María es el núcleo más septentrional del conjunto casi conurbado de la Bahía de Cádiz. El tramo final del río Guadalete acaricia y flanquea todo el borde oriental del tejido urbano compacto que forma el núcleo del Puerto. Y al lado de la célebre Ribera del Marisco y su Romerijo, en la Fuente de las Galeras (construida en 1753 con la finalidad de abastecer de agua a la población, los barcos y otras ciudades vecinas) situada en la Plaza homónima, es donde se sitúa el muelle del que partió el vapor Adriano III en el que embarcamos los participantes en el Coloquio para desplazarnos a la ciudad de Cádiz, que dista a poca distancia. Era éste el primer trayecto por mar que haríamos en estas Jornadas, recorrido ameno, agradable, que siguiendo el rectilíneo trazado de la desembocadura del Guadalete se abre al Atlántico después, pero a lo largo del cual, en sus primeros metros, se podían observar perfectamente desde el barco tanto el espacio construido en la Avenida de la Bajamar del Puerto de Santa María, a estribor, como naves, hangares y almacenes a babor. Y metidos ya más de lleno en el mar, los edificios y el arenal de la Playa de Valdelagrana, la Playa de Levante y, hacia el suroeste y al fondo, los tinglados y construcciones del Puerto de Cádiz, punto donde culminó este breve recorrido, en el muelle de Alfonso XIII, dentro de la dársena comercial en la que se localiza la Estación marítima gaditana.

La mañana del miércoles 11 de junio (pletórica de luz y sol desde su inicio, invitando más al ocio y descanso en la Playa de la Caleta, sobre la que se ubica el antiguo Balneario de la Palma en la que tuvo lugar la sesión de trabajo matinal) se inició con el desarrollo de la *segunda ponencia*, centrada en el papel de las infraestructuras de transportes en el desarrollo urbano e impartida por la profesora Carmen Bellet Sanfeliú (Universidad de Lleida) y de la que Andreas Voth (Universidad de Vechta, Alemania) fue su relator. La profesora Bellet ya hizo la precisión o aclaración inicial de que el desarrollo de la ponencia se iba a circunscribir fundamentalmente a las infraestructuras ferroviarias por la dedicación preferente que marca su investigación y la del equipo con que trabaja, lo que le facilita y proporciona criterios e información más útil para el tratamiento del tema al que se dedicó la ponencia. El Tren de Alta Velocidad (TAV), el denominado «avión que vuela bajo», ocupó un lugar central en la exposición de la ponente, partiendo de la constatación de los datos elementales que refuerzan su extensión e importancia (1.522 kilómetros, 19 estaciones y 18 ciudades) y abarcando, asimismo, el análisis de los efectos espaciales generados (difusión de los procesos de metropolización sobre el entorno de ciudades medias y pequeñas del territorio que articula el TAV y su mallado) y otros temas como la integración del ferrocarril en el medio urbano, subrayando un aspecto esencial de la misma, como es la coherencia que ha de existir entre el modelo ferroviario y el modelo urbano.

Para la profesora Bellet, la nueva red de altas prestaciones propuesta conecta y articula más núcleos urbanos intentando desarrollar un cierto mallado, pero tampoco acaba de romper con la clásica estructura radial. Además, esta red se encuentra concebida y desarrollada pensando en una escala, en la del conjunto del territorio español, y debería complementarse con otras acciones pensadas a otras escalas: regional y para muchos casos metropolitana o más local. La red de altas prestaciones puede y debe complementarse para articular territorios y

espacios a escalas más concretas. Se insistió en la ponencia en la idea de que la nueva infraestructura nació con una vocación, la de establecer relaciones entre grandes núcleos urbanos distantes entre sí, pero la posterior implantación del TAV, la demanda y el uso de la infraestructura han provocado la aparición de nuevas vocaciones, de nuevas funciones territoriales: articulación de ciudades medias y grandes en una región englobando territorios intermedios entre ciudades de gran tamaño que se vinculan a una metrópoli central (metropolitano). El tren de alta velocidad supone, pues, una innovación notable frente a las evoluciones adaptativas que han caracterizado la evolución del ferrocarril.

El desarrollo de la ponencia insistió en la idea de que el tren de alta velocidad levanta un sin fin de expectativas de dinamización económica y social de los nuevos territorios servidos que en muchos de los casos no se cumplen, olvidando que el tren es tan solo un medio de transporte, muy eficaz, capaz de revolucionar la accesibilidad a otros núcleos y sistemas territoriales, un medio de transporte que ofrece nuevas posibilidades de relación e incide en las dinámicas y prácticas de movilidad. Para la ponente, los llamados efectos de la implantación de una nueva infraestructura no pueden aislarse, ni considerarse al margen, del contexto en el que ésta se ubica, ni de las características y dinámicas del lugar. Las visiones mecanicistas en la relación infraestructura y territorio responden más bien a visiones clásicas que presentaban una lectura lineal de causa-efecto, con una connotación determinista del proceso y del mismo concepto de desarrollo. Las nuevas teorías ponen en duda, en definitiva, el llamado efecto estructurante de la implantación de nuevas infraestructuras sobre el territorio, la capacidad de que éstas generen desarrollo económico y social por sí solas.

Se abordaron, igualmente, en el desarrollo del tema de la ponencia, ideas tan básicas y decisivas como la accesibilidad ferroviaria a las nuevas estaciones del TAV, que dependiendo de su ubicación en las ciudades llegan a generar un cierto «efecto frontera». La localización de estaciones tangentes o periféricas suele ser frecuente en el caso de ciudades medias o pequeñas, convirtiéndose éste en el único medio de acceder a la red. Las estaciones periféricas y pasantes suelen generar a su alrededor grandes expectativas de desarrollo de suelo. El disponer de una gran cantidad de suelo en el entorno de la estación suele leerse como una potencialidad para la creación de nuevos focos de actividad, pero en muchos de los casos esa potencialidad no cristaliza. De igual modo, se habló sobre las estaciones y sus funciones, consideradas como «nodos» específicos, como lugares y espacios simbólicos. En la actualidad nuestras estaciones no son sólo espacios de flujo, sino también lugares de y para el consumo. Las antaño celebradas como «las nuevas catedrales» por la monumentalidad de sus fachadas, parecen constituirse hoy, en muchos casos, en centros de y para el consumo. Los espacios de ocio y consumo (cines, gimnasios, bares, restaurantes, cafeterías, espacios comerciales, etc.) invaden y se confunden en la misma estación ocupando también grandes espacios en su entorno. Ejemplos actuales son los casos de Salamanca, la estación María Zambrano (no en vano promocionadas por RENFE como Vialia-estación de Salamanca o Vialia-María Zambrano) o en el futuro Albacete o Lleida.

La relatoría de las siete comunicaciones la realizó el profesor Andreas Voth, quien tras la síntesis de cada comunicación dejó en el aire algunos interrogantes de interés. Las comunicaciones abordaron problemas relacionados con la expansión de áreas metropolitanas como Madrid y el corredor urbano industrial Ciudad Real-Puertollano, las relaciones entre el desarrollo urbano y el Tren de Alta Velocidad en Zaragoza, la apuesta o posibilidad de un desa-

rollo policéntrico en Segovia y Cataluña, y los efectos territoriales de dos aeropuertos en espacios turísticos litorales (Girona-Costa Brava y Palma de Mallorca). Las últimas horas de la mañana se dedicaron a la reunión del Grupo de Geografía Urbana de la AGE

La segunda parte de la jornada, la vespertina, se centró en *la visita al centro histórico de la ciudad de Cádiz*³, separado por Puerta de Tierra del Cádiz más contemporáneo y expandido en el siglo XX, declarado Conjunto Histórico en el año 1975 y que cuenta con un plan de protección específico desde 1983. La visita tuvo como objetivo conocer las claves del desarrollo urbano y de la estructura morfológica, funcional y social de la ciudad, espacio urbano magistralmente retratado por Antonio Martínez Ares en 1990 en su composición «Sonrisillas»:

«...Cádiz, la novia del viento,
la del trajecito abierto
en alta mar.
Cádiz, levante y caballas,
forraíta por murallas,
por si las moscas».

De Cádiz, de la ciudad histórica por la que cuando alguien se pierde desde la plaza de San Juan de Dios o del Ayuntamiento hacia su interior parece transportarse a los tiempos y contextos sociales en que el comercio con América llenaba de actividad, ambiente y movimiento a estas calles y a su puerto, parecen sobresalir, sobre todo, tres elementos de su morfología que subrayan la diversidad de su configuración: la gran variedad de torres, con estilos claramente diferenciados, que rematan muchos de sus edificios (una de las más conocidas es la Torre Tavira, pero existen muchísimas); sus plazas, acompañadas de ambientes totalmente distintos y con fisonomías desiguales (San Antonio, de la Catedral, del Tío la Tiza, Mina, Candelaria, España, Las Flores, El Palillero, San Juan de Dios, etc.); y todo un denso y variadísimo catálogo de miradores y fachadas digno del inventario arquitectónico más preciado que pudiera hacerse.

Acompañados de las precisas, minuciosas y sabrosas explicaciones de José Luis Ruiz (bien complementado con las indicaciones que proporcionó también Paloma López Lara), y no sin hacer frente a los fuertes calores pre-estivales que caían sobre Cádiz a las cuatro de la tarde (estoicamente soportados por todos en el paseo junto al mar que jalona la avenida Campo el Sur), el recorrido partió de uno de los vestigios existentes más antiguos de esta ciudad: el teatro romano (data del siglo I a.C.), muy próximo a la antigua Catedral de la ciudad, la Iglesia de Santa Cruz (iglesia mudéjar), y descubierto en 1980. Era el inicio a la visita del Cádiz medieval, levantada en tiempos de Alfonso X, que gravita en torno al conocido barrio del Pópulo, y de cuya cerca original se conservan tres puertas: el Arco de los Blanco, el Arco de la Rosa (comunicación del barrio con la Plaza de la Catedral) y la Puerta de la Villa o Arco del Pópulo, acceso principal. Desde el barrio del Pópulo, pasando por la Plaza de Fray Félix en la que se encuentra la Casa del Obispo (hoy Centro de Interpretación de la Historia de la ciudad), el recorrido continuó hacia la Plaza de la Catedral, amplio espacio público y ciudadano abierto a finales del XIX para desencajonar la fachada principal del templo religioso de tan grandes dimensiones y cuya obra se hizo sobre el antiguo arrabal de Santiago, actuación que terminó por borrar, incluso, la traza original del mismo. Por la calle Compañía y por la

zona de San Juan la visita llegó al Mercado de Abastos (actualmente en proceso de rehabilitación), en la Plaza de la Libertad (donde en época de carnaval se celebra el Carrusel de los Coros), y a la Plaza de las Flores (antigua Plaza de Topete y a la que desemboca, asimismo, una arteria comercial importante del centro gaditano, la calle Columela), espacios urbanos todos ellos plenos de centralidad y muy bulliciosos y vitalidad, donde se sitúa el edificio central de Correos y que comparten energía y actividad urbanas con la cercana Plaza del Palillero (referente central en los recorridos semanaseros de Cádiz).

El siguiente jalón al que se encaminó la visita fue el popular Barrio de la Viña. La agrupación «Los de la tercera edad de verdad», en 1982, coplaba así este barrio:

«Mi buen barrio de La Viña
de caleteros nacidos
tiene un rango que es muy propio
de señorío, de señorío...
...Que visiten y vean tu barrio,
a ver si hay quien lo pueda igualar,
con esa calle de La Palma,
desde pequeñito ví mi hogar».

Este barrio recibe su nombre de su construcción sobre una antigua viña situada en el poniente de Cádiz y sobre unos terrenos afectados por los temporales del mar del Vendaval (el maremoto generado por el terremoto de Lisboa en noviembre de 1755 detuvo el avance de sus aguas en el eje de este barrio, hecho venerado por su población y recogido en su simbología religiosa y en la leyenda ciudadana). Es la cuna del carnaval; la iglesia parroquial de La Palma es su templo por excelencia, La Caleta su playa y la calle de La Palma su corazón, vía urbana que, al igual que otras adyacentes de este barrio, es área de concentración de bares, terrazas y peñas. Construido desde el borde marítimo de Campo del Sur (primeras edificaciones) hacia el interior, el caserío, a pesar de haber empezado a ser rehabilitado en los últimos años, muestra evidentes signos de degradación. La visita recaló más tarde junto a La Caleta, la única playa que se sitúa en el casco antiguo, playa emblemática de la ciudad, pero sobre todo para los habitantes del barrio de la Viña, pequeña (no más de 300-400 m. de largo), de forma semicircular, y flanqueada por tres edificaciones representativas del tejido urbano de este esquinazo gaditano: los castillos de San Sebastián (declarado Monumento de Interés Cultural, fue iniciada su edificación en 1706 y concluida en 1739) y de Santa Catalina (construido entre 1598 y 1621), en sus extremos, y el antiguo Balneario de La Palma en el medio (sucesor de los antiguos Baños del Real, inaugurados en el año de «La Gloriosa» o «septembrina», 1868, el Balneario se empezó a levantar en el año 1924 y abrió por primera vez al público en 1926). A este conjunto formado por estas tres edificaciones le reza el estribillo del coro «El Balneario de La Palma»:

«Sebastián, que es un hombre como un castillo
a Catalina dice a diario
¡ay! que pena que esté solito
con lo que ha sido mi Balneario, mi Balneario».

Frente a La Caleta, al otro lado de la avenida Duque de Nájera (antiguo Paseo del Perejil y continuación del Campo del Sur), otros dos edificios notables flanquean la glorieta de Carlos Cano (bien sombreada por dos grandes ejemplares de *Ficus* bajo los cuales se procedió a efectuar una foto del grupo de participantes en la visita a Cádiz): el antiguo Hospital de Mora (promovido por D. José Moreno de Mora y Vitón — antiguo diputado a Cortes por Cádiz, en 1874—, y su principal benefactor, de ahí el nombre del edificio, terminado en 1903 e inaugurado en febrero de 1904) y el antiguo Hospicio Provincial (denominado «Antiguo Hospicio de la Santa Caridad», finalizado en 1763 y construido a instancias del Conde O'Reilly). Adosados a ambos edificios están hoy las Facultades de Ciencias Económicas y Empresariales y de Ciencias del Trabajo de la Universidad de Cádiz. La visita continuó hacia la zona del Teatro Manuel de Falla, edificio neomudéjar que es el centro de los concursos de chirigotas en los carnavales gaditanos.

Tras un descanso reparador en este paseo urbano, se reemprendió el mismo abordando el trayecto final. Se continuó por la Plaza Fragela, una de cuyas esquinas está ocupada por la Facultad de Medicina de la Universidad de Cádiz —en el siglo XVIII esta ciudad ya contaba con un «Anfiteatro anatómico» y una «Escuela de Practicantes de Cirugía»—, mientras que en un lateral se levanta la Casa de las Viudas, edificio construido en 1756 por Juan Clat



Los participantes en el IX Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana immortalizan su presencia en el mismo posando para la cámara bajo la reparadora sombra del ficus plantado en la Glorieta de Carlos Cano (frente a la playa de La Caleta, en la ciudad de Cádiz).

Fragela, que da nombre a la plaza, para albergar a una institución dedicada al acogimiento de viudas desvalidas. La visita tuvo como últimos lugares centrales de conocimiento y explicación a las plazas del Mentidero (que, junto al barrio de la Viña, fue cantada por el fallecido Carlos Cano en «Habaneras de Cádiz», poema de Antonio Burgos que el cantautor musicó; su nombre deriva de ser éste el lugar —llamado también antes Plaza de la Cruz de las Mentiras— en que se reunían ociosos y desocupados para expandir noticias y rumores de todo tipo, casi siempre falsos), de San Antonio (lugar de reunión, de encuentro, amplia, con una muy buena situación en el centro del casco antiguo, rodeada de edificios como la misma iglesia de San Antonio, la Casa Pemán, el Casino Gaditano, la Casa Aramburu, el palacete isabelino del Café Apolo, y espacio abierto al que desemboca la calle Ancha, preñada de fachadas y edificios modernistas), de Mina (plaza densamente arbolada y que se abrió aprovechando el derribo de edificios eclesiásticos desamortizados, en este caso del Convento de San Francisco) y de España (construida sobre unos terrenos ganados al mar a principios del siglo XX, tras el derribo de las murallas en 1910; en su centro se erige el monumento a las Cortes de Cádiz, concluido en el año 1929, y también flanquea este espacio la Casa de las Cinco Torres, edificio barroco de transición al neoclásico construido a finales del XVIII). Desde aquí, y bordeando la antigua Aduana, hoy palacio de la Diputación Provincial, el grupo puso el punto final al intenso recorrido urbano en los jardines de Canalejas.

El jueves 12 de junio, y tomando como punto de partida la plaza de San Juan de Dios, en cuyo fondo se levanta el Ayuntamiento gaditano, el coloquio retornó al autobús para seguir *rumbo hacia Gibraltar y el norte de África (Ceuta y Tetuán)*. La despedida de Cádiz incluyó una vuelta de reconocimiento y despedida al cinturón que entorna el casco histórico visitado la tarde anterior para, seguidamente, salir al Cádiz extramuros siguiendo la línea de costa (Avda. Fernández Ladreda, Avda. Amílcar Barca y Paseo Marítimo) bordeando las playas más urbanas, extensas y concurridas de Santa María del Mar, La Victoria y La Cortadura y tomando como vía de salida la arteria principal de este Cádiz más contemporáneo (Avda. de Andalucía, de Cayetano del Toro y José León de Carranza). La etapa matinal siguió ruta por el litoral (dejando a un lado las populosas ciudades de San Fernando y Chiclana de la Frontera a lo largo de la A-48) hasta enlazar, precisamente a la altura de Chiclana, con la carretera que une esta ciudad con Medina Sidonia, ya en el interior, y conectar con la autovía autonómica Jerez-Los Barrios, que nos conduciría hasta el Campo de Gibraltar y la Bahía de Algeciras, segunda gran región urbana de la provincia de Cádiz de marcado perfil industrial-portuario.

Antes de tomar el ferry, nuestro segundo recorrido por mar en este Coloquio, que nos conduciría a tierras norteafricanas, a la ciudad de Ceuta, se hizo una breve pero interesante *visita a Gibraltar*, al enclave británico alojado a los pies del Peñón. Pocas veces, no es usual, se produce el impacto de cruzar una frontera atravesando la pista de aterrizaje de un aeropuerto como ocurre en este caso. El recorrido, de no más de una hora de duración, fluyó por la vía urbana principal, Main Street, y sus alrededores, de forma autónoma, por libre, haciéndose evidente en este paseo el marcado perfil comercial y de turismo que domina en este espacio. La vuelta, de nuevo, hacia Algeciras, nos permitió bordear con cierto detenimiento un territorio que soporta fuertes presiones derivadas de la elevada concentración demográfica, urbana, de industrias pesadas y con destacado impacto ambiental, así como todo el conjunto de efectos procedentes del densísimo e intenso tráfico rodado que fluye por la autopista que comunica la Costa del Sol con la costa gaditana.

A primera hora de la tarde volvimos a embarcar en la Estación Marítima de Algeciras. La travesía fue breve (40 minutos) y dejó algunas imágenes poco frecuentes en la retina de los observadores, como por ejemplo la de proporcionar un nuevo perfil al Peñón de Gibraltar, muy diferente al más estandarizado y fotografiado desde el lado español; desde el mar la imagen es muy distinta y genera otras formas de entendimiento de este enclave. Desembarcados ya en Ceuta, esa tarde del 12 de junio fue ya de descanso y de reposición de fuerzas para el último tramo del Coloquio que se desarrollaría en los dos días siguientes en esta ciudad con los planteamientos de la *última ponencia* y las *visitas a Ceuta y Tetuán*.

Con la *Tercera Ponencia*, que tuvo lugar en la mañana del viernes 13 de junio, se inició, pues, la estancia en Ceuta. El lugar no pudo ser más idóneo: el Museo de Revellín de San Ignacio, una de las sedes del Museo de la Ciudad, ubicado en el Patio de Armas del Conjunto Monumental de las Murallas Reales. En este marco el Catedrático de Geografía Juan Francisco Ojeda Rivera, de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, desarrolló el tema «*Ciudades fronterizas, ciudades cultas*», una reflexión compartida con la doctora Águeda Villa Díaz. La idea central, fundamentada desde la experiencia del viaje como recurso docente y los proyectos de cooperación en ciudades norteafricanas, sostiene que la ciudad es cultura fronteriza en un mundo cambiante; entendiéndolo que se ha olvidado la concepción de la ciudad como territorio fronterizo y por tanto híbrido; como lugar de encuentro y en consecuencia de diálogo; y como espacio de mezcla social que posibilita el disenso. Para el ponente el futuro de la ciudad va a requerir un uso inteligentemente fronterizo, adaptable y pausado de su propia cultura. Así entendida la ciudad tiene que ser capaz de acompasar su dinamismo, de realizar un remozamiento continuo, de ofrecer cauces de disfrute, de diálogo y de disidencia, así como tener resiliencia, es decir, capacidad de adaptación para superar las situaciones de estrés. Es posible, en consecuencia, distinguir diversas categorías de ciudades. Entre éstas cabe destacar la ciudad viva, que reúne los rasgos de dinamismo, funcionalidad, adaptabilidad, complejidad y resiliencia; o la ciudad inteligente, en la que la confluencia de la inteligencia emocional de los sujetos y la inteligencia compartida de los colectivos sociales la convierte en escenario para la felicidad de sus ciudadanos.

El profesor Ojeda Rivera comentó diversos métodos usados para el diagnóstico de la ciudad, centrándose posteriormente en el método del reconocimiento de las ausencias, producidas socialmente por la ‘razón indolente’ que nos domina, y la promoción de las emergencias, formulado por el sociólogo Boaventura de Sousa Santos. La razón indolente sobrevalora unas formas sociales (lo científico, lo avanzado, lo global, lo productivo) al mismo tiempo que produce, desacreditándolas, la inexistencia de otras (como la ausencia de lo atrasado, lo tradicional, lo particular, lo improductivo). Apuntó algunas de las torpezas urbanas como el despilfarro, los grandes proyectos urbanos, la arquitectura de autor; la segregación; o la separación del habitante del espacio vivido y afectivo (que genera conflictos).

El camino a seguir, en opinión del ponente, son las propuestas alternativas ciudadanas que reconozcan ausencias y propugnen emergencias. En esa línea identificó algunos senderos como propuesta de superación de buena parte de los actuales conflictos urbanos: caminar hacia una ecología de los saberes que sustituya la monocultura del saber científico por un diálogo entre las distintas formas de conocer; desarrollar la asociación entre la razón y la emoción; y el desarrollo y aprecio de las distintas escalas urbanas (escalas metropolitana, municipal y local). En suma, se nos ofreció una reflexión compleja e innovadora sobre la

ciudad, que al tiempo que explora asientos epistemológicamente firmes desbroza elementos integradores para una praxis urbana ‘humanista’, participativa y emancipatoria.

La Ponencia contó con nueve comunicaciones, relatadas por Carlos Romero Moragas, del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Los efectos de los colectivos de inmigrantes y la posible creación de fronteras internas se abordaron en varios trabajos sobre Sevilla, Palma de Mallorca y el Sureste de Gran Canaria; la expulsión de minorías nacionales y la búsqueda de una nueva identidad en Wrocław (Polonia); las implicaciones del proyecto de megapuerto en Tánger en el área transfronteriza Ceuta-Tetuán; la arquitectura del poder en el antiguo Protectorado de Marruecos; la territorialización de la Semana Santa de Sevilla; los vestigios históricos en el Toledo actual, y la literatura de viajes en la ciudad de Córdoba.

El resto de la jornada la dedicamos a conocer *los distintos espacios de Ceuta*, ciudad con una densa estratigrafía cultural (fenicia, cartaginesa, romana, islámica, etc) vinculada a su situación estratégica. Durante la visita, además de las claves explicativas proporcionadas por los profesores Rocío Silva y Víctor Fernández Salinas, nos acompañó José Manuel Pérez Rivera, miembro de la organización conservacionista Septem Nostra, aportándonos su profundo conocimiento de la ciudad. El itinerario comprendía el reconocimiento de tres sectores de Ceuta: la ciudad histórica, el Monte Hacho, y el Campo Exterior. Comenzamos el camino en el sector de la Almina, que concentra todas las funciones del centro urbano; la Catedral de Nuestra Señora de la Asunción, construida sobre una antigua mezquita; la Basílica tardorromana y el museo local, próximos a un yacimiento fenicio; Plaza de la Constitución; el edificio Trujillo, neobarroco; el Paseo de las Palmeras; el Parque Marítimo del Mediterráneo, diseñado por el canario César Manrique, con un objetivo turístico. El reconocimiento del centro urbano se completó con nuestra tercera travesía marítima, una agradable sorpresa que nos regalaron los organizadores: un paseo en barco que nos permitió atravesar el foso Real, foso navegable que secciona en dos el Conjunto de las Murallas Reales, para continuar el recorrido marítimo alrededor del Monte Hacho.

Una vez desembarcados nos desplazamos a la península del Monte Hacho, un auténtico belvedere sobre la ciudad y hacia el Estrecho, cuyo elemento más emblemático es la fortaleza medieval que también fue penal militar. Ocupan además sus pendientes algunos conjuntos de viviendas, las de mayor calidad en la cara norte, mientras en la que mira al sur son viviendas modestas. En el camino hacia el Campo Exterior fuimos entrando en el mundo de la periferia urbana, encontrando distintos grupos de viviendas públicas, entre ellas los barrios de población mayoritariamente musulmana como Príncipe Alfonso y Príncipe Felipe, junto a la frontera con Marruecos, con importantes déficits; Loma Colmenar, donde se construyen viviendas protegidas y el nuevo hospital de la ciudad. En el Campo Exterior, antigua zona para el pastoreo del ganado, pudimos contemplar, por último, desde la frontera, la Sierra de Bullones y la silueta de la «mujer muerta».

El sábado, 14 de junio, tuvo lugar *la última jornada del coloquio* trasladándonos desde la Plaza de África, en Ceuta, hasta la ciudad de Tetuán. En autobús nos desplazamos hacia el Campo Exterior y alcanzamos la frontera con Marruecos, límite sur de la UE, una divisoria de alambradas que conmueve por la dureza que transmite. La magnitud de los intercambios diarios, tanto de personas como de mercancías, es una de sus características. El flujo disminuye durante el fin de semana por lo que el hacinamiento de personas esperando en cola para pasar los trámites administrativos era sensiblemente menor que en los días laborables,

aún así pudimos observar un notable trasiego de los característicos porteadores de fardos y carritos repletos de paquetes.

Tras recorrer unos 40 km, a lo largo de los cuales pudimos constatar el avance urbanizador de parte de la costa norteafricana materializado en el levantamiento de grandes complejos urbanísticos (que pretenden construir un prolongado espacio turístico similar a la Costa del Sol española) sustentados algunos de ellos por promotoras e inmobiliarias españolas hoy en situación crítica, entramos en el valle recorrido por el río Martil. Tetuán (término bereber *titawin* que significa manantial) se sitúa en el centro de una región agrícola rodeada de montañas. Al aproximarnos divisamos la urbe desplegada en las faldas de una colina. La visita a Tetuán, guiada por las valiosas explicaciones del profesor Víctor Fernández Salinas, tenía como hilo conductor reconocer la huella de la ciudad española en Marruecos, debido a su condición de antigua capital del Protectorado español. La impronta de la metrópoli ha perdurado en la estructura y morfología del Ensanche; el interés de este sector estribaba, tanto en su articulación con la ciudad histórica que lo diferencia de los ensanches franceses en otras ciudades, como en su buen estado de conservación y en la calidad de su arquitectura. Así comenzamos el recorrido en el barrio Málaga, donde visitamos uno de los grupos residenciales, conjunto de edificios de 4 plantas organizados internamente alrededor de una plaza central; desde allí caminamos hasta el inicio de la Avenida Mohammed V, que nos sirvió de eje para el reconocimiento del Ensanche al ser una de sus principales arterias. A lo largo de la avenida fuimos observando una importante actividad terciaria, a la par que apreciamos la calidad y buen estado de los inmuebles, así como la presencia de diversos estilos arquitectónicos (arquitectura regionalista, neo mozárabe y art decó, junto a algunos ejemplos racionalistas). Al llegar a la plaza Muley el Medí encontramos la iglesia de Nuestra Sra de la Victoria, el edificio de Correos y el pasaje Benarroch, desembocando finalmente en la Plaza Feddan y el Palacio Real adyacente. Junto a la plaza, como preludio a la medina, se encuentra el Arco del Comercio o Bab Ruah y a continuación entramos en el dédalo de estrechas calles que zigzaguean dentro del recinto amurallado de la Medina, con profusión de puestos abarrotados de artículos.

La exploración de la Medina, incluida en el Patrimonio Mundial de la UNESCO desde 1997, constituyó una auténtica experiencia, que disfrutamos guiados por la certera capacidad de orientación del profesor Víctor Fernández Salinas, quien nos proporcionó algunas de las claves para no perdernos en su irregular trazado. Así la observación del número de hiladas dibujadas en el pavimento nos permitía saber si estábamos en una vía principal o secundaria, convirtiéndose en los elementos de referencia tanto para desplazarnos dentro de la medina como para dirigirnos hacia alguna de sus siete puertas. Internándonos por las estrechas calles y los pasajes con arquillos, atravesamos los sectores comerciales con sus numerosos y abigarrados puestos de mercancías variadas y multicolores, donde íbamos encontrando una cierta especialización funcional (joyería, tejidos, artesanías, etc.); los mercados, entre los que destaca el mercado del Pescado; junto a elementos de 'modernidad' como «teleboutiques». Entre los mercados, las fuentes y las mezquitas se distinguían los austeros edificios residenciales, de 1-2 plantas, caracterizados por la decoración de sus puertas que muestran, en su parte superior, anagramas identificadores de la familia residente a la vez que expresivos de la jerarquía social. Por último, ciertas actividades artesanales, como el curtido de pieles, con las distintas albercas para el tratamiento y secado de éstas, se ubicaban en la parte alta de

la medina, cercanas ya a la puerta Bab Maqabar. Al atravesar ésta, encontramos las tumbas del extenso cementerio musulmán donde finalizamos el reconocimiento de la medina; posteriormente recuperamos fuerzas en un antiguo palacio en el interior de la medina donde los organizadores nos agasajaron con un exquisito almuerzo.

A nuestro regreso a Ceuta, el Coloquio se cerró con una cena de clausura, en un restaurante situado en el Monte Hacho, acto que puso el punto final a seis días de intenso trabajo, de reconocimiento territorial y de debates, pero también de apertura de nuevas perspectivas y de ampliación de horizontes. El formato iniciado en Baleares en el año 2006 fue exitosamente prolongado en tierras del suroeste atlántico andaluz y del norte de África dos años después. La próxima edición de este Coloquio y Jornadas de campo, en el año 2010, aguarda ya, y a buen seguro que reforzando todas estas fortalezas y avanzando todavía más.