

Los tiempos de los instantes efímeros

La movilidad en los frentes marítimos

 01/08/22

 CAMBIO SOCIAL CIUDADES
DIFERENTES VISIONES SOBRE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

INFRAESTRUCTURA
INFRAESTRUCTURAS TRANSPORTE
URBANISMO



ROBERTO
CONVERTI

 TENDENCIAS EN DISEÑO





Claude Monet es considerado, por sus atmósferas escénicas, un pintor del paisaje del agua, de los puertos, capaz de reflejar con su arte los tiempos de los instantes efímeros.

En *Impresión, sol naciente*, una obra pintada aproximadamente en el año 1872, gracias a su registro, podemos observar al puerto de Le Havre, ciudad en la que Monet vivió gran parte de su vida, tras las neblinas que cubren el amanecer. Una escena donde las formas del puerto desaparecen casi por completo y los colores de los reflejos del mar y el cielo, explican el lugar desde la interpretación de la estética impresionista.

Esta referencia a Monet, desde la invisibilidad presente, sugiere la idea que todo recorrido por un borde marítimo es una experiencia de inspiración, donde ocurren y quedan allí, las huellas de diferentes épocas, cambiantes actividades, distintos movimientos, diversas vivencias, promoviendo otros modos de contemplación y como tal de interpretación.

A través de la historia, y más allá de su trascendencia, los territorios con frentes marítimos desarrollaron las zonas portuarias en espacios limitados, formando la sede fundacional de la ciudad, como inicio de sucesivas transformaciones a lo largo del tiempo, desde un espacio de arribo de conquistas, a zonas prósperas comerciales, a un gran arsenal real, a un crecimiento espectacular al ritmo de los cambios de los transportes marítimos a partir del siglo XVIII.



PUERTO DE NÁPOLES, ITALIA. FOTO © RINIO BRUTTOMESSO

Hasta ser receptivos hoy de innovadoras dinámicas continentales y globales, donde los puertos se resignifican en sus propios territorios, ampliando su influencia de centralidad urbana sumando sitios para la cultura, la residencia, la empresa o el turismo y fundamentalmente albergando calificados espacios públicos que lo atraviesan, favoreciendo el uso, movilidad y reconocimiento ciudadano.

O se amplían o se desplazan desde la ciudad hacia novedosos espacios logísticos, reubicando los grandes tonelajes o las actividades industriales hacia lugares de mayor dimensión, permitiendo integrar numerosas funciones y tecnologías o crear un sistema extendido entre distintas sedes portuarias, generando metrópolis sustentables a partir de un frente marítimo planificado como una herramienta de programación ilimitada.

Es por ello que la movilidad en las zonas interfaz ciudad y mar, no debiera comprenderse tan solo por los movimientos ocurridos sobre una vialidad, sino por el inevitable andar dentro de una ruta escénica, con distintos, vitales y cambiantes paisajes a través de la historia.

Un espacio singular y continuo capaz de sumar lo diferente. Si algo, entonces, unifica a este territorio de movilidad, es su característica natural, otorgada por la cercanía del mar, y por tanto necesaria de preservar, pero también de potenciar por su atractivo y diversidad funcional.



ZONA CERCANA AL PUERTO DE CÁDIZ, ESPAÑA. FOTO © RINIO BRUTTOMESSO

Necesario de ser entendido siempre como un espacio de compleja belleza, observado desde el movimiento de transportes comerciales de agua y tierra de gran porte, o naves de paseo, o del flujo ciudadano a través del vehículo familiar, la bici, el monopatín y el peatón.

No son parques urbanos, sino lugares dinámicos, extensos e intensos, vinculantes, e influenciados por la intermodalidad, las infraestructuras de escala y las nuevas tecnologías de información.

Y es en ese contexto que otro valor móvil se integra a esta suma de conexiones, el de las redes urbanas, y sus nodos de relaciones locales y de inserción internacional, todo lo cual aporta al multidinámico sistema global en función de la calidad y cantidad de vínculos y nodos que interconectan a las ciudades.

Así la red marítima que relaciona a los puertos, se ha ido transformando también y progresivamente en un metasistema operativo de nodos comerciales y financieros, con intervención y participación geopolítica e influencia en el conocimiento científico y técnico, climático y ambiental, integrado a sedes culturales, generando en su conjunto ofertas de servicios de alta tecnología referida al cambio del conocimiento.



PUERTO DE SÍDNEY, AUSTRALIA. FOTO © RINIO BRUTTOMESSO

Una verdadera revolución sobre el concepto de centralidad que amplía los recorridos, desde el campo real al virtual, un espacio de inteligencia sembrado de datos, que aportan una nueva referencia y existencia a la ciudad marítima en función de la particular calidad de los múltiples flujos de movilidad que suceden de modo ensamblado entre los corredores ciudadanos de diverso tipo y dinámica, la envergadura del ámbito de la sede portuaria y la interfaz urbana creada a nivel local y global.

De este modo convergen la linealidad del paisaje natural y artificial del borde marítimo con la centralidad portuaria, estableciendo una intensa relación con sus externalidades de forma cada vez más estratégica, comprendiendo la articulación del territorio en base a un orden superpuesto de lugares y de flujos.

Aún así nunca ha de quedar ajeno, como en el arte de Monet, los tiempos de los instantes efímeros, al ser el paisaje marítimo un espacio de magnética contemplación, donde aún el más vertiginoso movimiento tendrá el momento para detenerse y observar los colores de los reflejos del mar y el cielo.

Imagen principal: Frente marítimo de la Ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur,