

MEDITERRÁNEOS

EL MAR DE LAS CIUDADES

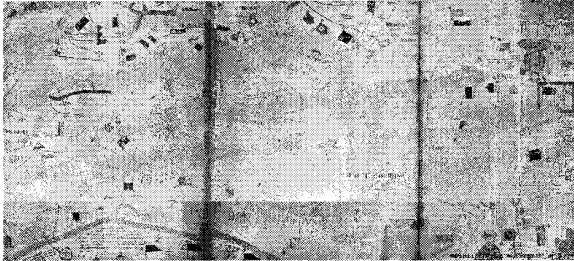
Josep TORRENTS

Mucho más aún que al clima, a la geología y al relieve, el Mediterráneo debe su unidad a una red de ciudades y burgos precozmente constituida y notoriamente tenaz: es a su alrededor donde se construye el espacio mediterráneo, y es ella quien lo anima y lo hace vivir. Las ciudades no nacen de la campiña, sino la campiña de las ciudades, a las que apenas logra alimentar

Fernand Braudel¹

1

El Mediterráneo es una realidad compleja, llena de matices y con demasiados tópicos que esconden una realidad rica y mal conocida. Hablar del Mediterráneo como un todo es ignorar las distintas realidades culturales, urbanas, sociales, económicas, geográficas, demográficas y climáticas que la constituyen. Son miles de años de historia, con un imaginario rico, y un legado cultural imposible de abarcar de una sola mirada, dónde ciuda-



L'Atlas Català, (1387) de Abraham Cresques, una de las primeras representaciones del Mediterráneo y sus ciudades.

- 1 Braudel, Fernand, *El Mediterráneo*, Madrid: Editorial Espasa Calpe, colección Austral 1997 pág. 137
- 2 Troya fue descubierta por el arqueólogo alemán Heinrich Schlieman en 1871. Su posterior excavación descubrió que Troya no fue una ciudad, fueron 9 ciudades que se fueron sucediendo a lo largo de 3.000 años. Este fenómeno de sucesión es el responsable de la aparición de los Tel, muy característicos en el Mediterráneo Oriental y que son colinas artificiales fruto de la acumulación de las ruinas.
- 3 Homero, *La Iliada*, canto II – verso 279
- 4 Mosco, Juan-de Neápolis, Leoncio, *Historias bizantinas de locura y santidad*, Madrid: Ediciones Siruela 1999. En la primavera de 587, Juan Mosco y su discípulo Sofronio emprenden un viaje que los llevará desde los monasterios del Monte Athos hasta el Monasterio de Santo Antonio, cerca del Mar Rojo, en Egipto. Su viaje transcurre a través de las ciudades del Mediterráneo oriental, describiendo la vitalidad del mundo del s VI.
- 5 Dalrymple, William, *Desde el Monte Santo. Viaje a la sombra de Bizancio*, Barcelona: Ediciones Península 2000. En 1994 el escritor escocés sigue los pasos de Juan Mosco visitando los mismos sitios que este recorrió 1400 años antes.
- 6 de Tudela, Benjamin, *Libro de viajes* (edición trilingüe–vasca, castellana, hebrea), Navarra: Gobierno de Navarra, Departamento de Presidencia 1994. Entre 1159 y 1173 discurre el viaje que le permitirá conocer todo el Mediterráneo norte y oriental, hasta llegar al Golfo Pérsico. Va a la búsqueda de las distintas comunidades hebreas de la diáspora, y describe fielmente las ciudades visitadas en su periplo.
- 7 Battuta, Ibn, *A través del Islam*, Madrid: Alianza Universidad 1997. Viaje iniciado en 1325 para hacer la Hajj (peregrinación a la Meca), se prolongó durante 28 años lo que le permitió conocer casi todo el Mediterráneo así como la mayoría de países musulmanes. Reflejó en su libro de viajes todas aquellas ciudades que conoció.

des como Alejandría, Roma, Atenas, Beirut o Estambul llenarían miles de páginas de su historia. Pero además, el Mediterráneo es una realidad cambiante, en constante transformación, muy lejana de esta visión idealizada y congelada que a menudo nos encontramos en cantidad de escritos. Por lo cual no existe un Mediterráneo, sino muchos Mediterráneos con muchos elementos singulares aunque también con muchos elementos en común.

A menudo, se define el Mediterráneo como un mosaico de culturas, pero un mosaico es estático, cada «tesela» se mantiene en su lugar, no se mueve y no influye en las «teselas» vecinas. Y precisamente, el Mediterráneo es un espacio receptor y generador de muchas influencias provenientes de todas partes. El mar, durante siglos, ha sido el camino que ha permitido la transmisión de este nervio, pero en el momento en que el barco ha perdido importancia en el transporte de pasajeros respecto al avión, esta transmisión ha cambiado, y nuevas influencias están transformando otra vez el territorio y las ciudades.

2

Una de las primeras memorias escritas del Mediterráneo, «La Iliada» y «La Odisea», nos hablan de una ciudad y de un viaje por el mar. Homero describe la lucha entre griegos y troyanos, entre los miembros de numerosas ciudades llegados por mar en sus barcos, y el de los defensores de Troya ayudados por sus aliados llegados de las ciudades vecinas. Las luchas duran 10 años, unos situados en el campamento crecido en la playa alrededor de sus barcos, los otros parapetados tras los muros de Troya². Cada uno de los guerreros es descrito a partir de su ciudad de origen, de la cual se describen sus murallas, calles, templos y campos que la rodean. *El destructor de ciudades Ulises*³ ha llegado desde

la lejana isla de Itaca en su nave, y su vuelta a casa será un accidentado viaje de 20 años por el mar.

Homero describe en sus versos lo que el Mediterráneo será durante muchos milenios, un lugar dónde las ciudades y las rutas marítimas entre ellas darán forma a lo que podríamos llamar espacio Mediterráneo. Este espacio no se repetirá en ninguna parte más del mundo, y esto hará que sus ciudades sean únicas.

Todos los pueblos que han vivido en el Mediterráneo han tenido el mar como referente y como puente para relacionarse con los demás, nunca como una frontera. Todos los pueblos que han dominado de alguna manera el mar, sea comercial o militarmente, siempre lo han hecho a partir de sus ciudades, grandes o pequeñas, y de su habilidad en el momento de navegar. Y así ha sido durante muchos milenios, hasta anteaer.

3

Hay muchos testimonios que nos permiten recorrer la evolución de las ciudades a lo largo del tiempo. Los estudios arqueológicos nos han permitido conocer y reconstruir cómo fue el pasado de muchas de ellas. Hay edificios como la mezquita de Córdoba, la catedral de Palermo o Santa Sofía de Estambul que son ejemplo de la superposición de flujos históricos. También la pintura y el dibujo han sido una fuente donde ver, paso a paso, la evolución urbana. Otra fuente importante son los testimonios escritos de aquellos que vieron y vivieron en distintos periodos históricos.

El emperador romano Adriano (76-138) pasó más tiempo en las ciudades del Imperio que viviendo en su capital, Roma. El resultado de todos sus viajes es la construcción de la Villa Adriana en Tívoli, inspirada en aquellos lugares del Mediterráneo que le impresionaron profundamente.

Juan Mosco⁴ y su discípulo Sofrónio emprendieron un viaje en el siglo VI por el imperio bizantino y plasmaron su periplo en un libro que describe un mundo hoy desaparecido. Visitan ciudades, monasterios, rutas, puertos... que hoy aún existen, que se han transformado, y que conservan catorce siglos⁵ después parte de aquello que los monjes bizantinos describieron.

En el siglo XII, el Rabino Benjamín de Tudela⁶ recorrió el norte y el este del Mediterráneo, describiendo un gran número de ciudades, con sus principales edificios. Y, en el siglo XIV, Ibn Battuta⁷ dio a conocer en su libro de viajes centenares de ciudades visitadas en su larguísimo viaje que le llevó por casi todo el Mediterráneo hasta China.

Son sólo una muestra de los muchos testimonios que describen el mar y sus ciudades, que nos ayudan a construir una imagen poliédrica del mundo mediterráneo, que nos permiten recorrer ciudades, puertos, edificios, paisajes... recorridos y descritos anteriormente.

4

Entre las ciudades de Alepo y Antioquia se encuentran centenares de ciudades que un día fueron abandonadas repentinamente. No hay rastros de destrucción, guerras, epidemias o ningún desastre natural que expliquen su fin, sencillamente sus habitantes las abandonaron por el descenso demográfico que impedían su funcionamiento, y hoy en día podemos ver las ruinas de su arquitectura silenciosa, y que a menudo sirve de núcleo para las casas de los habitantes kurdos y árabes del lugar. Son ciudades que un cierto día se pararon, no evolucionaron, quedaron como el testimonio de una época, quedaron congeladas en un momento concreto de su historia.

Mucha literatura, la potencia de un cierto imagina-



Imagen satélite del Mediterráneo

rio, han marcado las ciudades y a menudo las ha congelado como estas ciudades que encontramos entre Alepo y Antioquia. Cuesta mucho imaginar hoy en día Alejandría al margen de las palabras escritas por Lawrence Durell o E. M. Forster; El Cairo como alguna cosa más que las pirámides y la esfinge de Gizeh; Atenas al margen de la Acrópolis; Beirut como una ciudad en ruinas; Jerusalén en mitad del desierto de Judea; la Roma de los césares y de los papas; la Venecia pintada por Canaletto para sus *Vedute*... Podríamos continuar con una infinidad de ejemplos. Pero las ciudades del Mediterráneo no han parado de evolucionar, de cambiar, de transformarse, y son todos estos nuevos procesos los que desconocemos hoy en día, los que no encontramos en los libros.

- 8 Vogt-Göknil, Ulya, *Turquía Otomana*, Barcelona: Ediciones Garriga, 1966, pág. 62
- 9 Sinan (1490-1588) es el responsable de la construcción de más de 360 estructuras (aunque hay fuentes que hablan de 477) que incluyen 84 mezquitas, 51 mezquitas pequeñas («mescit»), 57 escuelas de teología («medrese»), 7 escuelas para recitadores del Corán («darülkurra»), 22 mausoleos («türbe»), 17 Casas del Alma («imaret»), 3 hospitales («darü_ifa»), 7 acueductos y arcos, 48 hostales de caravanas («Caravansary»), 35 palacios y mansiones, 8 cisternas y 46 baños.

5

Las ciudades mediterráneas son hijas del cruce entre distintas tradiciones urbanas tales como la griega, la romana, la árabe, la turca... Son un organismo vivo, híbrido, cambiante, en constante destrucción, evolución y transformación. Estambul es uno de los muchos ejemplos de estos cambios constantes y que la llevaron de ser una colonia griega a la capital del Imperio Romano, después capital del Imperio Bizantino, y a partir de 1453 la capital del Imperio Otomano. Estambul es una ciudad donde se hace evidente esta convivencia entre el mar y la ciudad ya que se sitúa en un punto estratégico para la navegación, dónde se juntan la mayoría de las grandes vías comerciales que llegan de Asia y de Europa. De la misma manera que los sultanes mamelucos dieron forma a El Cairo medieval o Andrea Palladio a la Vicenza del siglo XVI, el arquitecto Sinan (1490-1588) transformó Constantinopla en aquello que reconocemos aún hoy en día.

Según la concepción de los bizantinos, fieles a las tradiciones romanas, el lugar había sido urbanizado en función de un plano, es decir, sin tener en cuenta el relieve. En cambio, lo que interesó a los turcos fue el perfil del promontorio tal como aparece desde el mar, y esto determinó el emplazamiento de las mezquitas. Con ello la silueta natural de la ciudad quedó armonizada por una decoración arquitectónica única, jalonada por cúpulas y minaretes. Los romanos habían concebido la ciudad partiendo de la línea horizontal y la habían trazado a base de avenidas y de plazas. En cambio los turcos optaron por el perfil y acentuaron el aspecto vertical.⁸

La ciudad reordenó toda su estructura, los nuevos edificios se situaron en los puntos más elevados y una nueva arquitectura, unas nuevas tipologías invadieron la



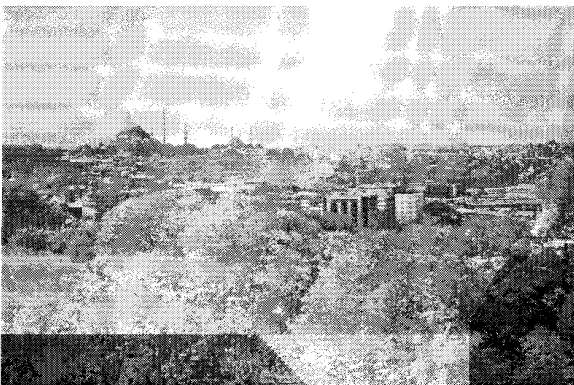
La presentación de la maqueta de la mezquita de Suleiman, hecha por el propio Sinan en el Hipódromo de Constantinopla (1582) con el texto que se refiere *al sabio y talentoso arquitecto y ingeniero que ha ultrapasado a todos sus compañeros*

ciudad, sustituyendo i conviviendo con las existentes.

Sinan⁹ como *Mimarba_i* (arquitecto jefe de palacio) es el responsable de casi 400 edificios de todo tipo repartidos por todo el Imperio Otomano, desde Jerusalén, Damasco hasta Bosnia o Bulgaria. Pero la mayoría de sus construcciones las encontramos en Estambul, y gracias a su intervención el Estambul histórico que hoy podemos ver es el que nos legó Sinan. Pero Sinan no se inventó nada, sencillamente reinterpretó, leyó y aprendió de aquello que ya existía a su alrededor, y le da una nueva vida. *Observé los monumentos —las grandes restos antiguos—. De cada ruina aprendí, de cada edificio yo absorbí algo.¹⁰* Pero Estambul no se ha parado aquí, la ciudad de hoy en día tiene una población cercana a los 10 millones (30.000 en 1453, 700.000 en 1599) y ha invadido los márgenes de los Dardanelos reinventándose a si misma otra vez. Estambul es un ejemplo más de esta constante transformación de las ciudades mediterráneas.



Alejandro



Estambul



Beirut

10 Egli, Hans G., *Sinan. An Interpretation*, Istanbul: Ege Yayinlari 1997 pág vi. La cita está recogida en la autobiografía del mismo Sinan. Se desconoce una referencia bibliográfica de la misma.

11 Pla, Josep, *Israel 1957*, Barcelona: Ediciones Destino, 2002

6

En mayo de 1957, el escritor Josep Pla¹¹ se embarcaba en Marsella con dirección a Haifa, en un viaje de más de 4 días que lo llevaría a atravesar todo el Mediterráneo. En su camino a levante pasó por el estrecho de Bonifacio, entre Córcega y Cerdeña, hizo escala en Nápoles, superó el estrecho de Mesina y resiguó Calabria hasta la punta extrema del Peloponeso, pasó a través de las islas jónicas y egeas, por el norte de Creta hasta llegar al puerto de Haifa. Este viaje es reciente, pero cuando lentamente los aviones empezaron a arrinconar a los barcos que cosían los puertos que se escampaban por el Mediterráneo, este espacio simbólico empezó a debilitarse en su conjunto. Ya no es posible navegar desde Marsella para llegar a Haifa. Ya no es posible salir de la plaza de San Marcos en Venecia recorriendo los puertos del Adriático, atravesando el canal de Corinto y llegar a Estambul. Ya no es posible salir del puerto del Pireo para fondear en Alejandría.

Lentamente esta gran tela de araña que a lo largo de los milenios se había ido tejiendo entre las ciudades del espacio mediterráneo empezaba a desaparecer. Cada vez es más difícil llegar a Amalfi, a Beirut, a Esmirna, a Alger, a Tolón, a Génova, a Tesalónica, a Jaffa, a Valencia, a Dubrovnik... por mar después de una larga travesía, y ver las ciudades reflejándose en el horizonte del mar. Se ha acabado navegar en camarotes de viejos cargueros que navegaban por rutas milenarias, que atravesaban el Canal de Suez, el estrecho de Mesina, Gibraltar o los Dardanelos.

Hoy en día para ir del puerto de Marsella al puerto de Haifa no hay ninguna línea marítima regular que una las dos ciudades, como la que utilizó Josep Pla en su viaje. Ni tan siquiera el avión tiene una línea directa y hay que hacer escala en París, Milán, Frankfurt, Londres o Zúrich, llegando a Tel Aviv y teniendo que continuar por tierra hasta Haifa. Por supuesto que continúan exis-

tiendo los puertos, cada vez mas grandes, con barcos que llegan de todo el mundo, pero con una autonomía tal que ya no es necesario que atraquen en Port Said o en Suez antes de atravesar el canal que une el mar Rojo con el Mediterráneo. Tampoco es necesario que ciertos meses del año tengan que resguardarse de los temporales. Los actuales barcos de carga son autistas en un mar que ignoran, y este autismo hace que su función sea única y exclusivamente de transporte, atracando el tiempo mínimo de carga y descarga en los puertos. Ya no son las rutas por dónde llegan los intercambios entre puertos, personas, entre ciudades del mismo espacio

7

El Mediterráneo se está convirtiendo en un parque temático, en una parodia de si mismo. Desde los inicios del turismo como fenómeno de masas, la costa antes temida para ser habitada se ha ido llenando de construcciones, de una nueva arquitectura y una voracidad que devora el frágil territorio como antes nunca se había hecho. La mayoría de las costas han visto aparecer un muro de construcciones que se ocupa unos pocos meses al año por gente que viene en busca del sol y la playa, y que consume los limitados recursos de este mar.

Muchas ciudades son una caricatura de si mismas, y sus centros históricos se han convertido en parte de este gran parque temático de ocio y turismo, se han reinventado para parecerse a aquello que se espera que sean y no lo que en verdad son. Muchos zocos han perdido su función original para adaptarse al tópico turístico. Los David que encontramos en las calles de Florencia y la estatua ecuestre de Marco Aurelio en el Capitolio de Roma son de fibra de vidrio. Las cariátides del Erecteion se encuentran en un museo y han sido sustituidas por copias de hormigón. Miles de turistas se abalanzan en los balcones abiertos encima de las tene-

rias medievales de Fez convertidas en un espectáculo más. Y el zoco de Khan el Khalili de El Cairo se ha especializado en la venta de artesanía egipcia falsa, al igual que el Gran Bazar de Estambul dónde los compradores turcos son la excepción en medio del mar de turistas.

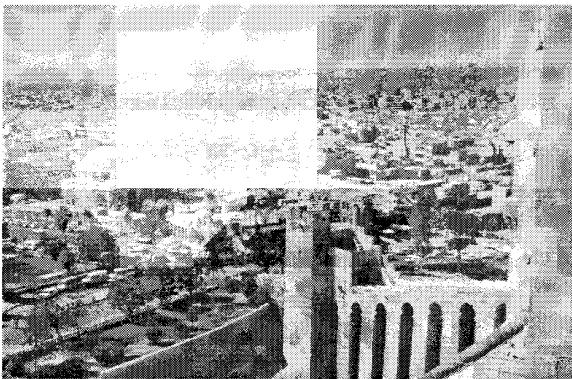
Pero el proceso no termina en los centros históricos, sino que se inventan de la nada nuevos escenarios «mediterráneos». En la Roca del Vallès, un centro comercial ha construido un «pueblo mediterráneo» reproduciendo edificios de distintas procedencias como sede para sus tiendas. O en el parque de atracciones de Port Aventura dónde se puede pasar el día en un «puerto del Mediterráneo» de cartón piedra rodeado de restaurantes de «cocina mediterránea» de dudosa calidad. Los promotores inmobiliarios venden sus casas como auténtica «arquitectura mediterránea» y los cruceros turísticos surcan los puertos en ciudades flotantes llenos de «espíritu mediterráneo».

El resultado de todo esto es un curioso proceso de dualización de las ciudades dónde se crean espacios paralelos en el interior de las mismas, la ciudad de los turistas y la ciudad de sus habitantes, la que muestra un imaginario congelado y tópico y aquella dónde la vida transcurre con toda naturalidad, evoluciona, crece, se transforma. A menudo una vive de espaldas a la otra, se ignoran mutuamente.

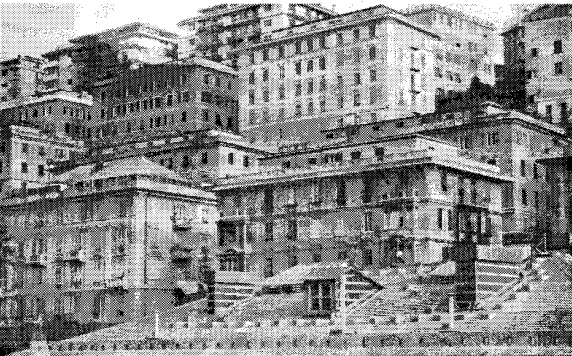
Toda esta caricaturarización y banalización de lo mediterráneo no puede evitar la presencia de numerosos e interesantes procesos de reinención. Son fenómenos que aún no están demasiado estudiados, que no tienen nombre, que son invisibles a quien sólo se queda en el parque temático y no sale más allá de sus límites, y que son el nervio vivo, la vitalidad de todas aquellas ciudades muchas veces milenarias. La mayoría de ellas han crecido muchísimo debido a fuertes procesos de inmigración a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, y este fuerte crecimiento ha desbordado sus límites históricos.



Haifa



Alepo



Génova

Roma¹² ha crecido a lo largo de todas las vías consulares edificando nuevos barrios que han ido rodeando bolsas de territorio agrícola llenos de ruinas. Alejandría ha multiplicado por 15 su población en 40 años y Beirut se ha reinventado a sí misma después de la guerra civil que la destruyó en parte. Tel Aviv, con sólo cien años de existencia, supone una de las pocas ciudades del Mediterráneo construida con arquitectura moderna, añadiendo los últimos años un gran número de edificios altos. Estambul ha ido ocupando las colinas de los Dardanelos y Atenas se ha unido al puerto del Pireo en un continuo urbano parecido a lo ocurrido entre Nápoles y Sorrento. Mónaco ha aumentado la densidad de sus construcciones hasta niveles altísimos, al igual que Benidorm, convertida en el paradigma de la ciudad de vacaciones y ocio, preparada para recibir a millones de personas que no buscan otra cosa que sol y diversión.

12 La población de Roma en la época de Constantino (s. iv) se calcula que fue de cerca un millón y medio de habitantes. La ciudad no vuelve a igualar esta población hasta los años 30 del s. xx. Actualmente la ciudad tiene una población de unos tres millones de habitantes.

13 Said, Edward W. *Orientalismo*, Madrid: Editorial Debate 2002

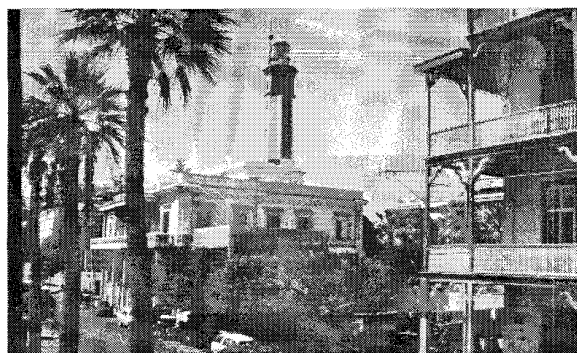
8

En su ensayo *Orientalismo*¹³ Edward W. Said pone en evidencia que lo que llamamos Oriente es una invención hecha por lo que llamaríamos Occidente. Es una invención para apropiarse del otro, para entenderlo sin dejarlo hablar, para describirlo sin escucharlo. Oriente es un imaginario construido a lo largo de más de tres siglos, a partir de los primeros viajes al Mediterráneo Oriental buscando el camino de las Indias, a partir de los procesos de colonización británico y francés, a partir de una voluntad de apropiación y expoliación. Es por eso que el imaginario oriental es mudo y silencioso, tópico y unitario, sin matices, sin voluntad para explicar la riqueza cultural y su diversidad. Said va desmontando pieza a pieza este proceso de apropiación que dura más de tres siglos y va dejando al descubierto las contradicciones, un mundo que nos aparece a través de una nueva mirada, de lo que es en realidad y no de lo que se pretende que sea. Cuando habla de este Oriente se refiere casi siempre a los países del Mediterráneo Oriental, y esto nos liga con que a menudo el Mediterráneo sufre este proceso en el cual la lectura se hace buscando lo que uno querría que fuera y no lo que realmente es, inventándose una realidad ficticia.

Las ciudades mediterráneas han cambiado constantemente a lo largo de los milenios, hay una acumulación de experiencias complejas que se van sobreponiendo, anulando, complementando, enriqueciendo. Pero ya dura demasiado este proceso de convertir el Mediterráneo en un lugar congelado, inmóvil, cargado de tópicos, y dónde se niega una realidad viva y cambiante. Tal como hizo Said, sería hora de descubrir qué es el Mediterráneo hoy.



La Roca Villagge



Port Said



Restaurant, 2002