

Siendo un tema que ha generado en las últimas décadas una gran cantidad de publicaciones, el Waterfront (Breen & Rigby, 1994, 1996; Bruttomesso, 1991; Marshal, 2001; Meyer, 1990, 1999, Portas, 1998), y más concretamente las transformaciones puerto-ciudad, conocieron recientemente un nuevo enfoque con el crecimiento del turismo de cruceros (Castillo-Manzano et al., 2014; Gui & Russo, 2011; Rodrigue & Notteboom, 2013; Soriani et al., 2009), y su impacto, tanto positivo como negativo, en la ciudad (Bonilla-Priego et al., 2014; Brida & Zapata, 2010; Hritz & Cecil, 2008; Klein, 2011; MacNeill & Wozniak, 2018, Papathanassis & Beckman, 2011), y más concretamente en los centros históricos. El aumento del tamaño de los cruceros, junto al incipiente crecimiento del turismo low-cost, han provocado en algunos de ellos, una extrema globalización con la consecuente pérdida de identidad (Tremblay & Chicoine, 2011; Saidi, 2012; Rosa et al 2018). El efecto revitalizador que ejerce la llegada de turistas en las economías locales provoca en numerosos casos la transformación de la dinámica y el funcionamiento de las ciudades, las cuales se van enfocando a los turistas abandonando otras actividades características y transformando sus comercios, su gastronomía, su cultura, su arquitectura, sus espacios públicos al servicio del turista. Cada vez son más las ciudades portuarias europeas que se encuentran amenazadas por el fenómeno de la turistificación (Crespi-Vallbona & Mascarilla-Miró, 2018; Andrade & Costa, 2020), que han visto sus centros históricos y muelles transformados en aras del turismo de cruceros, ataviadas de una globalidad que las hace prácticamente irreconocibles e incluso inhabitables para sus propios habitantes.

Sin embargo, debido a los recientes acontecimientos provocados por la pandemia mundial del COVID-19, la inmensa industria turística ha disminuido drásticamente, dejando esos centros históricos como parques temáticos abandonados, con edificios de apartamentos de alquiler, franquicias y grandes cadenas de restaurantes completamente vacíos, lo cual obliga a una revisión fundamental.

La ciudad portuaria, que se ha volcado en gran medida al turismo de cruceros, está en un momento de necesidad de máxima resiliencia. El puerto siempre ha sido una infraestructura flexible y adaptable a las necesidades y demandas de cada época. La interfaz puerto-ciudad debe conservar esa virtud, jugando el patrimonio portuario un papel crucial en este contexto. La crisis del COVID-19 proporciona un margen de tiempo para buscar las mejores prácticas, combinando el (re) desarrollo económico esperado de la poscrisis con la sostenibilidad social, ambiental y cultural.

En la última década se ha producido un cambio progresivo del paradigma del patrimonio desde una interpretación monumental y estética, a llegar a formar parte de la actividad cotidiana de los ciudadanos, reflejando una comprensión más amplia del mismo como lugares de actividad socioeconómica. Y, aunque en algunos países antes que en otros, desde finales de la década de los 90, en toda Europa existe una cierta sensibilidad y conciencia social sobre la importancia y el valor del Patrimonio Industrial (Benito, 2012; Forner, 1989, Feliú, 1998; Incuna, 2002). Las investigaciones sobre el patrimonio industrial son numerosas, con métodos de investigación diversos y abundantes perspectivas y contenidos de investigación (Palmer, 2012; Fitzgerald, 2007, Zhang et al., 2020). Las iniciativas han ido evolucionando desde la recuperación del edificio en sí, como elemento dinamizador del territorio, a actuaciones con perspectivas estratégicas, como elementos de una red de actividades industriales coetáneas (Pardo, 2010), llegando incluso a los itinerarios de la industrialización (Sabaté y Benito, 2010). Sin embargo, la museización de los mismos, y su posible banalización en el contexto turístico pueden saturar y poner en peligro estos paisajes que están fuertemente arraigados en la memoria y el sentido del lugar. Tras décadas de desarrollo, la investigación y la protección del patrimonio industrial se han vuelto más exhaustivas, integradas, profundas e interdisciplinarias a medida que se incrementa la diversidad de reutilización en un contexto complejo de preservación, transformación urbana, arquitectura y turismo (Bottero, 2019; Gholitabar, 2018; Zhang et al., 2020). Esta diversidad en la reutilización de los edificios históricos industriales, desde procesos más espontáneos a estrategias rigurosas para la ciudad (Colomb, 2012; [Hentilä & Lindborg, 2003](#)), y su contribución a la regeneración del entorno, supone una oportunidad y un desafío. Edificios industriales que han quedado embebidos por el tejido urbano y tras verse sometidos a un proceso de obsolescencia funcional, son reorientados para actividades locales, garantizando una memoria viva de la actividad urbana de la zona (Bullen and Love, 2011; Günçe and Mısırlısoy, 2015). Son intervenciones de baja inversión financiera en espacios y estructuras existentes, con expectativas realistas y ofertas de soluciones locales para los desafíos del planeamiento urbano.

Dado el pasado industrial de las ciudades portuarias, donde es común encontrar viejos edificios industriales en desuso, se aúnan en el momento adecuado, el reto y la oportunidad de recuperar parte de su identidad en la extrema globalidad, portando el patrimonio portuario un papel esencial en esta situación. Sin embargo, aunque hoy en día el patrimonio industrial está bien estudiado y el interés por la reutilización de edificios industriales ha crecido considerablemente, el patrimonio portuario está subexpuesto en la investigación sobre el patrimonio industrial. Al pertenecer estos edificios históricos a una infraestructura

tan práctica y eficaz como es el puerto, cuando pierden su utilidad dejan de tener valor, existiendo un riesgo creciente de que el tejido industrial portuario disminuya año tras año debido a la falta de interés y apoyo financiero. La revista Portus - 37 y 38- ha realizado una gran labor y contribución en este tema (Alemany, 2019).

El patrimonio portuario es la huella física y cultural que nos deja la historia de una infraestructura que ha sido clave para el desarrollo de la ciudad. El patrimonio es valioso, escaso e irremplazable, y, a pesar de que la población lo perciba a menudo como un obstáculo, representa un recurso estratégico para el desarrollo sostenible (Bruttomesso, 1999).

Con frecuencia, el patrimonio portuario se encuentra en estado de abandono o infrautilización, debido a la falta de interés y/o recursos financieros para su recuperación y mantenimiento. En ocasiones ha sido recuperado, en un contexto contemporáneo de rehabilitación urbana que ha cambiado. Otras veces es reutilizado para usos transitorios y compartidos que tienden a tornarse definitivos. Es necesario observar el patrimonio portuario según horizontes temporales más largos, reforzando la percepción de que hay una fuerte compatibilidad y sinergia entre la reutilización del patrimonio portuario y un desarrollo sostenible, por su capacidad de adaptarse a lo largo del tiempo a dinámicas socioeconómicas que van cambiando.

### **El patrimonio industrial portuario: nuevas oportunidades para viejos lugares**



*Muelle de Pescadores (desaparecido recientemente) con el Edificio de la Lonja de Pescado de Málaga (en peligro de derribo por falta de puesta en valor). (Fuente: Autor).*

La reutilización “activa” del patrimonio portuario, identificando nuevos usos funcionales para los edificios abandonados que mantengan la autenticidad e identidad del lugar, transformaría este patrimonio de un “coste” a una “inversión” para la sociedad. Saber encontrar un nuevo uso, compatible con las características esenciales del elemento patrimonial es la clave para su sostenibilidad en el tiempo, provocando la creación de nuevas empresas y actividades locales. Los nuevos usos contemporáneos para estos edificios y lugares históricos deben identificarse en una perspectiva sistémica, compatible con su compleja importancia cultural, autenticidad, integridad y valor social.

Desde la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Málaga se está llevando a cabo un

proyecto de investigación que nace para poner en valor el patrimonio industrial portuario de Málaga, estudiando el papel del patrimonio industrial en la resiliencia de la ciudad portuaria contemporánea en diferentes casos europeos. Con el objetivo de incrementar el conocimiento, sensibilización social y acercamiento del patrimonio industrial portuario a la sociedad, en aras de asegurar su preservación y permanencia se propone encontrar alternativas de uso sostenible que pongan en valor estos recursos industriales históricos de Málaga y al mismo tiempo contribuya al desarrollo socioeconómico, cultural y turístico de la ciudad.

En este proyecto se propone explorar, investigar y analizar la reutilización de edificios industriales portuarios, claves en la necesidad de resiliencia de la ciudad portuaria. Esta necesidad de resiliencia se convierte en una oportunidad para estudiar el desarrollo de nuevas formas de intervención, con la capacidad de poner en valor la identidad local, proteger el patrimonio y contrariar el efecto pernicioso de la gentrificación (habitantes y actividades locales) que la turistificación ha ido provocando en estas ciudades en los últimos tiempos.

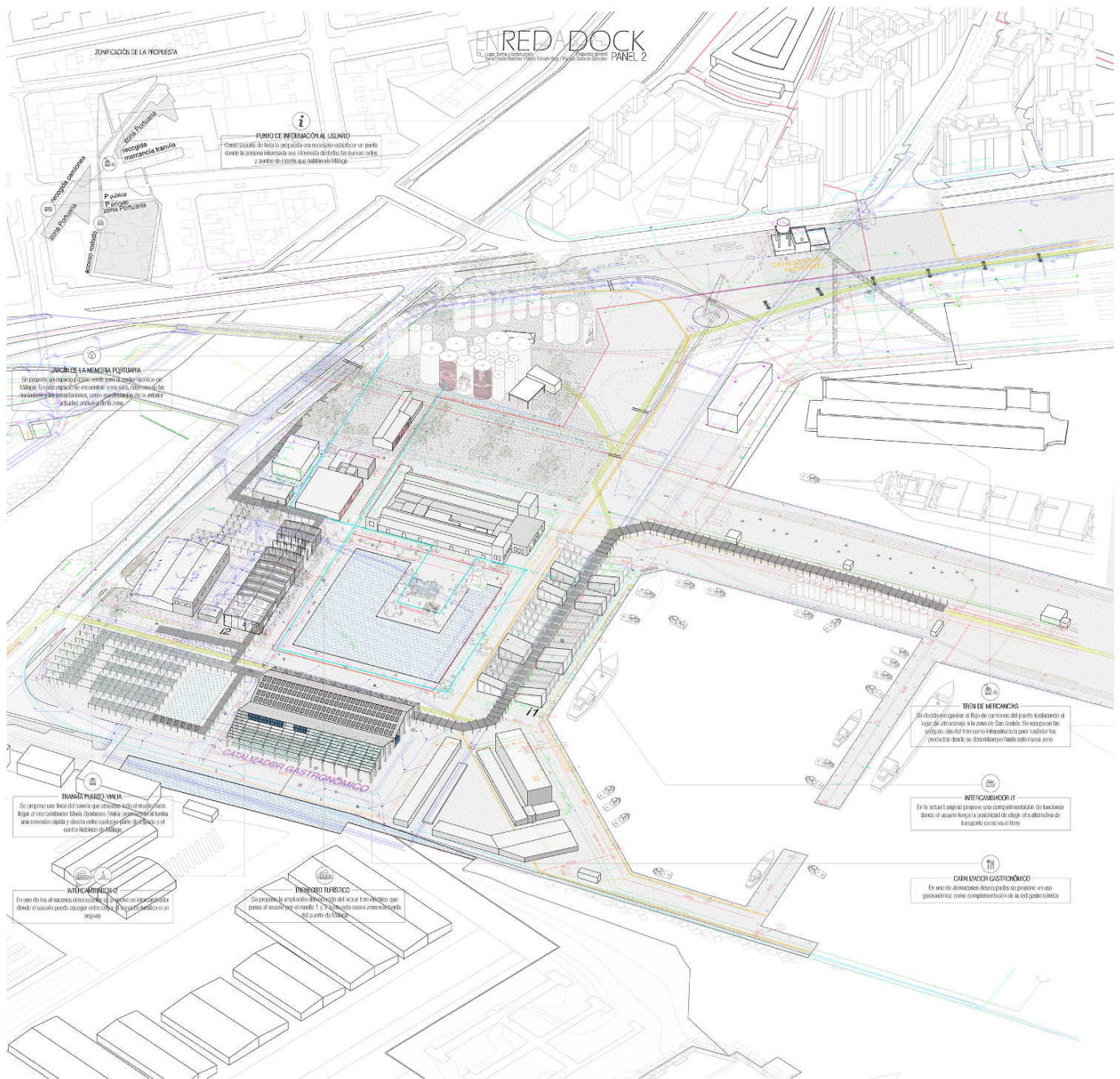
Estos edificios industriales antiguos se localizan no sólo en el interior del puerto sino en la interfaz puerto-ciudad. De esta forma, la reutilización de estos espacios refuerza la conexión entre puerto y ciudad actuando de charnela, no sólo a nivel físico, sino a nivel funcional, al no ser actuaciones aisladas, sino pertenecer a estrategias superiores que los relacionan con otros equipamientos de la ciudad, del centro histórico, generando sinergias funcionales entre el puerto y la ciudad y haciendo así que el patrimonio sea legible (Andrade 2012). Y, por supuesto, la conexión que supone entre el pasado industrial de los espacios, materiales, etc., y las nuevas actividades del presente y el futuro. De manera que la intervención en estos verdaderos almacenes de memoria supone un plus de enorme importancia en la relación puerto-ciudad a nivel físico, funcional y social, y no sólo en el espacio sino también en el tiempo, garantizando la permanencia de la identidad de estos lugares. Permiten la convivencia de actividades portuarias y actividades urbanas, y a su vez tanto para los habitantes como para los visitantes.

Las intervenciones flexibles y a corto plazo mantienen estos edificios patrimoniales con actividad. La manera más adecuada de conservar un edificio, una estructura o un lugar patrimonial es usándolo. Estas operaciones actúan sin lugar a duda como catalizadores con

un amplio ámbito de alcance y regeneración.

Estas intervenciones de bajo presupuesto permiten el regreso de los habitantes a estos lugares, de una sociedad joven y activa, reactivando la economía local y suponiendo, además, cuando el sector turístico se recupere, un reclamo para los visitantes. De esta forma, se podrá lograr que los habitantes puedan continuar viviendo en los centros históricos, siendo estos los escenarios de sus vidas cotidianas, reales; que los puertos formen parte del día a día de los ciudadanos, recuperando su identidad a través de la puesta en valor del patrimonio tangible e intangible; y, por otro lado, que el turismo cultural, contemplativo, evolucione a un turismo creativo, más enriquecedor y menos destructivo.

Además de la investigación que se está llevando a cabo en este tema, desde la Escuela de Arquitectura de Málaga, en el marco de un Proyecto de Innovación Docente, desde el quinto curso del taller de proyectos, se trabaja en esta temática, realizando en primer lugar una tarea de investigación de diferentes casos a partir de una matriz común de forma que permitiera la obtención de un estudio comparativo (Andrade et al. 2012, 2020). Posteriormente los alumnos trabajan en edificios portuarios antiguos de la ciudad de Málaga, los cuales tienen gran valor patrimonial pero no están catalogados por no pertenecer a la ciudad, sino al puerto. Por lo que se procede a localizar aquellos elementos, edificios, infraestructuras y lugares que deberían ser considerados patrimoniales. Sobre estos lugares se realizan propuestas de reactivación, de nuevos usos, donde conviven usos portuarios con usos urbanos, y a su vez usos locales con atractivo turístico. Son ejercicios académicos que aportan una reflexión sobre el potencial de estos lugares para la regeneración urbana y la recuperación del carácter e identidad de estos espacios que a su vez suponen un nuevo foco de atracción turística, una ampliación de la oferta que puede contribuir a descongestionar las rutas clásicas, por lo tanto, a mejorar la calidad de vida en estos lugares y el regreso de la sociedad.



*Propuesta de Actuación en el Puerto de Málaga potenciando la memoria del lugar y reactivando esta área con usos portuarios y urbanos que se retroalimentan y a su vez actúan de catalizador tanto para habitantes como visitantes. Alumnas: Elena Enciso, María Estrada y Patricia Gallardo.*

## Conclusión

Como conclusión destacar que las ciudades portuarias europeas amenazadas por el fenómeno de la turistificación, deben actuar antes de perder su verdadera identidad, antes de que sus ciudadanos sigan abandonando estos lugares, antes de convertirse en parques temáticos. Para ello, para conseguir ese equilibrio entre habitantes y visitantes, qué mejor medida que potenciar aquellos lugares industriales abandonados, aquellas naves portuarias infrautilizadas que permiten una rehabilitación económica y a corto plazo a través de las intervenciones de reutilización que están teniendo lugar en otras muchas ciudades industriales.

Si bien es verdad que estas intervenciones, en su mayoría suelen estar relacionadas con el arte y la cultura, en las ciudades portuarias deben convivir y potenciar las actividades portuarias compatibles con la ciudad. Por ejemplo, los enormes edificios de lonja de pescado que se encuentran infrautilizados por la reducción de la actividad pesquera, ¿por qué no reactivarlo con un mercado y catalizador gastronómico que atraiga tanto a los ciudadanos como a los turistas, que a su vez reactiven esta actividad pesquera y no dejen el edificio en estado ruinoso? A través de estas intervenciones que se adaptan al contexto de post-crisis en el que nos encontramos, podremos lograr humanizar la ciudad portuaria: que los habitantes puedan continuar viviendo en los centros históricos, siendo estos los escenarios de sus vidas cotidianas, reales; que los puertos formen parte del día a día de los ciudadanos, recuperando su identidad a través de la puesta en valor del patrimonio tangible e intangible; y, por otro lado, que el turismo cultural, contemplativo, evolucione a un turismo creativo, más enriquecedor y menos destructivo.





*Jornada Internacional de expertos "On the Waterfront: Equilibrio entre residentes y turistas: estrategias y proyectos". Resultados PIE\_17-180.Oct. 2019.*

*De izquierda a derecha: Jonathan Ruiz Jaramillo (prof. UMA), Eduardo Rojas (prof. UMA), Joan Alemany (prof. UPC), Pedro Marín (Director OMAU), María José Andrade (prof. UMA. Coordinadora Jornada), Carlos Rubio (Presidente Autoridad Portuaria Málaga), Eduardo Jimenez (prof. UMA), Carmen Muñoz (prof. UMA), Joao Pedro Costa (prof. Univ. Lisboa), Beatriz Perea (Doctora UMA), Franco Mancuso (Catedrático Univ. Venecia) Rinio Bruttomesso (Presidente RETE), Carlos Lanzat (Gerencia Urbanismo Málaga. Plan Especial*

*Puerto).*

## Referencias

Alemany, J. (2019). Preservation and Reuse of Port Heritage. *Portus*, 37.

Alemany, J. (2019). Preservation and Reuse of Port Heritage: America. *Portus*, 38.

Andrade, M. J. (2012). Phd Thesis: Sea in view. The transformations of the Port of Malaga in the discussion of the Waterfronts. University of Malaga.

Andrade, M.J., Blasco, J. & Marin Cots, P. (2012). *Puerto-Ciudad: Estudio Comparativo de Buenas Practicas (Puerto-Ciudad: Comparative Study of Good Practices)*. Málaga: Ed. Servicio de Proyectos Europeos.

Andrade M.J., Costa J.P. (2020) "Touristification of European Port-Cities: Impacts on Local Populations and Cultural Heritage" In: Carpenter A., Lozano R. (eds) *European Port Cities in Transition. Strategies for Sustainability*. Ed. Springer. Pp. 187-204.

Andrade, M.J., Costa, J.P., Blasco López, J. (2020). "3DPortCityMeasure: Methodology for the Comparative Study of Good Practices in Port-City Integration" *Sustainability*, 12, 880. Pp.1-26.

Benito, P. (2012). Territorio, paisaje y herencia industrial: debates y acciones en el contexto europeo. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 58/3, 443-457.

Bonilla-Priego, M.J., Font, X., Pacheco-Olivares, M. del R. (2014). Corporate sustainability reporting index and baseline data for the cruise industry. *Tourism Management* 44, 149-160. doi:10.1016/j.tourman.2014.03.004

Bottero, M.; D'Alpaos, C.; Oppio, A. Ranking of Adaptive Reuse Strategies for Abandoned Industrial Heritage in Vulnerable Contexts: A Multiple Criteria Decision Aiding Approach. *Sustainability* 2019, 11, 785.

Breen, A. & Rigby, D. (1994). *Waterfronts Cities Reclaim their Edge*. New York: McGraw-Hill.

Breen, A. & Rigby, D. (1996). *The New Waterfront. A Worldwide Urban Success Story*. London: Thames and Hudson.

Brida, J.G., Zapata, S., 2010. Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing* 1, 205-226. doi:10.1504/IJLTM.2010.029585

Bruttomesso, R. - ed. (1991). *Waterfront: una nuova frontiera urbana, 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane del sul fonte d'acqua [Waterfront: a new urban frontier, 30 projects of reorganization and reuse of urban areas on the water source]*. Venice: Consorzio Autonomo del Porto di Genova. International Centre Cities on Water.

Bruttomesso, R. - dir. (1999). *Water and Industrial Heritage*. Venice: Marsilio Editori.

Bullen, P. A. and P. E. D. Love. 2011. "Adaptive Reuse of Heritage Buildings." *Structural Survey* 29(5):411-421.

Castillo-Manzano, J.I., Fageda, X., Gonzalez-Laxe, F. (2014). *An analysis of the determinants of cruise traffic: An empirical application to the Spanish port system*. in: *Transp. Res. Part e Logist. Transp. Rev.* 66, 115-125. doi:10.1016/j.tre.2014.03.008.

Colomb, C. (2012). Pushing the Urban Frontier: Temporary Uses of Space, City Marketing and the Creative City Discourse in 2000s Berlin. *Journal of Urban Affairs*, 34(2), 131-152.

Crespi-Vallona, M. & Mascarilla-Miró, O, (2018) La transformación y gentrificación turística del espacio urbano. El caso de la Barceloneta (Barcelona). *Eure*. Vol.44 n 133 pp 51-70.

Feliú, A. (1998). «El patrimonio industrial, localizaciones, regeneraciones: una nueva geografía». *Ábaco: Revista de Cultura y Ciencias Sociales*, 19, 71-80.

Fitzgerald, R. Historic building record and the Halifax Borough Market doors. *Ind. Archaeol. Rev.* 2007, 29, 51-74.

Forner, S. (1989). «Dossier arqueología industrial». *Canelobre*, 16, 17-76.

Gholitabar, S.; Alipour, H.; Costa, C.M.M. An Empirical Investigation of Architectural Heritage Management Implications for Tourism: The Case of Portugal. *Sustainability* 2018, 10, 93.

Gui, L., Russo, A.P. (2011). *Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines - evidence from the Mediterranean*. in: *Maritime Policy Management*. 38, 129/150. doi:10.1080/03088839.2011.556678

Günçe, K., and D.Mısırlısoy. "Questioning the Adaptive Reuse of Industrial Heritage and Its Interventions in the Context of Sustainability." *Sociology Study* 5, no. 9 (2015): 718-727.

Hentilä, H.L., & Lindborg, T. (2003, August). Central micro-peripheries: Temporary uses of central residual

spaces as urban development catalysts. Paper presented at the European Regional Science Association seminar, Jyväskylä, Finland. Available at <http://ideas.repec.org/p/wiw/wiwrsa/ersa03p242.html> (accessed July 1, 2010).

Hritz, N., & Cecil, A. (2008). Investigating the sustainability of cruise tourism: A case study of Key West, *Journal of Sustainable Tourism*, 16(2), 168-181.

INCUNA (2002). Patrimonio Industrial: Lugares de la memoria. Proyectos de reutilización en industrias culturales, turismo y museos . Gijón: CICEES.

Klein, R.A. (2011). Responsible cruise tourism: Issues of cruise tourism and sustainability, *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18, 107-116.

MacNeill, T. & Wozniak, D., (2018). The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism, *Tourism Management*, 66, 387-404. DOI: 10.1016/J.TOURMAN.2017.11.002

Marshall, R. - ed. (2001). *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press.

Meyer, H. (1990). *Waterfront Renewal, an Internacional Phenomenon. The discrete charm of port and city, a seductive combination*. in: Vanreusel, Jef - ed.; Antwerp-Reshaping a City. Antwerp: Blondé Art Printing Internacional.

Meyer, H. (1999). *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*. Rotterdam: International Books.

Palmer, M. *Industrial Archaeology: Principles and Practice*; Routledge: Abington-on-Thames, UK, 2012.

Papathanassis, A. & Beckman, I. (2011). Assessing the poverty of cruise theory hypothesis. *Annals of Tourism Research*, 38(1), 153-174.

Pardo, C. (2010). «El patrimonio industrial en España: análisis turístico y significado territorial de algunos proyectos de recuperación». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 53, 239-266.

Portas, N. (coord.) (1998). *Cidades e frentes de agua / cities & waterfronts*. Edições FAUP, Oporto.

Rodrigues, J.-P. & Notteboom, T. (2013). *The geography of cruises: Itineraries, not destinations*. in: *Applied Geography*, 38, 31-42. DOI: 10.1016/j.apgeog.2012.11.011

Rosa-Jimenez, C., Perea-Medina, B., Andrade, M.J., Nebot, N. (2018). *An examination of the territorial imbalance of the cruising activity in the main Mediterranean port destinations: Effects on sustainable transport*. In: *Journal of Transport Geography*, 68, 94-101. DOI; 10.1016/j.trangeo.2018.02.003

Sabaté, J. y Benito, P. (2010). «Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia». *Identidades. Territorio, Proyecto, Patrimonio*, 2, 7-26.

Saidi, H. (2012). *Capital cities as open-air museums: a look at Québec City and Tunis*. in: *Current Issues in Tourism*, 15(1-2), 75-88. DOI: 10.1080/13683500.2011.634896

Soriani, S., Bertazzon, S., Cesare, F.D.I., Rech, G. (2009). *Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends*. *I Marit. Policy Manag.* 36, 235-251.

Tremblay, R.; Chicoine, H. (2011). *Floribec: The life and death of a tourism-based transnational community*. in: Norsk Geografisk Tidsskrift (Norwegian Journal of Geography), 65(1), 54-59. DOI: 10.1080/00291951.2010.549953

Zhang, J.; Cenci, J.; Becue, V.; Koutra, S.; Ioakimidis, C.S. Recent Evolution of Research on Industrial Heritage in Western Europe and China Based on Bibliometric Analysis. *Sustainability* 2020, 12, 5348.

---

*Head Image: Interfaz Puerto-Ciudad de Málaga. (Fuente: Autor).*