Museos y proyectos culturales para la regeneración urbana de los frentes marítimos

Las culturas portuarias y las identidades marítimas son temas de análisis científico con creciente actividad e interés, también desde disciplinas humanísticas como la Historia o la Historia del Arte. Aunque es cierto que los puertos escapan a las categorizaciones, por la multiplicidad de sus formatos y por la variedad de sus soluciones funcionales, la historiografía ha ido progresando en el análisis social y cultural de los ámbitos portuarios, superando las estrecheces de una visión estricta del puerto como paisaje geográfico y espacio económico y poniendo el acento en los aspectos sociales y culturales [1]. Esas culturas portuarias impregnan las ciudades anexas y van siendo reinterpretadas también como experiencias sensoriales que hablan a todos los sentidos, desde la arquitectura y las artes plásticas a la música, las artes escénicas, la literatura, el cine, la indumentaria, los sabores o la cultura científica.

Históricamente, esas ciudades portuarias han sido el eslabón de una cadena de operaciones donde interactúan tres focos de actividad procedentes del medio continental, del marítimo y del propio puerto. Esto es lo que se ha denominado el "tríptico portuario", donde la ciudad-puerto actúa como una bisagra entre el antepaís oceánico y la trinchera terrestre que alberga la clientela [2].

Partimos, por tanto, de que las ciudades portuarias son realidades cambiantes en el tiempo, que además albergan relaciones complejas y volubles entre funciones urbanas y portuarias. Y, aunque no es este el lugar para hacer una larga historia de la evolución urbana de las ciudades portuarias, al menos podemos destacar tres importantes momentos recientes en su evolución, con un ritmo más o menos secular:

- En el siglo XVIII los medios de navegación y los sistemas urbanos conocen profundas transformaciones fruto, en gran medida, de los avances científicos del pensamiento ilustrado. Muchas de estas lentas transformaciones culminarán en el siglo XIX, cuando se desarrolló un modelo de ciudad "marítima" basada en el

comercio y la actividad náutica. Los ejemplos cercanos son numerosos, desde los grandes puertos franceses renovados por los ingenieros militares (Nantes, Burdeos o Marsella, por ejemplo) hasta los buenos ejemplos españoles (desde Barcelona, Ferrol, Cartagena o Cádiz a Bilbao o Santander, con sus proyectos para “nuevas poblaciones”).

- Durante el siglo XIX se produce el lento paso de la vela al vapor en la navegación y se desarrolla la industrialización, el ferrocarril y la ciudad burguesa. Coincide, además, con la expansión de la fotografía, que transforma la percepción de las ciudades portuarias, convertidas desde el Romanticismo en unos espacios urbanos cada vez más apreciados estéticamente.
- Por fin, desde los años ochenta del pasado siglo, el modelo funcional y económico de ciudad portuaria sufre una crisis generada por la deslocalización industrial y, en el caso español, acelerada con el ingreso en la CEE. En ese contexto de desindustrialización, algunos de los espacios más afectados por la crisis fueron los *waterfronts* y *riverfronts*, esos frentes fluviales o marítimos que reunían un patrimonio industrial obsoleto y unos espacios “de ribera” lentamente transformados en polos de renovación urbana y social en el mismo centro de las ciudades, sumando nuevos atractivos turísticos y culturales en unos espacios reconquistados para la ciudadanía [3].



Jean Laurent: Vista general de Santander, 1866. (Fuente: Colección José Antonio Torcida).



Renzo Piano, Centro Botín, 2011-2017. (Fotografía: Juanjo Santamaría).

El problema más actual es que todos esos paisajes portuarios reciclados para usos culturales tienden a parecerse y, en el competitivo mundo de la cultura global, la obtención de una imagen de marca es clave. El objetivo es, por tanto, singularizarse, bien con la creación de arquitecturas “emblemáticas” acordes con las últimas tendencias organicistas o *high-tech* (con el Guggenheim de Bilbao o el Centro Botín en Santander como ejemplos), bien aprovechando las singularidades paisajísticas y patrimoniales del mundo marítimo o bien, incluso, convocando los más variados megaeventos y sus consecuencias urbanas (Olimpiadas como las de Barcelona 92 o Londres 2012; exposiciones como la Universal de Sevilla 92 o la Internacional de Lisboa 98 o, más modestamente, eventos deportivos como el Mundial de Vela de Santander de 2014).



Vista panorámica del entorno de Gamazo tras los trabajos de reforma para el Mundial de Vela de 2014. En primer plano, la Duna de Alejandro Zaera, el Centro Especializado de Alto Rendimiento de Vela, el Dique de Gamazo y el Palacio de Festivales. (Fuente: El Diario Montañés).

No obstante, las incertidumbres ciudadanas coinciden en muchas de estas ciudades portuarias en transformación: ¿cómo reciclar estos antiguos espacios portuarios sin perder la identidad, sin expulsar a sus antiguos habitantes, sin gentrificar unos espacios asomados al privilegiado borde marítimo? ¿Cómo preservar un patrimonio

portuario que es material, pero también inmaterial? La verdad más aceptada es que los testimonios del pasado local realmente singularizan y se sitúan, además, en la base de cualquier aspiración creativa, entendida como capacidad de (re)invención, pero también de reciclaje del pasado portuario.

En realidad, estos nuevos *hubs* creativos deben aspirar a concentrar, no a segregar, pues la creatividad debe ser aditiva, no sustractiva, y el pasado industrial puede dar prestigio al comercio y al ocio contemporáneos. Se aspira, por tanto, a una delicada hibridación entre ocio y negocio, entre arte y economía, invocando los entornos creativos y repitiendo como un mantra que Arte y Economía deben formar un "matrimonio de conveniencia" [4]. Un matrimonio en el que los museos y centros de arte sirven, a menudo, como referencia estratégica para una regeneración urbana que permita atraer y retener las actividades vinculadas a la "economía creativa", desde la innovación y el desarrollo a las ahora llamadas industrias culturales.

A nivel global, esa alianza estratégica entre la reivindicación patrimonial de la memoria portuaria y los nuevos atractivos turísticos y culturales, ha depurado fórmulas y modelos muy exitosos en los que el arte público y los museos, como máxima aspiración cultural de estas iniciativas comunitarias [5], han tenido un papel primordial. En la larga lista de proyectos para reformas de estos *waterfronts* destacan algunos muy divulgados ejemplos de "museos de ribera" en Liverpool, Baltimore, Burdeos, Frankfurt, Londres o Newcastle [6]. No obstante, en una época en que los grandes museos globales multiplican sus sedes por Bilbao, Málaga o Abu-Dabi, el objetivo es no convertirse en una franquicia clónica de la metrópoli y cada vez se busca más la seña de identidad local que permita enlazar, de alguna forma, lo nuevo con lo viejo, los nuevos proyectos con los usos y patrimonios heredados. Se persigue suavizar las tensiones entre lo que fue, lo que está y lo que llega; de ahí la importancia de conservar las viejas trazas portuarias y la huella patrimonial de unos puertos en constante renovación tecnológica.

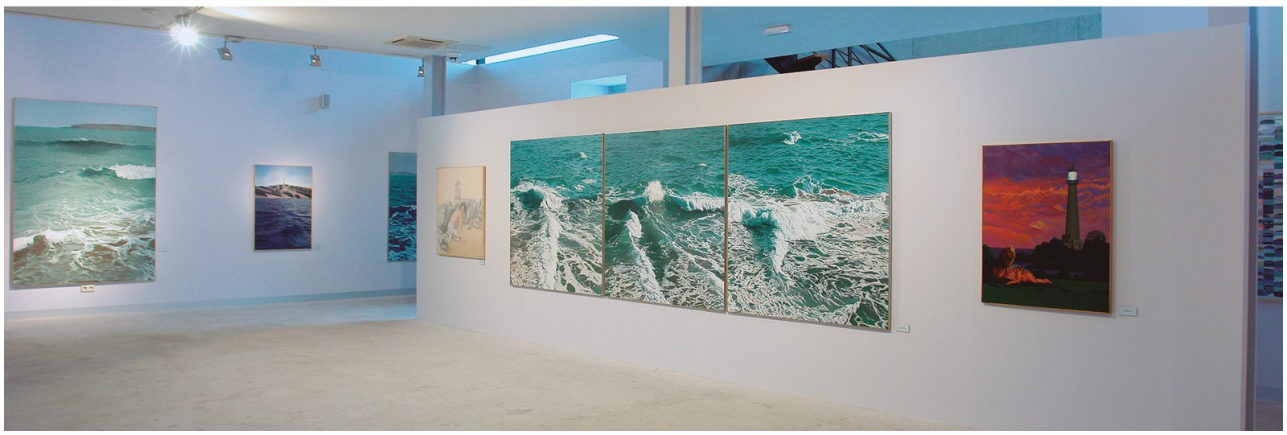
Además, esos nuevos museos salen a la calle en busca de visitantes, abren sus atrios y plazas cubiertas para configurar espacios cívicos que, incluso, se interrelacionan con otros centros de arte y sus ámbitos de influencia para generar "clústeres", foros de las artes, millas del arte o campus artísticos. Se tiende, en definitiva, hacia unos museos más "músicos" [7], templos de todas las musas en los que "pasan" cada vez más cosas, desbordando sus muros y tendiendo a esa idea

del «museo extendido» promovida en las más recientes conferencias del ICOM [8]. De manera general se observa que se va poniendo más el acento en la “ejecución”, en lo efímero, en el momento creativo, que en el resultado (el objeto o la obra de arte). Así proliferan los centros de arte, más dirigidos a la ejecución del acto creativo en el presente, frente a unos museos que, sin embargo, también llevan tiempo trabajando en los aspectos performativos de las obras de arte del pasado.

Pero, centrándonos ya en los ejemplos españoles, el mapa de los museos muestra una clara insistencia en las ciudades portuarias. En muchos de estos “espacios de ribera” se han rehabilitado antiguas estructuras industriales (aduanas, lonjas, almacenes o tinglados) especialmente adecuadas por su tamaño, por un latente brutalismo y por su lenguaje plástico (con preferencia por los materiales industriales y los lenguajes ornamentales sosegados, desde la arquitectura de la Ilustración al Movimiento Moderno). Edificios bien situados en el mismo borde marítimo, en diálogo con los muelles y la lámina acuática (dársenas, canales), y que permiten espectaculares adaptaciones mediante rehabilitaciones “modernas” para la exposición de colecciones contemporáneas y la actualización tecnológica. Hay buenos ejemplos de todo ello, desde aduanas ilustradas (como la que alberga el Museo de Málaga) a faros (Santander), lonjas (San Sebastián, Sevilla, Alicante, Gijón, Orihuela, Cudillero, Barbate o Málaga) o antiguos depósitos de tabacos (entre los que se dedican a usos culturales, al menos, los de Alicante, Santander, San Sebastián, Málaga, Tarragona y, en curso de rehabilitación, Gijón) [9].

Centro de Arte Faro de Cabo Mayor, Santander. (Fotografías: P. Cantero y J. M. Del Campo, cedidas por la APS).





Entre estos ejemplos destacan especialmente los puertos del norte cantábrico, que han adquirido, en los últimos treinta años y liderados por el caso de Bilbao, un notable protagonismo en esos procesos, impulsados por la reorientación económica y funcional de unas ciudades gravemente afectadas por la reconversión industrial. Con distinto alcance, fortuna y acierto, ciudades portuarias como Avilés, Gijón, Bilbao, Santander o San Sebastián han conocido estrategias de revitalización basadas en la introducción de espacios culturales. Algunos bien conocidos iconos, como el *Museo Guggenheim* en Bilbao (1993-1997), el *Centro de Arte y Creación Industrial* instalado en la rehabilitada Universidad Laboral de Gijón (2007) o el *Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer* en Avilés (2008-2011), han protagonizado operaciones urbanas de amplio alcance, presentándose como motores simbólicos de una revitalización basada en la democratización cultural, la renovación de la imagen urbana y la búsqueda de una nueva identidad funcional.



David Chipperfield, Proyecto "Faro Santander". Rehabilitación de Paseo de Pereda 9-12 para sede de la Colección Banco Santander, 2017 (Fuente: David Chipperfield Architects).

Es cierto que San Sebastián y especialmente Santander han llegado un poco tarde al empuje que conocieron los museos autonómicos en España desde la década de los ochenta, tal vez porque respondían a un modelo urbano algo diferente. Ambas habían liderado el veraneo decimonónico y quedaron configuradas como ciudades-balneario burguesas y cosmopolitas, ligadas al ocio estival de sus selectas playas urbanas. Y quizá cierta autocomplacencia ensimismada ha venido suavizando actuaciones de regeneración más radicales, como las programadas para los duros paisajes industriales en crisis de Bilbao, Avilés o Gijón.

Cartel 25 años de actividades culturales en espacios portuarios (1985-2010). Los usos culturales del patrimonio arquitectónico portuario como imagen de la Autoridad Portuaria de Santander. (Fuente: Autoridad Portuaria de Santander).


MINISTERIO DE FOMENTO
Puerto de Santander
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER
La cultura nuestro horizonte
1985
2010
25 años de actividades culturales en espacios portuarios
Faro de la Cerda
CITAP
(Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria)
Estación Marítima
(SHOW HALL)
Dique de Gamazo
(MAR SESSIONS)
Sala Naos
(Antigua Nave Sotoliva)
Palacete del Embarcadero
Centro de Arte
Faro Cabo Mayor
actividadesculturales@puertosantander.es

Hoy, sin embargo, el caso de Santander es uno de los más ambiciosos proyectos de consolidación de un ecosistema institucional, configurando un frente marítimo cultural que albergará pronto un rosario de infraestructuras, desde el Palacio de Festivales de Cantabria de Sáenz de Oiza (1984-1990) hasta el reciente Centro Botín de Renzo Piano (2011-2017), situado frente al proyectado Faro Santander, que albergará las colecciones del Banco Santander en su antigua sede, ahora rehabilitada por David Chipperfield (2017-2026). Son proyectos que han convocado a algunos de los arquitectos más prestigiosos del panorama internacional y que vienen a sumarse al nuevo centro asociado del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía (que albergará el Archivo Lafuente, una importante colección documental sobre arte contemporáneo, en la rehabilitada sede del antiguo Banco de España; 2024-2027) y al nuevo edificio para el Museo de Prehistoria y Arqueología de Cantabria (MUPAC), del estudio de Mara Partida y Héctor Mendoza (2023-2026).

Todos ellos se unen a los centros ya activos, sostenidos por la administración regional (Museo Marítimo del Cantábrico, Palacio de Festivales, Biblioteca Central de Cantabria) o municipal (Museo de Arte Moderno y Contemporáneo, Biblioteca de Menéndez Pelayo) e, incluso, a los usos culturales que, desde los años ochenta, la Autoridad Portuaria ha ido introduciendo en algunas instalaciones portuarias obsoletas (Palacete del Embarcadero, Nave Sotoliva, Centro de Arte Faro de Cabo Mayor) [10].

Casi todos ellos se asoman al frente marítimo de Santander, formando un clúster que albergará una amplia oferta cultural, abarcando desde la arqueología prehistórica hasta la creación actual.



Museos y espacios culturales en el frente marítimo de Santander. (Fuente: Ediciones Trea, Luis Sazatornil Ruiz).

IMAGEN INICIAL | *Vista aérea de los Jardines de Pereda con el Centro Botín, la sede del Faro Santander (Banco Santander) y el Palacete del Embarcadero. (Fotografía de FotoAsturias, proporcionada por la Autoridad Portuaria de Santander).*

NOTAS

[1] Monge recoge las propuestas de algunos historiadores anglosajones para ampliar el espectro social en los análisis de las sociedades portuarias, incluyendo conceptos como *litoral society* o *maritime community*. Véase Monge, F, "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica", *Hispania*. LVIII, 198, 1998, pp. 307-326.

[2] El "tríptico portuario" de André Vigarié (*Ports de commerce et vie littorale*, París, Hachette, 1979) explica de manera sencilla las complejas relaciones entre la ciudad portuaria y los sistemas marítimos y terrestres.

[3] Marshall, R. (ed.) *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Nueva York-Londres: Spon, 2001.

[4] Plaza, B.; Gálvez, C.; González Flores, A. y Mas, E. "Arte y Economía, un matrimonio de conveniencia: el Museo Guggenheim en Bilbao", *Scripta Nova*, XIV-335, 2010: http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-335.htm.

[5] Remesar, A. "Waterfronts, Public Art and Citizenship", en O *Espaço Publico e a Interdisciplinariedade*, CPD, Lisboa, 2000; Lorente, J.P. *Arte público y museos en distritos culturales*, Gijón: Trea, 2018.

[6] Los ejemplos y bibliografía sobre el tema son inabarcables. Casos como los de Glasgow, Rotterdam, Hamburgo, Liverpool o Bilbao han sido estudiados en el clásico trabajo de Bianchini, F. y Parkinson, M. (eds.) *Cultural Policy and Urban Regeneration: The West European Experience,* Manchester: Manchester University Press, 1993. Sobre las políticas culturales dirigidas a la dinamización de ciudades véase Evans, G. *Cultural Planning: An Urban Renaissance?* Londres: Routledge, 2001; también Lorente, J.P. "Urban cultural policy and urban regeneration: The special case of declining port cities in Liverpool, Marseille, Bilbao", en *Global*

Culture: Media, Arts, Policy, and Globalization, Nueva York-Londres: Routledge, 2002, pp. 93-104; "Colecciones museísticas de Arte en espacios públicos portuarios", *Ábaco. Revista de cultura y ciencias sociales,* 97, 2018, pp. 29-35.

[7] Gómez Martínez, J. *Museografía al filo del milenio,* Gijón: Trea, 2016, p. 353.

[8] Herrero Delavenay, A. «El museo extendido: ampliaciones y descentralizaciones para un concepto de museo en metamorfosis (1989-2018)», *AACA Digital*, 46, 2019: https://www.aacadigital.com/contenido.php?idarticulo=1506; McGhie, H. «Los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ayudar a transformar nuestro mundo a través de los museos», ICOM 21 de enero de 2021: https://icom.museum/es/news/los-objetivos-de-desarrollo-sostenible-ayudar-a-transformar-nuestro-mundo-a-traves-de-los-museos/.

[9] Para las lonjas del Cantábrico: Álvarez Martínez, M.S. Tielve, N. Bermejo, C. y Sarriugarte, I. *Lonjas del Cantábrico: puerto, ciudad y patrimonio,* Gijón: Trea, 2021.

[10] Autoridad Portuaria de Santander, "Actividad cultural en el Puerto de Santander", en *Palacete del Embarcadero, 1985-2017,* Santander: Puerto de Santander, 2018.

REFERENCIAS

Álvarez García, J. y Gutiérrez Bayo, J. "La transformación del frente marítimo de Santander: 1985-2010. Proyectos e intervenciones", *Portus. The online magazine of RETE,* 28, 2014: https://portusonline.biz/la-transformacion-del-frente-maritimo-de-santander-1985-2010-proyectos-e-intervenciones/.

Álvarez Martínez, M.S. "Crisis y regeneración de las ciudades portuarias del Cantábrico. Políticas, recursos y equipamientos para la cultura", *Ábaco. Revista de cultura y ciencias sociales*, 97, 2018, pp. 20-28.

Gil de Arriba, C. “Creación y recreación de espacios museísticos urbanos. El caso de Santander”, en *El turismo, entre la recuperación y la transformación en un mundo pos-Covid. Miradas desde la Geografía*. Valencia: Tirant Humanidades, 2024, pp. 509-530.

Limorti, C. “Diálogo entre arte y puerto. Espacios portuarios y actividades artísticas”, en *Patrimonio marítimo,* Santander, Universidad de Cantabria, 2014, pp.67-101.

Lorente, J.P.; Juan, N. y Gómez Martínez, J. *Más allá del Guggenheim Bilbao: una era de artísticos museos con efecto urbano,* Gijón, Trea, 2025.

Pastor, F.M. “Málaga, la ciudad de los museos. Un caso de éxito turístico gracias a la cultura”, *Estudios Turísticos,* 207-208, 2016, pp. 131-138.

Sazatornil Ruiz, L. «Museos en el *waterfront.* Proyectos culturales y regeneración urbana en el frente marítimo de Santander (1985-2020)», *RdM. Revista de Museología*, 82, 2021, pp. 117-135.

Sazatornil Ruiz, L. (ed.) *¿Museos para quién? ¿Museos cómo? El caso de Santander y sus contextos,* Gijón, Trea – Ayuntamiento de Santander, 2024.