La actividad marítima ha producido a lo largo del tiempo bienes patrimoniales de enorme importancia social y económica, con influencia diversa y notable en la cultura, el territorio, los recursos y la tecnología. El conocimiento de nuestro pasado nos permite establecer nuestra identidad a la vez que puede condicionar nuestra evolución, limitándola. Es nuestra esencia, con la que en muchas ocasiones es preciso debatirse entre conservarla y transformarla. El pasado, la herencia, se necesita para encontrar unas determinadas orientaciones que se construyen sobre nuestra historia, sobre nuestra identidad. La indagación en la memoria, las imágenes que se contienen en archivos nos permite ver cómo eran nuestros espacios hace años, la elaboración de la historia se relaciona con la nostalgia, con lo más profundo del sentimiento de las personas, con las necesidades de suplir lo que ya no se disfruta.

¿Preservamos, rehabilitamos, reutilizamos…?

La afirmación de que "*los historiadores siempre reescriben el pasado desde el punto de vista del presente, reorganizando los datos y alterando las conclusiones en el proceso*" (Lowenthal, 1998) no hace sino referirse a que la apreciación del pasado no se hace sino desde el presente. Y eso comporta siempre una visión desde el momento actual. Así como es difícil comprender dónde se encuentra el pensamiento o el quehacer de un momento, desconociendo o no valorando suficientemente lo anterior, igualmente es incompleto conocernos hoy sin analizar nuestra historia. Para eso acudimos a todo tipo de fuentes de información muchas veces proyectos, revistas y otros medios gráficos, etc. "*Las relaciones con el pasado no se pueden proscribir ni ordenar porque están unidas. Sin embargo, la conciencia redoblada de cómo nos ocupamos del pasado en el presente, en el contexto de cómo lo han hecho otros, afecta en sí misma a nuestras actitudes y lleva al cambio*" (Lowenthal, 1998). Para la restauración se acude a fuentes éditas e inéditas -documentación histórica, cartografía, fuentes gráficas, etc.

Las obras "*representan una herencia y son síntesis y selección que reflejan la capacidad de quienes la viven para enfrentarse a los hechos, valorándolos y emitiendo un juicio sobre ellos*". Las características de la intervención "*articulan sus contenidos ofreciéndonos un mensaje, un producto cultural que pasa a ser un documento ilustrativo sobre los hechos históricos y, por ende, sobre la sociedad que los produjo*" (Fernández Alba, A.; 1997). Así, se

establecen (Cervellati, 1983) diferentes principios de conservación en función de criterios relativos a la preservación y a la intervención física -la propia restauración-, así como a su mantenimiento: primero preservar que restaurar, la reversibilidad, la conservación apoyada en el uso económicamente viable, no aislar del contexto y la conservación como una actividad sistemática que implica elección.

Los bienes, una vez se han explicado y se ha valorado su existencia, quedan sujetos a debates entre su preservación y uso. Otros debates se centran en la procedencia o no de las reconstituciones, así como de otras acciones que desvirtúan el tratamiento de la historia tales como réplicas, traslados, emulaciones… Existe siempre, por consiguiente, un impacto del presente en el pasado que es la paradoja implícita en la conservación. Los bienes son conservados para evitar la decadencia, la destrucción y su reemplazo. La permanencia no deja de ser una ilusión ya que al mantener estamos alterando y reinterpretando (Lowenthal, 1998). De ahí que lo adecuado parezca ser más una reutilización del patrimonio. Pasado y presente son inseparables y el patrimonio sólo permanece vivo, real y comprensible si se le añade y se modifica.

Preservación y restauración de elementos portuarios

Son numerosos los elementos del patrimonio portuario que definen tiempos y usos, tecnologías, modos y costumbres, modelos y relaciones. La ingeniería de la obra pública en general, y la portuaria particularmente, atiende necesidades sociales y económicas en cada momento, produciendo bienes que permiten la prestación de servicios públicos. Al mismo tiempo que se atienden aquéllas, es patente la necesidad de comunicación, de difusión, de debate de cuáles y cómo son los planteamientos, las intervenciones que se promueven y producen.

Grúa restaurada, junto a tinglados en el puerto de Valencia. (© Vicent Esteban)

En los puertos confluyen -económica y culturalmente-, tecnologías, recursos, obras, organizaciones… La actividad marítima, generalmente muy desconocida, se produce no sólo teniendo efectos sobre la tierra y el mar, sino también generando e influyendo la memoria

social, desarrollando una cultura específica. Pesca, comercio, guerra, deporte, construcción naval, navegación, infraestructuras, recursos… no son sino resultados de la actividad humana en un medio que ha unido y separado, que enriquece y destruye, que genera consecuencias de signo opuesto: por una parte permite la vida con recursos alimenticios, genera riqueza con el comercio en grandes volúmenes de mercancías, configura y desarrolla a lo largo de la historia ciudades portuarias que han dominado diferentes períodos, articula y organiza el territorio abasteciéndolo y dotándolo de elementos de comunicación. La actividad marítima produce patrimonio inmueble, mueble e intangible, mientras que a la vez también tiene efectos negativos sobre los recursos pesqueros y sobre el litoral. Todos los elementos materiales e inmateriales generados por la relación del hombre con la mar a lo largo del tiempo constituyen el patrimonio marítimo: obras de puertos, astilleros, canales de comunicación, embarcaciones, instrumentos de navegación, cartas náuticas y portulanos (y con su desarrollo el de la cartografía), la maquinaria portuaria para carga y descarga de mercancías diversas, las técnicas, conocimientos y creencias, la organización de la sociedad para atender todo ello (cofradías de pescadores, estibadores, juntas de puertos y autoridades) son elementos diversos de un mundo propio, con vida, memoria y, en consecuencia, cultura (Casado, 1996). Así, navegantes, cartógrafos, comerciantes, pescadores, las armadas, ingenieros… coinciden en hacer posible la necesidad del hombre desde distintas ópticas para navegar y comunicarse. Pero además el patrimonio marítimo siempre se ha formado con elementos de la vanguardia del conocimiento en cada momento. Las estructuras, objetos y conocimiento que conforman el patrimonio marítimo están dotados de fuertes connotaciones que motivan la imaginación y la curiosidad por el saber y que son soporte del discurso histórico articulado, de la comprensión de la sociedad humana y la capacidad para crear y planificar el futuro. Y así se muestra en numerosas instalaciones museísticas, (Santander, Massó, Ferrol, Asturias, Bilbao…) y en numerosos espacios internacionales (Oslo, Bremerhaven, Amsterdam, etc.).

Nuevos usos del patrimonio portuario para la ciudadanía

En España son abundantes y generosos los ejemplos que tenemos de preservación de elementos portuarios. La restauración y reutilización de faros (la siempre admirada Torre de Hércules, el de Cabo Mayor y el de la Cerda en Santander, Cabo Palos con servicios de alojamiento y tantos otros) son ejemplos de rediseños que, sin perder en numerosos casos la funcionalidad para lo que se crearon, albergan acciones decididas de aproximación a las

ciudades y de convivencia adecuada. Así, el Faro de Cabo Mayor alberga un centro de arte con parte de la interesante colección de Eduardo Sanz. En él se ha compatibilizado el faro como señal de ayuda a la navegación con su nueva función cultural, creando a tal efecto dos plantas en el tambor octogonal, la inferior dedicada a espacio expositivo y la superior destinada al equipamiento técnico de la señal, con la reconversión de los edificios de viviendas en salas de exposiciones, comunicándolos mediante una torre cilíndrica y la creación de terrazas y miradores escalonados que dan continuidad al recorrido. El faro de la Cerda, en la península de la Magdalena alberga un espacio para utilización docente. Otros buenos ejemplos son los faros que dependen de la Autoridad Portuaria de Gijón -Candás en Carreño, Cabo Torres en Gijón y Cabo Peñas en Gozón-, que se han recuperado para usos culturales, muestras de intervenciones que se van generalizando.

Existen elementos que nos explican parte de la historia de la navegación y la construcción naval: es el caso de las monumentales atarazanas (como las de Barcelona, Sevilla, Valencia) y en las que hoy se organizan espacios museísticos de gran valía. Permiten también a veces y producen sencillas lecturas sobre la dinámica de la relación con el medio físico, como en el caso de las atarazanas de Valencia (construcción gótica del siglo XIV de cinco naves paralelas) en las que la distancia a la línea de costa es testigo elocuente de su evolución.

Cable Inglés, puerto de Almería. (Foto cortesía Autoridad Portuaria de Almería)

En ocasiones se puede actuar sobre elementos y obras de atraque. El caso del cargadero de mineral en el puerto de Almería –conocido como Cable Inglés, declarado Bien de Interés Cultural en 1998-, proyecto de la escuela de Eiffel cuya construcción finalizó en 1904 por la sociedad *"The Alquife Mines and Railway Company Limited"*, permitió la carga de hierro hasta 1970 y es hoy día un elemento ciudadano más. Otro buen ejemplo lo constituyen las Eras de la Sal en el Puerto de Torrevieja. El conjunto lo integran dos muelles, construidos a finales del S XVIII y el denominado "caballete", construcción en madera que permitió hasta la década de 1960 la carga de sal por gravedad a través de una tolva. Junto a la zona de muelles se encuentran dos "eras" -de planta rectangular, rodeadas por muros de

mampostería-, lugar donde se acopiaba la sal. En 1998 se decidió acometer la restauración del conjunto, que fue completada en el año 2000, reconstruyéndose el "caballete", reparándose los daños y acondicionando los espacios para uso público. Allí se sigue celebrando el festival de habaneras que rememora la intensa relación marítima de la ciudad con La Habana. Desde entonces el conjunto es símbolo cultural, histórico y de identidad de Torrevieja, con un uso público muy intenso, si bien el deterioro que ha sufrido por falta de mayor atención es notable.

En muchos de los espacios portuarios hoy día cedidos a las demandas urbanas quedan elementos de gran valor artístico, como tinglados y otras edificaciones. Los tinglados en la dársena interior del puerto de Valencia -con proyecto del ingeniero Membrillera en 1895, obra que finalmente se adjudicó en 1911 a la empresa Maquinista Terrestre Marítima, concluyéndose en 1912, muestra de la arquitectura portuaria del modernismo-, vienen siendo utilizados desde la década de 1980 cuando se restauraron, como el edificio del Reloj en ese mismo puerto. En 2002 fueron cedidos al Ayuntamiento dentro de la operación del Balcón al Mar. Dispuestos en el perímetro de la dársena interior han quedado espacial y visualmente relegados por las bases de los equipos que participaron en la edición de la Copa del América de 2007.

Detalles modernistas ornamentales en tinglado 5. Proyectos de J.M. Fuster y F. Gómez Membrillera. Puerto de Valencia. (© Vicent Esteban)

En el puerto de Gijón la restauración y rehabilitación de la Antigua Rula realizada en 2001 supuso la creación de un moderno espacio cultural. El edificio original data de mediados del siglo XIX y fue utilizado sucesivamente como almacén de la antigua Aduana y fábrica de hielo al servicio de la lonja. Sirve ahora como foco de difusión cultural que permite comunicar el esfuerzo colectivo de las instituciones y el puerto, por acercar El Musel y su importancia en la historia de Gijón y de Asturias a la ciudadanía. Lo mismo ocurre con las instalaciones de la Quinta de la Vega, edificio residencial construido hacia 1890, que fue adquirido por la Autoridad Portuaria y dedicado, tras su rehabilitación, a albergar la sede de la Comunidad Portuaria de Gijón. La antigua central eléctrica del puerto ha sido otro de los edificios objeto de recuperación en Gijón. Se trata de un edificio emplazado al pie del Cabo Torres, construido en el año 1906 para suministrar energía eléctrica al parque de operaciones del puerto, en especial a los servicios de grúas y ferrocarril. Tras las obras de rehabilitación acoge el Centro de Recepción de Visitantes e Interpretación del Puerto, en cuya sala principal se muestra una gran maqueta del puerto y los espacios contiguos están dedicados a exposiciones, donde a través de paneles, dioramas, maquetas, vídeos y otros soportes visuales, se realiza una completa descripción de los elementos que constituyen el Puerto de Gijón.

Edificio de la antigua Rula tras su restauración y rehabilitación como edificio multiusos, Puerto de Gijón. (Foto cortesía Autoridad Portuaria de Gijón)

Ha sido práctica habitual igualmente la restauración de muchos elementos del patrimonio industrial portuario, fundamentalmente grúas y unidades de los parques ferroviarios. En 2008 la Autoridad Portuaria de A Coruña, tras un comentario realizado por el escritor Manuel Rivas, decidió restaurar la grúa eléctrica conocida como la "seis", que cumplía en ese año el centenario. Con tal motivo se publicó también un interesante libro con la cronología de su construcción, referencias históricas del momento y numerosos detalles técnicos y gráficos. Existen ejemplos similares en muchos otros puertos españoles y en muchos casos fueron bautizadas popularmente, como en Gijón que se las conoce como las "gavioteras". Lo mismo ocurre con locomotoras de vapor, vagonetas y otros elementos de carga o incluso piezas de maquinaria para la construcción marítima, como es el caso de un cangilón que se muestra en Avilés.

Otros ejemplos (Álvarez Areces, 2014) son los reaprovechamientos habidos en los puertos autonómicos del litoral atlántico andaluz, donde se han producido reorientaciones de su actividad que han replanteado edificios e instalaciones, o el caso en Salobreña, con los edificios de la Azucarera Nuestra Señora del Rosario, así como los casos de las Fábricas de Tabacos en distintos puertos, Coruña, Gijón, Sevilla, etc.

Grúa eléctrica conocida como la "Seis", tras su restauración y emplazamiento entre el Muelle Linares Rivas y Muelle de la Batería, puerto de A Coruña. (Foto cortesía Autoridad Portuaria de A Coruña)

La recuperación del patrimonio marítimo, enlace cultural y social

Se nos presentan aquí ejemplos de enorme interés. Escribe José Mª Molina sobre el interesante complejo existente en el dique de Matagorda en Puerto Real (Cádiz), pieza esencial en un territorio con una impronta marítima enorme. El complejo reunió, ordenó, cuantificó y puso en valor el patrimonio acumulado durante más de cien años por el clausurado astillero de Matagorda. Manuel Carreres presenta la estudiada ocupación de los antiguos astilleros de la Unión Naval de Levante como futura estación de cruceros en Valencia. Se recoge también otro buen ejemplo de ello, ya desarrollado, la moderna terminal para cruceros turísticos construida en el puerto de Santa Cruz de Tenerife reutilizando unos tinglados para tomates y fruta, expuesto por Javier Mora. La actuación integrada ejecutada en el Moll de Costa del puerto de Tarragona para albergar espacios museísticos con fondos de enorme importancia en el antiguo almacén refugio de mercancías es explicada por Mercé Toldrá. Y también el interesante trabajo de Joan Alemany, que describe la evolución de la reparación naval en espacios del puerto de Barcelona, iniciada en 1834 cuando se creó la factoría Talleres Nuevo Vulcano. Una muy buena y destacable muestra de formas y ejemplos de intervención.

Continuamente se plantea la necesidad de mejora de la relación entre el puerto y la ciudad. Existen diferentes tipos de puertos y las diferencias entre dos cualesquiera de ellos se establecen en muy diferentes planos: barcos, usos, espacios, obras, medios tecnológicos de carga y descarga de mercancías, tinglados, terminales… Unos atienden funciones económicas básicas, otros con otras características sirven hoy a otros usos ligados a la pesca y las prácticas deportivas o de recreo. Unos son puertas insustituibles, como en las islas, de comunicación con el resto del mundo, otros no tienen funciones tan esenciales. La comprensión de la función de los puertos pasa por su conocimiento. El rechazo que a menudo se registra tiene razones sociales y ambientales, pero también se sustenta en un profundo y extenso desconocimiento mutuo, en el que incide además una profunda deshumanización. Y, sin embargo, la atracción que genera el agua, la costa y la mar es intensa. Los puertos importantes comprenden, sin embargo, la necesidad de dar a conocer su actividad. Existen hoy nuevos paisajes portuarios, que se añaden a los espacios reconvertidos, dedicados al uso ciudadano. La percepción del paisaje portuario se ha duplicado hoy y existe la necesidad de mantener funciones o, al menos, reconvertir los usos de muchas de las instalaciones y equipos, de los bienes del patrimonio portuario y marítimo.

Se señala acertadamente (Lista, A. en Álvarez Areces, 2014) que por su coste elevado pocas veces tiene éxito mantener, tanto a flote como terrestre, el patrimonio marítimo. Las

transformaciones que vienen produciéndose tanto en puertos como ciudades requieren ser estudiadas y bien comprendidas para poder hacer compatible las funciones y demandas de orden necesario o lógico. Si como es evidente la actividad portuaria no puede ser soslayada, sí cabe, no obstante, buscar fórmulas que permitan la siempre difícil convivencia. Y así, la posibilidad de que algunos espacios portuarios, instalaciones, medios, bienes -esto es, diferentes activos que conforman el patrimonio portuario-, puedan tener nuevos usos de carácter público es una oportunidad de favorecer dicha comprensión necesaria. Los debates entre preservación y renovación de medios o restauración pueden ser superados si se dispone su carácter público y se acometen nuevos usos en los bienes. De esta manera, además de como símbolo identitario, histórico, cultural y social se puede conservar el patrimonio marítimo y, en especial, el portuario. En los proyectos de reconversión de espacios portuarios la preservación del patrimonio marítimo y su reutilización no es un tema romántico sino una cuestión fundamental que permite sentar las bases de un desarrollo que fija paisaje e identidad, historia y conocimiento, cultura y sociedad. Por tanto, es oportunidad clara de aprovechamiento para favorecer y fortalecer el vínculo entre país, paisaje y paisanaje, esto es, en nuestro caso particular, entre los puertos y las ciudades.

Referencias bibliográficas

Álvarez Areces, M.Á., Ed. (2014): “Patrimonio marítimo, fluvial y pesquero. Identidad, transporte, turismo, paisajes y sostenibilidad”. INCUNA, Asociación de Arqueología Industrial. Colección Los Ojos de la Memoria, nº 14. Ed. CICEES, Gijón (Asturias). 651 pp. ISBN 978-84-942119-2-8.

Casado Soto, J.L. (1996): “Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la edad media y la moderna. Ensayo de aproximación” en “*Puertos y sistemas portuarios (S XVI-XX)”*, C.S.I.C. y CEHOPU, Madrid, 1996, pp.235-248.

Cervellati, P.L. (1983), en “El proyecto de conservación en los centros históricos, política urbanística y programas”. Barcelona Ed. Gustavo Gili. 103 págs.

Delgado, J.M. y Guimerá, A. (coords.) (2000) "*Los puertos españoles: historia y futuro (S XVI-XX)*", Fundación Portuaria, Colección Portuaria Forum. Madrid. 247 págs.

Díaz-Berrio, S. Y Oribe B., O. (1984): "Terminología General en materia de conservación del Patrimonio Cultural Prehispánico", en Cuadernos de Arquitectura Mesoamericana 3, México, UNAM.

Fernández Alba, A.; Fernández, R.; Rivera, J.; Gutiérrez, R.; Olmo, L.; Balbín, R. de (1997) "Teoría e historia de la restauración" Colección de libros de texto del Máster de Restauración y Rehabilitación del Patrimonio, 1. Dirección Carlos Clemente, Carlos Aymat. Ed. Munilla-Lería. Universidad de Alcalá. 269 págs. I.S.B.N. 84-89150-15-X.

Lowenthal, D. (1998): "El pasado es un país extraño". Ed. AKAL. Madrid, 683 págs. I.S.B.N. 84-460-0816-5.

Head Image: Edificio del Reloj, restaurado en 1986-87. "Proyecto de Estación Marítima", 1913 F. Gómez Membrillera. Puerto de Valencia. (© Vicent Esteban)