

Alejandro Luis Grindlay Moreno

Centralidad urbana de las infraestructuras portuarias del Mediterráneo andaluz

68

Urban centrality of the port infrastructures on the Andalusian Mediterranean coast

Alejandro Luis Grindlay Moreno

After a brief summary of the urban centrality of the port infrastructures and the general process of the relationship between port and city, this article will deal with that relationship in the three major Andalusian ports of the Mediterranean, Algeiras, Malaga and Almeria, looking in each case at the physical and spatial, institutional and social interactions that have been involved in the recent transformations leading to the urban integration of their most central port enclosures.

KEY WORDS

Ports
Urban integration
Land Planning

THE URBAN CENTRALITY OF PORT INFRASTRUCTURES

The urban centrality of port infrastructures, constituted

historically, is a fact that has long been observed on the Andalusian Mediterranean coast. This process of the relationship between port and city, which in every case mentioned will undergo physical and spatial interactions, will be summarised through the identification of several stages, in the light of the recent generalisation in the transformation of ports in urban areas.

An initial stage, which would last with the technical limitations imposed by the harnessing of the forces of nature, would be characterised as unitary, with a complete link, both in terms of space and activities between port and city. The far-reaching effects of the industrial revolution, and its associated developments and mechanical means, would generate a second stage of growth and a distancing, both in physical terms and in terms of the relationship between both. Following the subsequent fencing off of port enclosures, culminating in the functional segregation of these spaces from urban ones, there would be a third stage of isolation and separation. The intense development of port

Tras una breve síntesis sobre la centralidad urbana de las infraestructuras portuarias y el proceso relacional general entre puerto y ciudad, se aborda en este artículo dicha relación en las tres grandes ciudades portuarias del mediterráneo andaluz, Algeiras, Málaga y Almería, en las que se verifican interacciones físicas y espaciales así como institucionales y sociales, y participan, en cierta medida, de las recientes transformaciones en la integración urbana de sus recintos más centrales.

PALABRAS CLAVE

Puertos
Integración urbana
Urbanismo

LA CENTRALIDAD URBANA DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

La centralidad urbana de las infraestructuras portuarias, históricamente constituida, es un hecho notoriamente verificado en el litoral mediterráneo andaluz. Este proceso relacional entre puerto y ciudad, que experimentará en cada caso interacciones físicas y espaciales, será sintetizado a través de la identificación de diversas etapas, a la luz de la reciente generalización de transformaciones de recintos urbano-portuarios.

Una primera etapa, que perdurará con las limitaciones técnicas impuestas por el aprovechamiento de las fuerzas de la naturaleza, se caracterizará como unitaria, con una completa vinculación espacial y de actividades entre puerto y ciudad. Los trascendentales efectos de la revolución industrial, y sus desarrollos y medios mecánicos asociados, generarán una segunda etapa de crecimiento y distanciamiento, tanto física como relacional entre ambos. A través del posterior vallado de los recintos portuarios, que culmina la segregación funcional de estos espacios frente a los urbanos, se producirá una tercera etapa de aislamiento y separación. El intenso desarrollo infraestructural portuario de este período será ajeno a su integración con su medio natural o urbano, dando lugar a una imagen global escasamente ordenada y compuesta con su entorno.

Una serie de transformaciones de orden técnico-económico, ligadas a los cambios en los intercambios comerciales y su naturaleza, así como en la propia tecnología del transporte, y desde el punto de vista socio-cultural, sobre las valoraciones y sensibilidades colectivas respecto a temas medioambientales, patrimoniales y de calidad de vida, provocará, entre otros efectos, la renovación de numerosos frentes urbano-portuarios dentro en una última etapa pretendiendo su acercamiento e integración.

Así, prácticamente todas las ciudades portuarias del



Málaga: vista de la dársena y el faro desde el Muelle 1
 Malaga: view of the marina and lighthouse seen from Muelle 1

Málaga. Entrada principal al puerto desde la ciudad
 Malaga: view of the main entrance of the port from the city

“mundo desarrollado” habrán experimentado, en mayor o menor medida, alguna operación de cambio de uso o de recuperación urbana de espacios portuarios en las últimas décadas. En general, todas tenderán, como principio común, al redescubrimiento urbano de su frente marítimo. En sus resultados se van a materializar intereses contrapuestos; simplificada, se producirá una “rentabilización urbana” si predominasen usos puramente comerciales y terciarios, o bien tendrá carácter de “revitalización urbana” cuando la proporción de dotaciones y equipamientos públicos o espacios libres sea mayoritaria. El carácter privado de gran parte del capital implicado en estas operaciones que impone el marco de autofinanciamiento de las infraestructuras portuarias en España, podrá dar lugar al riesgo de una cierta “rentabilización urbana”; no obstante, en las experiencias españolas aparecerán importantes componentes de la denominada “revitalización urbana” a través de la dotación de equipamientos urbanos culturales, institucionales, paseos y espacios libres, etc.



infrastructure of this period was to be on the margins of any integration with their natural and urban surroundings, leading to an overall image that was disorderly and ill-fitting with its surroundings.

LA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD EN LAS CIUDADES PORTUARIAS DEL MEDITERRÁNEO ANDALUZ

En el caso particular de los puertos mediterráneos andaluces, se pone de manifiesto que la intensidad de los efectos de este proceso en las interacciones morfológico-

A SERIES OF TECHNICAL AND ECONOMIC transformations, linked to changes in commercial exchanges and their nature, as well as in transport technology itself, and socio-cultural changes in collective opinions and



70

sensibilities towards the environment, heritage and the quality of life, was to lead, among other effects, to the renovation of many urban waterfronts within a last phase aiming at bringing the port closer to the city and integrating with it.

Thus, practically all the port cities of the “developed world” will have experienced, to a greater or a lesser extent, some operation involving a change in the use or urban recovery of port areas over the last few decades. Generally speaking, all of them tend towards the city rediscovering its waterfront. The results of this show contrasting interests.

Put simply, there is a “capitalisation by the city” if purely commercial and tertiary uses prevailed, or there is an “urban revitalization” when the proportion of public areas and amenities is high there.

The private nature of most of the capital invested in these operations, imposed by the framework of self-financing of port infrastructures in Spain could lead to the risk of a certain “urban capitalisation”. However, the Spanish experiences show major components of the so-called “urban revitalization”

through the provision of cultural and institutional amenities, boulevards and public areas, etc.

THE PORT-CITY RELATION IN THE PORT CITIES OF THE ANDALUSIAN MEDITERRANEAN

In the particular case of the Andalusian Mediterranean ports, it is clear that the intensity of the effects of this process in the morphological and structural interactions between port and city is directly proportional to the historical dimension implicit in the presence of the infrastructures. Thus, of the current actions, which are scarcely linked to their urban surroundings, we could well expect a greater degree of interaction in the future. In this sense, one exercise which we should demand of port projects in particular, and of civil engineering in general, would be to foresee land planning effects caused by the presence of the infrastructures with a view to creating a greater harmonisation with the existing city.

The three cases analysed here are sufficient to illustrate this fact, and thus we find first Malaga, showing a very close bond, the

estructurales entre puerto y ciudad, es directamente proporcional a la dimensión histórica implícita en la presencia infraestructural; así, de las actuales intervenciones, apenas vinculadas con su entorno urbano, cabe esperar una mayor interacción en el futuro. En este sentido, un ejercicio obligado exigible a los proyectos portuarios en particular, y de ingeniería civil en general, sería la previsión de los efectos urbanísticos inducidos por la presencia infraestructural, con el objetivo de una mejor armonización con la ciudad existente.

Los tres casos analizados parecen resultar suficientes para advertir este hecho, y así aparece primero Málaga exhibiendo un vínculo de extraordinaria intensidad, fruto de más de cuatro siglos (limitándonos al puerto moderno) de relación formal entre puerto y ciudad. En esta progresión le seguirá Almería, cuyos vínculos son más limitados debido a que esta presencia tiene poco más de un siglo, aunque, al igual que el anterior, las obras portuarias decimonónicas habrán proporcionado a la ciudad los grandes espacios verdes centrales que han podido ser disfrutados por su población a lo largo del pasado siglo xx. Por último, Algeciras, con una historia infraestructural portuaria menor de un siglo, y cuyos efectos escasamente se concentran en el borde marítimo, ocupado por sus accesos, que han transformado, degradando o posibilitando su densificación, la fachada marítima urbana.

Málaga: vista de la ciudad desde el paseo de la faro
Malaga: view of the city from the lighthouse



Dado el pasado medieval musulmán común a estos casos, la relación ciudad-puerto se manifiesta, dentro de la ciudad amurallada de la Edad Moderna (o sobre los vestigios de sus murallas), manteniendo su anterior focalización en torno a la – apropiadamente denominada – Puerta del Mar. Este espacio mantendrá el carácter concentrador de la actividad portuaria (en el caso de Málaga, se verá desplazado por la nueva ubicación del recinto infraestructural renacentista), aunque perderá esa naturaleza focal con la difusión del contacto ciudad-mar que significa la apertura general alcanzada tras el derribo de sus murallas.

El caso de Málaga

Particularmente en Málaga, la actividad portuaria inicial dará lugar, en la fase que hemos denominado unitaria, a la apertura de un vial – la calle Nueva – para establecer adecuadamente su relación con el centro urbano. Más tarde, la presencia del dique de abrigo (desarrollado desde finales del s. XVI), al interceptar la corriente de transporte de sólidos litoral a lo largo de más de dos siglos, llegará a producir la extensión terrestre sobre la que se ubicará, a finales del diecinueve, todo un nuevo barrio de la ciudad – la Malagueta –, y posteriormente el proceso permanente de transformación de su fachada marítima urbana. Además de acompañar la constitución del espacio urbano neoclásico de la Alameda (promovido

result of more than four centuries (if we stick only to the modern port) of formal relations between port and city. Following Malaga is Almeria, whose links are rather more limited, as this presence goes back just over a century, although, as in the previous case, the nineteenth century port works provided the city with the great central green areas enjoyed by the residents right through the 20th century. And finally Algeiras, whose port infrastructure goes back less than a century, and whose effects are concentrated along the seafront occupied by its accesses, which transformed and degraded the urban waterfront, allowing it to become densified. Given the Muslim past common to these cases, the relationship between city and port becomes apparent within the modern walled city (or upon the vestiges of the city walls), maintaining its former focus around the appropriately named Puerta del Mar (Sea gate). This area retained the character of concentrating port activity (in the case of Malaga, this was displaced by the new location of the Renaissance port enclosure), although it was to lose this

focusing role with the diffuse contact between city and sea thanks to the opening up of the city following the demolition of its city walls.

The case of Malaga

In Malaga in particular, the initial port activity gave way, in the phase we have called unitary, to the opening of a roadway – the calle Nueva (New street) – in order to properly establish its relationship with the city centre. Later, the presence of the breakwater built at the end of the 16th Century, by intercepting the flow of sands along the coastline for more than two centuries, led to the creation of the land strip upon which a whole new district of the city – la Malagueta (little Malaga) – was located, at the end of the nineteenth century, as well as leading to a permanent transformation of its urban waterfront. In addition to accompanying the constitution of the neoclassic urban area of the Alameda (promoted by the initiative of the Illustration movement) and the new quarter with its regular layout developed around it, the presence of the port was to characterise the great



72 por la iniciativa Ilustrada) y el nuevo barrio de trazado regular desarrollado en su entorno, la presencia portuaria caracterizará las grandes transformaciones urbanas decimonónicas, como la apertura de las grandes vías que comuniquen su espacio con el centro urbano – calles Larios y Molina Lario – y, fundamentalmente, la conformación del magnífico Parque generado a partir de la separación inducida entre puerto y ciudad (al multiplicar por diez la distancia entre la fachada marítima urbana y el nuevo cantil del muelle) con la ampliación portuaria que marcará el inicio de la segunda etapa. Durante el s. xx, el desarrollo portuario acaecido al margen del urbano, en una etapa de separación, producirá, no obstante, algunas mejoras en su borde urbano, como el Paseo mirador de la Farola, e incluso, en el entorno portuario se habrá consolidado la principal fachada institucional, lo que subraya su extraordinaria centralidad urbana. Sin embargo, la potentísima linealidad viaria (este-oeste) del desplegado eje Alameda-Parque (que tendrá continuidad territorial por todo el litoral desde sus dos extremos) forzará aún más la separación establecida con el cierre portuario entre puerto y ciudad. El largo y difícil diálogo institucional, aún no resuelto completamente, entre las autoridades locales y las portuarias para resolver la integración urbana de parte del recinto infraestructural, pondrá de manifiesto la complejidad práctica de las cuestiones de

planeamiento por su fuerte contenido social. La ambiciosa operación de cambio de uso prevista en los muelles centrales urbanos, revela importantes rasgos de lo que hemos denominado “rentabilización urbana” (con usos que son parásitos de la extraordinaria centralidad, históricamente consolidada durante siglos), derivados del carácter privado impuesto para su financiación, y mostrándose la participación pública muy activa en la contestación social de tales planteamientos. Por otro lado, esta transformación de usos será posible, como en el resto de operaciones existentes, gracias a los extensos esquemas de ampliación desarrollados, duplicando las previsiones iniciales en cuanto a superficie generada. Aún se pueden reconocer en el plano actual las configuraciones portuarias sucesivas, mostrando los episodios singulares de su relación con la ciudad, presentándose, en la actualidad, la oportunidad histórica de resolver de manera ejemplar la integración de sus espacios portuarios de mayor centralidad urbana, cuando parecen despejarse las dificultades de más de una década en esta trascendental operación.

El caso de Almería

En el caso de Almería, la consolidación de la incipiente extensión urbana previa a la construcción de su infraestructura portuaria a finales del S. xix, frustró una mayor incidencia de los proyectos portuarios en la

configuración de la trama urbana de su entorno que hubiese podido trazarse de manera más congruente en la intensificación de la relación ciudad-puerto. La generosa amplitud de la única dársena decimonónica que presenta el puerto de Almería ha dado lugar, aunque de forma más tardía que en otros puertos, a una separación de la ciudad y a una intensificación de su desarrollo y actividad comercial junto al centro urbano, así como a un obligado traslado de los escasos elementos patrimoniales presentes en su recinto; ello, en lugar de que, como ha sucedido en la mayoría de los puertos mediterráneos, la insuficiencia de su primitiva dársena para adaptarse a los modernos tráficos posteriores y al incremento en el tamaño de los buques, haya provocado una expansión portuaria, buscando aguas más profundas (Málaga, Valencia, etc.) o una ocupación extensiva del frente costero (Alicante, Barcelona, Tarragona, etc.), creando nuevas dársenas y muelles donde intensificar su actividad comercial, y relegando las antiguas a tráficos menores hasta su cesión para el uso y disfrute ciudadano. Aunque es preciso aclarar que la mayoría de los puertos citados poseen una historia infraestructural moderna de mayor espesor que la de Almería y recogieron ya los impulsos decimonónicos con unas dársenas que habían experimentado modernizaciones anteriores. Así pues, las operaciones de integración urbana de sus espacios serán bastante limitadas, y tendrán como paradoja un proceso de nueva ocupación de unos espacios costeros, “las Almadrabillas” (ya considerados en el planeamiento urbano como libres), para ocuparlos con nuevas instalaciones deportivas que debían abandonar la dársena comercial, así como el desarrollo de una zona de ocio (en la que se habrían de emplazar los elementos patrimoniales recuperados) para su “rentabilización”. Por último se puede citar el largo y emblemático proyecto de transformación parcial del dique-muelle de levante para usos ciudadanos, que ha quedado finalmente embebido en el extremo de una extraordinaria operación urbana de recuperación de espacios libres a través de la cubierta y acondicionamiento de las ramblas y del nuevo parque de las Almadrabillas.

El caso de Algeciras

En Algeciras, el escaso vestigio de sus humildes orígenes portuarios, cuyas infraestructuras se habrán desarrollado espectacularmente en menos de un siglo, será la superficie ocupada por un aparcamiento (largo tiempo degradado) sobre la cobertura del río de la Miel. A pesar de las reducidas posibilidades de integración urbana de los espacios portuarios, aparecen de interés la recuperación de la estrecha lámina de agua que el adecuado crecimiento portuario exento ha mantenido entre sus rellenos, y de parte de estos (como el conocido

urban transformations of the 19th century, such as the opening up of the great roadways linking this area to the city centre – Larios and Molina Lario Streets. Also, fundamentally, the creation of the magnificent Park generated by the separation between port and city (by multiplying by ten the distance between the urban waterfront and the new wharfside) with the port extension that marked the start of the second phase. During the 20th Century, the development of the port that occurred alongside that of the city, in a separation phase, was nonetheless to produce certain improvements along the urban side, such as the Paseo mirador de la Farola, and even in the port enclosure the main institutional waterfront was consolidated, which underpins its extraordinary urban centrality. Nonetheless, the very strong east-west linearity of the streets of the axis spread out between the Alameda and the Park (which would continue out along both sides of the coastline) was to continue to force the separation established by the closing made between port and city. The long and difficult institutional dialogue, still not fully resolved, between the local authorities and the port to resolve the urban integration of part of the infrastructural enclosure was to show up clearly the practical complexity of planning matters due to their strong social content. The ambitious operation to change uses mapped out for the central urban wharves was to show strong traces of what we have called “urban capitalisation” (with uses that appear to parasitise the extraordinary centrality that was consolidated over centuries). These were derived from the private nature imposed by their financing structure, with a strong public participation in the social protest about such approaches. Furthermore, this transformation of uses was possible, as in the other existing operations, thanks to the extensive enlargement schemes developed, doubling the initial forecasts as to the surface area generated. It is still possible to recognise today the successive configurations of the port, showing up the singular episodes of its relationship with the city, with a historic opportunity offered us today to resolve the integration of the most central

port areas, when the problems of more than a decade are disappearing in this far-reaching operation.

The case of Almería

In the case of Almería, the consolidation of the incipient extension of the city prior to the construction of its port infrastructure in the late 19th Century frustrated any greater incidence of port projects on the configuration of the surrounding urban layout, which could have been done in a more congruent way with the intensification of the city-port relationship. The generous width of the single nineteenth century wharf of the port of Almería gave rise, albeit later than in other ports, to a separation of the city and an intensification in its development and commercial activity next to the city centre, as well as requiring the few historical monuments to be moved out of the enclosure. This set it apart from most of the Mediterranean ports, whose original wharves were insufficient to adapt to subsequent modern traffics and the increase in the size of ships, causing these ports to be enlarged in search of deeper waters (Málaga, Valencia, etc.) or to spread extensively along the coastline (Alicante, Barcelona, Tarragona, etc.), creating new docks and wharves on which to intensify their commercial activity, and relegating the old ones to lesser traffics until they were released out for use by the citizens. Although here we should point out that most of the ports mentioned do have a much denser modern infrastructure history than Almería and could thus meet the demands of the nineteenth century expansions with wharves that had already been modernised previously. Thus, urban operations aimed at the integration of their areas were to be fairly limited, and paradoxically led to a process of new occupation of coastal areas, the so-called “Almadrabillas” (already considered in urban planning as free areas), to occupy them with new sports amenities that had to move away from the commercial docks, as well as the development of a leisure area (which would contain the heritage elements already recovered) in order to “capitalise” on them. Finally, let us mention the long, emblematic project for the partial transformation of the eastern seawall-dock to turn it



74

“Llano amarillo”). Caben citar los proyectos desarrollados por la Autoridad Portuaria y los convenidos con los municipios de la Bahía, entre los que se destacan la desafectación de terrenos portuarios (cristalizada a través del Plan de Utilización de Espacios Portuarios aprobado) y la mejora de importantes tramos de su amplio borde marítimo (mediante una serie de paseos marítimos y la regeneración de sus playas). No obstante, entre los riesgos de la situación actual figuran la consolidación portuaria de espacios no desarrollados previamente, a pesar de su uso compatible con el acceso público, así como los actuales esquemas propuestos de expansión portuaria que, aunque no afecta nuevos tramos de costa, parece que puede superar una escala sostenible.

SÍNTESIS FINAL

Ciertamente, en los tres casos analizados (al igual que, en mayor o menor medida, en casi todos los puertos nacionales), se producirá el desarrollo de operaciones de integración urbana de sus espacios, no cedidos a la ciudad, como en el caso de la Málaga del siglo diecinueve, sino manteniendo la titularidad de los mismos y orientándolos ó adaptándolos a usos urbanos; este modelo, como es el caso de la ampliación decimonónica almeriense podría ser ejemplar para

orientar las transformaciones actuales por la cesión, por parte del ayuntamiento al puerto, de los suelos de contacto entre ambos para la construcción del magnífico parque central. Así también, la ambición de las propuestas contenidas en estas operaciones será igualmente proporcional a la dimensión histórica de sus recintos infraestructurales, apareciendo, nuevamente, Málaga en primer lugar, con la pretendida transformación de la dársena interior y sus muelles perimetrales, seguida por Almería, con la operación de las Almadrabillas, y por Algeciras, con su particular Convenio entre ciudad y puerto; en todos estos casos la componente comercial, derivada del carácter concesional otorgado por la financiación privada de su desarrollo, será elevada. La escasez de capital público en la transformación urbana de nuestros ámbitos portuarios podría producir, previsiblemente, una mutación especulativa de estos singulares recintos, con una pérdida, quizás irreparable de algunos de sus rasgos de identidad al producirse un exceso de ocupación de sus diáfanos espacios. Ocupación que no debería superar, en ningún caso, la de las instalaciones portuarias existentes, ni introducir nuevos elementos de obstrucción sobre las visuales y perspectivas tradicionalmente logradas.



over to use by the citizens, which has now been taken up at the end of an extraordinary urban operation for recovering free areas involving the covering and refurbishment of the Ramblas and the new park of the Almadrabillas.

The case of Algeiras

In Algeiras, the scarce vestiges of its humble port origins, the infrastructures of which had been spectacularly developed over less than a century, were to be the area occupied by a carpark (long left to degrade) over the covered River Miel. Although, despite the minimal possibilities for the urban integration of part of the port areas, two interesting areas are the recovery of the narrow stretch of water which the adequate growth of the free port has maintained between its filled areas, and a part of these (such as the well-known "Llano amarillo" or Yellow Plain).

It is worth mentioning the projects put into place by the Port Authority and agreed with the municipalities of la Bahía, among which we could highlight the taking over of port lands (crystallised through the

approved Plan for the Use of Port Areas) and the improvement in major stretches of its broad coastline (through the building of several promenades and the creation of beaches). Nonetheless, among the risks of the current situation are the port's consolidation of areas not developed previously, despite their use being compatible with public access, as well as the current models of port expansion proposed which, although they do not affect new stretches of coast, could seemingly be at an unsustainable level.

FINAL SUMMARY

It is true that in the three cases we have analysed (just as to some extent in nearly all the national ports), there will be urban integration operations of part of their areas, not yet ceded to the city, as in the case of nineteenth-century Malaga, but maintaining their ownership and orienting them or adapting them to urban uses. This model, as in the case of the nineteenth-century expansion of the port of Almeria, could be exemplary in orienting current transformations through leases, by the city council to the port, of the land which is the point of contact between both for the building of the magnificent central park.

Thus too, the aim of the proposals contained in these operations will also be proportional to the historical dimension of its infrastructure enclosures, with Malaga once again appearing first with its aim to transform the inner dock and the surrounding wharves, followed by Almeria, with the operation of the Almadrabillas, and Algeiras, with its peculiar Agreement between city and port; although, in all of these, the commercial component, derived from the leaseholding character granted by the private financing of its development, will be high. The shortage of public funding in urban transformation of our port environments will predictably lead to a speculative change in these singular enclosures, with a possibly irreparable loss of some of their traits of identity caused by an excessive occupation of their clear spaces. Such an occupation should never exceed that of the existing port facilities, nor bring in new elements of obstruction of the traditionally achieved visual effects and perspectives.

NOTAS Y REFERENCIAS

1. Este artículo sintetiza parte de las conclusiones de la Tesis Doctoral "Los Puertos Mediterráneos Andaluces: Centralidad Urbana y Dimensión Territorial", dirigida por el Prof. Dr. D. José Luis Gómez Ordóñez, y presentada por el autor en la Universidad de Granada en septiembre del 2001.
2. Como referencia básica previa puede consultarse a Hoyle, B.S., "Development dynamics at the port-city interface", Hoyle, B.S., Pinder, D.A., y Husain, M.S. (eds.), *Revitalising the waterfront. International dimension of dockland redevelopment*, Chichester, John Wiley & Sons, 1994, pp. 3-19.
3. Como ya reconocía Le Corbusier, "el trazado de los puertos no es racional. Ha crecido siempre a medida de las necesidades y no ha tenido nunca un plan de conjunto", *Por las cuatro rutas*, Barcelona, Ed. G.G., 1972, p. 91.
4. Véanse Bruttomesso, R. (dir.) (1991): *Waterfronts: a New Urban Frontier. Second International Meeting. Città d'Acqua, Venezia*. pp. 159, y Bruttomesso, R., "Working on the Water's Edge", Bruttomesso, R. (ed.), *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water, Venezia*, Ed. Città d'Acqua, 1993, p. 2.
5. Azeo Torre, L., *Waterfront Development*, New York, Van Nostrand Reinhold, 1989, pp. 32-46, y Clark, M., "The need for a more critical approach to dockland renewal", Hoyle, B.S., Pinder, D.A., y Husain, M.S. (eds.), *Op. Cit.*, pp. 225-228.
6. Véanse Busquets, J. "Los frentes de agua españoles", *Portus*, 1, 2001, pp.52-59, y Estrada, J.L. "Los puertos españoles y su relación con las ciudades. Un análisis de su reciente evolución", *Portus*, 4, 2002, pp. 6-21.
7. La extraordinaria similitud de éste barrio con el portuario ilustrado de la Barceloneta, no sólo reside, como parece, en sus topónimos, sino en que sus terrenos poseen idéntico origen y la morfología de sus extensiones son prácticamente iguales, además de compartir su condición de nueva población de menor tamaño junto a la tradicional. Sin embargo, su vinculación como tal barrio portuario será prácticamente nula en relación con el de la Ciudad Condal, que ha mantenido sus características sociales y urbanas a pesar de su codiciada situación costera, frente al de Málaga, que sufrirá una dramática densificación en las últimas décadas del pasado s. xx. Véase Tatjer Mir, M., *La Barceloneta del siglo XVIII al Plan de la Ribera*, Barcelona, Ed. A. Romero, 1985, pp. 13-189.