



## **Transformación de los Puertos de Plymouth (Inglaterra) y Málaga (España) en Atracciones Turísticas: una visión desde la política pública**

Transformation of the Plymouth (England) and Málaga (Spain) Ports into Tourist Attractions: a point of view from the public policy

**Daniel Barrera-Fernández<sup>1</sup>**  
**Marco Hernández-Escampa<sup>2</sup>**

**RESUMOS:** Las rápidas transformaciones en la economía y en el comercio han derivado en la obsolescencia de espacios portuarios en todo el mundo. En el contexto europeo, numerosas ciudades han transformado dichas instalaciones en atracciones turísticas. En el proceso participan varias políticas públicas no siempre de forma coordinada, entre las que se encuentran la política turística, la urbanística y la cultural. El presente trabajo tiene como objetivo analizar la reconversión parcial de antiguos puertos industriales en áreas de ocio y consumo turístico, tomando para ello dos casos de estudio europeos: Málaga (Andalucía, España) y Plymouth (Inglaterra, Reino Unido). Es una

---

1 Doctorado en Dirección y Planificación del Turismo por la Universidad de Málaga. Maestría en Arquitectura y Patrimonio Histórico por la Universidad de Sevilla. Arquitecto por la Universidad de Sevilla. Profesor Investigador de Tiempo Completo en la Facultad de Arquitectura "5 de Mayo" de la Universidad Autónoma "Benito Juárez" de Oaxaca, México. E-mail: barrera.uabjo@gmail.com

2 Doctorado en Ingeniería y Ciencias Aplicadas por la Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Doctorado en Antropología por el Centro de Investigación y Docencia en Humanidades del Estado de Morelos. Maestría en Ciencias de la Arquitectura por la Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Arquitecto por la Universidad Nacional Autónoma de México. Profesor Investigador de Tiempo Completo en la Facultad de Arquitectura "5 de Mayo" de la Universidad Autónoma "Benito Juárez" de Oaxaca. E-mail: escampa.uabjo@gmail.com

investigación descriptiva y explicativa y la metodología consistió en el análisis de planes urbanísticos y documentos de política pública municipal de ambas ciudades, así como en observación directa. El análisis se dividió en cinco categorías: movilidad externa, movilidad interna, usos, incorporación del patrimonio e integración en el contexto urbano. Los resultados apuntan a importantes diferencias en los dos casos, especialmente destacables en cuanto a movilidad dentro del recinto portuario y a la rehabilitación y reutilización del patrimonio edificado. La investigación presentada puede ser útil para otras ciudades que se encuentran inmersas en transformaciones similares de sus recintos portuarios.

**Palavras-chave:** Turismo; Planeamiento Urbano; Puerto; Ciudad Histórica.

**ABSTRACT:** The fast transformations in the economy and commerce have led to the obsolescence of port spaces around the world. In the European context, many cities have transformed their port facilities into tourist attractions. In this process several public policies participate, not always in a coordinated way, including tourism, urban, and cultural policy. The objective of this paper was to analyze the partial conversion of former industrial ports in areas of leisure and tourist consumption, taking two European case studies: Malaga (Andalusia, Spain) and Plymouth (England, United Kingdom). It is a descriptive and explanatory research and the methodology consisted in the analysis of urban plans and municipal public policy documents of both cities, as well as direct observation. The analysis was divided into five categories: external mobility, internal mobility, use, heritage activities, and integration in the urban context. The results pointed out to important differences in these two cases, especially notable in terms of mobility within the port area and the rehabilitation and the reuse of the built heritage. This research may be useful for other cities that are immersed in similar transformations of their port facilities.

**Keywords:** Tourism; Urban Planning; Port Area; Historical City.

## 1 INTRODUCCIÓN

Los puertos constituyen piezas singulares en el marco de la renovación de las ciudades para atraer visitantes (CHAVES RODRIGUES, 2019). Dada su localización estratégica entre el área monumental y el mar, es la zona de crecimiento natural de la ciudad histórico-turística (ASHWORTH; TUNBRIDGE, 2000), que denomina al área urbana con valores patrimoniales que ha adquirido un uso eminentemente turístico.

La reconversión de puertos industriales obsoletos tiene cierta complejidad por la dificultad para reutilizar sus instalaciones y el patrimonio portuario. La coincidencia de instituciones y políticas públicas, entre las que destacamos la política turística, la urbanística y la cultural, añade un factor de complejidad. Las operaciones de renovación consisten a grandes rasgos en sustituir las instalaciones que han quedado obsoletas, pero que ocupan un valioso espacio central, por nuevas atracciones turístico-culturales y usos comerciales y residenciales de lujo.

El proceso de planificación y gestión de estas áreas suele ser autónomo del resto de la ciudad histórica y en él suelen ser protagonistas los organismos público-privados. Para llevar a cabo la transformación de las antiguas instalaciones en espacios de uso turístico, en muchos casos se han seguido los mismos modelos globales, dando lugar a cierta repetición. Por ello, hoy en día se busca una mayor integración del carácter local y de los valores inmateriales.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar la reconversión parcial de antiguos puertos industriales en áreas de ocio y consumo turístico, tomando para ello dos casos de estudio europeos: Málaga (Andalucía, España) y Plymouth (Inglaterra, Reino Unido). Fueron elegidos por representar ejemplos de dos ámbitos geográficos característicos del continente europeo en cuanto a turismo de costa. Por un lado, el Mediterráneo, más orientado al segmento de sol y playa gracias a su clima templado. Por otro lado, el Atlántico, más centrado en las actividades deportivas.

A pesar de estas diferencias, ambos contextos comparten su vocación por actividades en auge como los cruceros y una tradición turística históricamente consolidada (BOYER, 2002). Dicha historia ha legado un importante patrimonio edificado, muchas veces difícilmente compatible con los nuevos usos turísticos.

Plymouth tiene una larga trayectoria de actividades de ocio en sus puertos y de visita de cruceros que se remonta al siglo XIX. En Málaga, el fenómeno es más reciente, pero ha vivido un acelerado desarrollo desde principios del siglo XXI, siendo actualmente una de las ciudades españolas más visitadas. En ambos casos quedó obsoleto un tramo del puerto industrial y se ha aprovechado para dotarlo de nuevos usos de tipo recreativo.

El artículo comienza con la presentación del marco teórico, que trata los primeros casos de reconversión turística de puertos y la evolución del modelo, así como algunas tendencias actuales. Seguidamente, se presentan los casos de estudio y se expone la metodología, con una descripción de cada herramienta empleada. A continuación, se recogen las principales discusiones en torno a los dos casos de estudio, haciendo

hincapié en sus aspectos diferenciales. Finalmente, las conclusiones sintetizan los aspectos más destacados de la investigación, así como las recomendaciones, limitaciones de la investigación y líneas futuras.

## 2 LA TRANSFORMACIÓN TURÍSTICA DE PUERTOS: UN FENÓMENO GLOBAL

El interés creciente en la renovación de los puertos está directamente relacionado con el significativo aumento del tráfico de cruceros. Estos se hicieron más asequibles y proliferaron en el Caribe en la década de los 70 y en el Mediterráneo en la siguiente. La tendencia desde principios del siglo XXI consiste en el aumento del número de barcos de mayor tamaño, con capacidades entre 3.000 y 5.000 personas, incluso más de 6.000 personas, y más de 250 metros de eslora, ello comporta nuevas exigencias de infraestructuras y servicios para los puertos, especialmente para los puertos de base (ALEMANY LLOVERA, 2009; PALLIS; VAGGELAS, 2020). En Europa, las principales regiones visitadas por los cruceros son el Mediterráneo, seguido del Báltico y las islas británicas en tercer lugar (CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION, 2019).

Generalmente, la operación llevada a cabo en el Inner Harbor de Baltimore en los años 60-70 se considera el primer gran éxito de transformación de un puerto para dotarlo de usos de ocio (WARD, 2006). La operación consistió en crear la sensación de calles comerciales en lugar de un centro comercial cerrado. Esto ya se había experimentado en el Quincy Market de Boston y en San Francisco (JONES, 2017).

La novedad radicó en que en esta ocasión la operación se desarrolló en el borde marítimo. Debido a problemas para financiar la construcción de viviendas, el protagonismo se lo llevaron las atracciones turístico-culturales. Ese fue el modelo que se repetiría globalmente (WARD, 2006). Se creó un ambiente que combinaba el urbanismo tradicional con atracciones culturales. En él, grandes multitudes podían reunirse en un aparente centro urbano sin los problemas de decadencia, crimen y tensión social y racial (DEL RÍO, 2016).

La innovación radicó en que Baltimore era una ciudad sin atractivo turístico, por lo que el modelo fue visto como solución para todas las ciudades industriales y portuarias en decadencia. En 1983, 4.000 representantes de 87 ciudades visitaron la ciudad para aprender sobre el modelo, que por aquel entonces ya presentaba problemas de gestión (WARD, 2006). Además, la inversión privada era mucho menor de lo que aparentaba debido a la opacidad de la inversión pública.

Se creó la ilusión de que el modelo podría ser una alternativa en el contexto de la drástica reducción de la financiación pública en los años 80 (WARD, 2006). Durante esa década un buen número de ciudades estadounidenses copió el modelo, como Bayside en Miami o Riverwalk en Nueva Orleans. Muchas fracasaron por la falta de financiación pública y de una masa suficiente de visitantes foráneos que rentabilizara las operaciones.

La reacción de la compañía de Rouse fue buscar oportunidades en países donde todavía había financiación pública para este tipo de proyectos. Así surgieron el Darling

Harbor de Sydney, Royal Albert Dock en Liverpool, Salford Quays en Manchester, Port Vell en Barcelona y Tempozan Harbor Village en Osaka, entre muchos otros. Estas ciudades contribuyeron a extender el modelo hacia casos como Puerto Madero en Buenos Aires, Historic Dockyard en Portsmouth y Victoria and Alfred Waterfront en Ciudad del Cabo, con lo que se acabó globalizando (WARD, 2006).

En general, estos proyectos son muy similares unos a otros, las tiendas locales han acabado siendo de cadenas y el impacto económico global y en el empleo no ha sido el que se anunciaba. En Portsmouth, por ejemplo, los 600.000 visitantes al año en los 90 generaban el equivalente a 500 empleos a tiempo completo, mucho menos que los 6.000 trabajadores de mantenimiento del puerto de una década antes (PINDER; SMITH, 1999); y en Liverpool, la remodelación de Royal Albert Dock y la nueva Tate Gallery crearon numerosos trabajos mal pagados e inestables (WILLIAMS, 2004).

Las ciudades que desean reconvertir sus recintos portuarios en áreas turísticas suelen enfrentarse a algunas dificultades comunes. Una es la existencia de vías rápidas a lo largo de su costa que actúan como frontera física entre la ciudad y el borde marítimo (LAW, 1996). Además, dependiendo del país, en estos espacios confluyen dos tipos de planificación pública. Por un lado la planificación urbana es responsabilidad de las autoridades locales y la política portuaria es dependiente de los gestores de estas grandes infraestructuras (ALEMANY LLOVERA, 2005).

Tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y la intensificación de las normas de seguridad, han aumentado los controles en estas instalaciones. Sumados a las exigencias de tipo fiscal han resultado en una separación física aún más marcada de los espacios portuarios del resto de la ciudad.

El caso más complejo se plantea en las terminales de cruceros y muelles de atraque, donde el acceso a personas sin tarjeta de embarque solo se permite hasta cierto punto (ESTRADA LLAQUET, 2006). No obstante, el empleo de medidas más o menos restrictivas para evitar el paso de visitantes sin tarjeta de embarque varía significativamente según los países y ciudades.

Uno de los aspectos que entrañan mayor dificultad en este tipo de operaciones es la integración del patrimonio portuario legado por las actividades comerciales, industriales y militares obsoletas (NOCCA; GIRARD, 2018). Muchos puertos reconvertidos incluyen un museo marítimo, réplicas de barcos históricos y rehabilitación de almacenes para viviendas u oficinas. Sin embargo, los elementos integrados suelen ser solo una pequeña parte del patrimonio que albergaba el puerto. Este queda reducido en muchos casos a algunas fachadas y elementos escultóricos y decorativos.

De acuerdo con Pinder y Smith (1999), solo en aquellos casos en los que se ha apostado por conservar el patrimonio desde el momento del reconocimiento de la decadencia del puerto, se han integrado finalmente estos elementos en la operación de renovación. En este sentido, Gunay y Dokmeci (2012) consideran que la integración solo puede ser efectiva si se relaciona la política cultural con otras políticas urbanas,

con las necesidades de los residentes y con la identidad local.

Existen grandes diferencias en cuanto a los bienes patrimoniales que se pueden encontrar en los puertos según se trate de puertos militares o comerciales. Esto se debe a que los primeros fueron creados por el Estado al margen de las fuerzas del mercado. Su estilo debía ser imponente, ya que se trata de edificios de construcción masiva diseñados para usos muy específicos. Es por ello que su adaptación turística revierte gran dificultad (PINDER; SMITH, 1999). En cambio, el patrimonio móvil, los barcos, constituye un complemento por el que pugnan todas las ciudades.

Un aspecto que a menudo no se considera es la existencia de un patrimonio construido y un patrimonio natural (HOWARD; PINDER, 2003). Se trata de una relación delicada, ya que los intentos de salvar el patrimonio edificado pueden poner en peligro las comunidades que habitan en los muelles y aguas cercanas.

Actualmente, varias ciudades intentan integrar el patrimonio portuario como parte del conjunto de significados que el puerto tiene en la historia y cultura de la ciudad. Son los denominados valores blandos, que juegan un papel cada vez más crucial en la regeneración urbana (SÁNCHEZ, 2016). De acuerdo con Van Hooydonk (2009), estos solo se pueden recuperar con un decidido apoyo público y un plan bien concebido.

Los valores blandos se dividen en inmateriales y materiales. Los valores blandos inmateriales incluyen la importancia del puerto como un objeto de veneración, lugar de mitos y leyendas, santuario o refugio, puerta entre distintas épocas históricas, lugar por donde se encauzan las mercancías y el mercado libre, catalizador para el desarrollo de la inteligencia humana, domicilio de una comunidad cosmopolita, fuente de inspiración artística y orgullo cívico. Los valores blandos materiales se refieren a la función del puerto como estimulante sensorial, conjunto de patrimonio arquitectónico, paisaje humano, escenario para experimentar con la planificación urbanística y la arquitectura, atracción turística y zona de recreo y ocio.

La gestión de los valores blandos sirve para mejorar el nivel de apoyo público a la operación de regeneración. Además, aumenta su atractivo al añadir personalidad y singularidad a la actuación (WARSEWA, 2012). Los valores blandos también suponen un aumento de la rentabilidad económica de la operación (COSCIA; LAZZARI; RUBINO, 2018).

Para integrar los valores blandos en la operación de renovación, Van Hooydonk (2009) propone medidas como contar la historia del puerto desde todas las perspectivas posibles, reincorporar las actividades portuarias en la vida de la ciudad y la planificación urbana y mantener el tejido histórico del puerto y el patrimonio construido. Además, propone integrar en el puerto remodelado no solo las embarcaciones de recreo, sino también los grandes buques de altamar, barcas pesqueras, remolcadores, transbordadores, etc. Estos constituyen un componente esencial de cualquier paisaje portuario. Ejemplos que el autor considera exitosos por integrar los valores blandos son Hamburgo, Marsella y Ciudad del Cabo.

Del marco teórico se destaca que la transformación de puertos industriales

obsoletos en atracciones turísticas es un fenómeno en auge en todo el mundo. Los proyectos tienen características similares y se requiere de una valoración de los aspectos singulares de cada ciudad para realizar proyectos que tengan arraigo en la ciudadanía.

### 3 METODOLOGÍA

La investigación es de tipo descriptivo y explicativo, tratándose de un modelo usual en los estudios urbanos comparados (LAWHON; LE ROUX, 2019). La metodología combina análisis de fuentes documentales y observación directa. Las fuentes analizadas son planes urbanísticos vigentes, planes urbanísticos pasados, que sirven para contextualizar las operaciones en curso, planes turísticos y documentos de política cultural. Se han tenido en cuenta únicamente documentos de política pública municipal.

La observación directa sirvió para constatar in situ qué operaciones realmente han sido llevadas a cabo, el resultado y el uso que los ciudadanos y visitantes dan a los espacios transformados, así como las consecuencias para el conjunto del recinto portuario y su articulación con el resto de la ciudad. La observación directa se realizó en varias fases. La primera de ellas fue en invierno de 2014 tanto en Plymouth como en Málaga, posteriormente se repitió en verano de 2016 en Plymouth y de 2018 en Málaga.

Los resultados se presentan de forma sintética agrupados en cinco categorías: movilidad externa, movilidad interna, usos, incorporación del patrimonio e integración en el contexto urbano. Dichas categorías de análisis nacen de la síntesis de los aspectos analizados basándonos en la política pública y en la observación directa. Los autores de referencia para llegar a ellas son Camps García (2009), Grindlay Moreno (2017), Rodríguez Marín (2004), Howard y Pinder (2003).

Camps García (2009) analiza la movilidad externa, los usos y la integración del borde marítimo en el contexto urbano. Grindlay Moreno (2017) se centra en la movilidad interna y externa y en los usos. Rodríguez Marín (2004) indaga en el papel del patrimonio arquitectónico portuario. Finalmente, Howard y Pinder (2003) se centran en la incorporación del patrimonio tanto construido como natural. En el siguiente apartado se presentan los resultados más relevantes del análisis tanto de cada caso como de su comparación.

## 4 RESULTADOS

### 4.1 PLYMOUTH. UN PUERTO MULTIFUNCIONAL QUE INTEGRA EL PATRIMONIO

**Movilidad externa.** A diferencia de otras ciudades, y tal y como se puede observar directamente, en Plymouth no existe una infraestructura viaria o ferroviaria que haga de barrera entre el borde marítimo y el resto de la ciudad. Las razones

históricas son los aspectos citados de la difícil topografía, los usos militares y la forma zigzagueante de la costa. Estos motivos no bastan para explicar esta característica, que también se debe a la decisión recurrente en la política pública, concretamente en los planes urbanísticos y turísticos (BLUE SAIL, 2011; PLYMOUTH CITY COUNCIL, 1990, 1996, 2003, 2007, 2011; SERIO, 2011) de no intervenir de manera agresiva para conservar la singularidad de este espacio.

Hoy en día tan solo se puede acceder en coche por vías secundarias, el aparcamiento en superficie es muy limitado y los grandes edificios de aparcamiento no se encuentran en primera línea, siendo bastante más práctico llegar en autobús, taxi, caminando o en bicicleta.

**Movilidad interna.** En el borde marítimo se observa que existen diversas conexiones por ferry y todos transportan tanto peatones como bicicletas. En general, en la ciudad los carriles bici no son independientes, sino que son compartidos con peatones o vehículos, aunque debidamente señalizados. Es posible recorrer todos los puertos en bicicleta o andando siguiendo el tramo urbano del South West Coast Path, el sendero nacional que recorre las costas de la Región Sudoeste de Inglaterra.

Para lograr la continuidad del sendero se han ejecutado varias obras singulares en los últimos años, como el puente giratorio de Sutton Harbour, las pasarelas de Coxside y Stonehouse y las escaleras que comunican Royal William Yard con Devil's Point. Aparte del recorrido longitudinal, los peatones pueden adentrarse mediante senderos y escaleras por prácticamente todo el borde marítimo excepto en las zonas militares e industriales. Conseguir el acceso peatonal a toda la línea de costa por encima de divisiones territoriales o de propiedad es un objetivo repetido en todas las políticas públicas de regeneración desde que quedara recogido en el Local Plan 1991-2001 (PLYMOUTH CITY COUNCIL, 1996).

**Usos.** La mezcla de usos ha sido un objetivo de las políticas municipales relacionadas con la regeneración desde los años 90, como se recoge en documentos de política pública como Tomorrow's Waterfront (PLYMOUTH CITY COUNCIL, 1990), el Local Plan (Plymouth City Council, 1996) y The Vision for Plymouth (PLYMOUTH CITY COUNCIL, 2003).

La actividad militar se concentra en Devonport y The Royal Citadel. Aunque los usos propiamente portuarios como los astilleros, las industrias auxiliares, el transporte de mercancías y la pesca no tengan el peso de antes y sea necesario implantar otros nuevos, las políticas públicas de regeneración urbana hacen hincapié en mantener y crear puestos de trabajo en estos sectores, reservando espacios adecuados para ellos en todos los puertos.

En Plymouth existe el objetivo de potenciar el uso turístico del borde marítimo, pero sin depender excesivamente de este. Se ha tomado conciencia del fracaso de estrategias de regeneración del borde marítimo basadas únicamente en el turismo y el ocio, tal y como queda reflejado en estrategias de política pública como Tomorrow's Waterfront (Plymouth City Council, 1990) y The Plymouth Local Economic Strategy 2006 - 2021 & Beyond (PLYMOUTH CITY COUNCIL, 2011). La iniciativa Plymouth



Waterfront Business Improvement District es la encargada de llevar a cabo esta misión.

De la observación directa se desprende que los usos turístico-comerciales se han potenciado en tres espacios sensibles: Royal William Yard y Sutton Harbour. Royal William Yard es un antiguo recinto militar de gran valor patrimonial, rehabilitado para albergar restaurantes, salas de exposición y viviendas. El lugar carece de la multifuncionalidad deseada y tiene un aspecto uniforme, tendente a la escenografía; no obstante, hay que tener en cuenta que fue construido para un uso muy específico y desde que se cerró permaneció inalterado. En Sutton Harbour, los antiguos muelles obsoletos han sido ocupados por residencias de alto nivel, oficinas y restaurantes.

Aunque existen tensiones, se está consiguiendo que las actividades turísticas no provoquen la exclusión de los residentes y otros usos. Igualmente, en la política pública se intenta que se mantengan los valores patrimoniales y el carácter de estas zonas, entre otros factores gracias a la planificación a largo plazo, un esfuerzo de negociación con todos los actores implicados, el tratamiento conjunto de todo el borde marítimo en las políticas municipales y la apuesta por los eventos y la promoción en lugar de por intervenciones físicas agresivas y espectaculares (BLUE SAIL, 2011).

Estamos de acuerdo con Willey (1998) cuando afirma que las políticas turísticas de la ciudad han puesto el énfasis en el desarrollo del borde marítimo de una manera sostenible y pensando en el futuro, en armonía con el medio ambiente y las aspiraciones de la comunidad local.

IMAGEN 1 - ROYAL WILLIAM YARD, PLYMOUTH. ANTIGUO PUERTO MILITAR RECONVERTIDO EN ÁREA COMERCIAL Y RESIDENCIAL



FUENTE: Los autores (2016).

**Incorporación del patrimonio.** Como se ha comentado, las políticas públicas orientadas al crecimiento turístico y económico del borde marítimo de Plymouth comienzan siempre con un reconocimiento del valor cultural, natural y paisajístico de este entorno. Estos aspectos son vistos como un recurso del que se intenta sacar el máximo partido al tiempo que se garantiza su conservación, como recoge por ejemplo la estrategia del Culture Board (SERIO, 2011) para potenciar las actividades artísticas y creativas en los edificios patrimoniales infrautilizados.

Un aspecto relevante es que la protección del patrimonio, ya sea construido o natural, no se ve obstaculizado por la titularidad del bien, como reflejan los numerosos bienes catalogados en la base militar en uso de Devonport. Las operaciones de reconversión para usos turísticos, residenciales y espacios libres han integrado el legado patrimonial, han mantenido la línea de contacto con el mar y han incorporado medidas de mejora de la calidad ambiental.

En relación con el **patrimonio construido**, los puertos de Plymouth presentan una gran variedad de bienes catalogados, como muelles, bolardos, muros, elementos defensivos e instalaciones de todo tipo. Además, existe un pecio y varios jardines y parques protegidos y cuatro Conservation Areas incluyen tramos de borde marítimo en sus delimitaciones. Asimismo, alberga una gran variedad de ecosistemas.

La zona sumergida de la bahía de Plymouth cuenta con protección ambiental, así como varias llanuras de marea y tramos de acantilados. Los espacios libres del borde marítimo forman parte del sistema de protección de la biodiversidad que atraviesa toda la ciudad, conectando la bahía con el Parque Nacional de Dartmoor (PLYMOUTH CITY COUNCIL, 2007).

Por último, los valores inmateriales asociados a los puertos, los valores blandos, se observa que son centrales en la vida cultural de la ciudad y quedan reflejados en sus centros de investigación científica, iniciativas de desarrollo económico y del turismo en particular y estrategias de marketing. La propia marca de ciudad “Plymouth, Britain’s Ocean City” sintetiza la estrecha relación que esta ciudad guarda con el mar.

**Integración en el contexto urbano.** De la observación directa y el análisis de políticas públicas, podemos considerar que el borde marítimo de Plymouth está bastante integrado con el resto de la ciudad. Entendiendo como tal el grado de facilidad para acceder desde otros barrios, las barreras interiores, la continuidad de las tramas urbanas, el carácter socialmente inclusivo, su intensidad de uso cotidiano y la ausencia de regulaciones más restrictivas que las que puede haber en otros sectores de la ciudad para actividades comunes al aire libre.

Las zonas en las que se impide el acceso a ciudadanos sin autorización son la base militar de Devonport y las instalaciones de astilleros y pesca. Como contraste, en Sutton Harbour el borde marítimo es tratado como una calle principal del barrio, plenamente integrada en los usos, arquitectura y carácter del entorno.

## 4.2 MÁLAGA. AUGE DE LAS ACTIVIDADES DE OCIO A COSTA DE LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO

**Movilidad externa.** En Málaga se observa que la ciudad cuenta con una vía principal que actúa de brecha entre el borde marítimo y el resto del conjunto urbano. Desde que se decidió potenciar los usos turístico-comerciales en el puerto se han sucedido las propuestas para reducir esta barrera, especialmente en el muelle 2. Entre ellas se incluyen el soterramiento del paseo de los Curas y la creación de una plataforma elevada en la plaza de la Marina, que formaba parte de la propuesta ganadora de remodelación del muelle 2.

Ninguna de las soluciones mencionadas se llevó a cabo, como tampoco otra más sencilla que hubiera sido eliminar la valla en el muelle 2, cumpliendo con la demanda histórica de los ciudadanos, introduciendo medidas para calmar el tráfico en el paseo de los Curas y fomentando la relación con la Alameda y el Paseo del Parque, donde tienen parada casi todas las líneas de autobús. De hecho, la solución aplicada por las políticas públicas fue en el sentido contrario, se creó un aparcamiento subterráneo bajo el muelle 1 y se amplió en un carril de tráfico más el paseo de los Curas.

De hecho, el Plan General municipal (AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA, 2011) no entra de lleno en el puerto y deriva este espacio a un Plan Especial (AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA, 1998) en el que intervienen la Autoridad Portuaria, la Junta de Andalucía y el Gobierno de España.

**Movilidad interna.** Se observa que el único muelle plenamente accesible peatonalmente es el muelle 1, donde se ha instalado un centro comercial abierto. En el dique de Levante se han creado dos niveles, solo se puede transitar por el superior hasta que se llega a una puerta que permite el paso únicamente a los cruceristas y el personal. En el muelle 2 también se han creado dos niveles, los peatones pueden pasear por el superior mientras que el muelle propiamente dicho está reservado al atraque de cruceros de lujo. Desde la entrada de la plaza de la Marina hacia el oeste es posible circular por la vía principal pero no se puede acceder al resto de instalaciones portuarias.

Las bicicletas lo tienen todavía más complicado que los peatones, ya que en el área turístico-comercial no existen carriles bici y hay que ir esquivando paseantes. En gran parte del resto del recinto portuario está prohibido ir en bici. La movilidad peatonal y en bicicleta dentro del puerto ha empeorado tras la adecuación turístico-comercial del sector oriental. Antes se podía circular con relativa facilidad porque eran pocos los que se dedicaban a pasear o ir en bici por los muelles.

Hoy en día, las vallas, señales de prohibición, control policial y cámaras de seguridad se han multiplicado para impedir que los visitantes salgan de la zona delimitada para ellos. Esta situación posiblemente se deba a las exigencias de seguridad, comentadas anteriormente, si bien también hemos mencionado cómo existe un componente de interpretación para que estas exigencias puedan equilibrarse con la facilidad de tránsito.

Esta situación ha llevado a resultados tan extravagantes como que se impida a los ciudadanos acceder al tramo final del dique de Levante, desde el que se disfruta de unas de las mejores vistas de la ciudad, o que las personas que llegan desde el centro de la ciudad al puerto se encuentren con que tienen prohibido acceder al muelle y deben conformarse con mirarlo tras una mampara.

**Usos.** En el sector occidental se mantienen las actividades industriales, pesqueras y los ferries. En el dique de Levante atracan los cruceros. El muelle 1 es un área de restaurantes y tiendas de ropa y complementos. Por su parte, el muelle 2 consta de un muelle de atraque de cruceros de lujo y un paseo con jardines, restaurantes, un museo, la terminal de cruceros de lujo y un edificio administrativo.

El interés por reconvertir parte del puerto y lograr una mayor integración con el resto de la ciudad comenzó tras la construcción del oleoducto Cartagena-Puertollano, que dejó a la terminal malagueña obsoleta. Los objetivos se plasmaron en la política pública municipal, en concreto en el Plan Especial del Puerto (AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA, 1998), cuya elaboración comenzó en los años 80. En 2004 se llegó a un acuerdo entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria para la regeneración de los muelles 1 y 2.

A diferencia del caso de Plymouth, la transformación del puerto de Málaga para potenciar las actividades turístico-comerciales no se ha visto equilibrada con un reconocimiento por parte de la política pública de la importancia de las actividades propiamente portuarias y de un esfuerzo por hacerlas más presentes en la vida de la ciudad. Tampoco existen apenas industrias auxiliares como reparación de barcos ni investigación científica. Más bien se ha optado por ocultar la vida marinera.

En los muelles 1 y 2 se ha suprimido prácticamente cualquier vestigio de su pasado portuario, estas actividades se desarrollan ocultas a los ojos de los paseantes tras una valla. La separación de usos se debe a la división entre administraciones, ya comentada, a la decisión de sacar los distintos muelles a concurso de forma independiente y en general a la búsqueda del beneficio privado sobre otros intereses.

En general, de la observación directa y del análisis de políticas públicas, se puede afirmar que el borde marítimo de Málaga se caracteriza por el determinismo de sus espacios. Cada tramo está diseñado para albergar prácticamente una sola función y estas se segregan físicamente. Además, en el borde marítimo no hay usos que atraigan a los ciudadanos más allá de cuando estos se comportan como turistas en sus ratos de ocio. Finalmente, a la rigidez y artificialidad de los espacios han contribuido unas ordenanzas específicas para el área turístico-comercial del puerto.

Entre otros aspectos, se prohíbe vender y consumir bebidas y comidas salvo en el interior de los establecimientos de hostelería y sus terrazas. También se prohíbe ir en patines, monopatines y similares, jugar en el agua de las fuentes, tumbarse en los bancos y hay que pedir permiso para realizar actuaciones musicales y manifestaciones artísticas (AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA, 2012).

IMAGEN 2 - MUELLE 2 DE MÁLAGA TRANSFORMADO EN ÁREA DE RESTAURANTES Y COMERCIOS



FUENTE: Los autores (2018).

**Incorporación del patrimonio.** El borde marítimo de Málaga es muy pobre en cuanto a bienes culturales y espacios naturales protegidos. Un factor que explica esta situación es su evolución histórica ganando terrenos al mar, que ha hecho que elementos como la Aduana o la muralla hoy en día estén tierra adentro. Otra causa está directamente relacionada con la política pública, y es nuevamente la división y falta de acuerdo entre administraciones, ya que la administración andaluza no puede catalogar bienes adscritos a servicios gestionados por el Estado y este ha ejercido escasamente sus funciones en este sentido.

Una decisión de especial gravedad fue que el recinto portuario formaba parte de la delimitación del Conjunto Histórico, pero en la modificación de 2012 quedó fuera. Como resultado, el único bien inscrito en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz es la capilla de la Virgen del Puerto. Debido a esta situación, la remodelación para del área turístico-comercial supuso la pérdida del silo, almacenes, grúas, demás instalaciones portuarias, pavimentos y los propios barcos. El derribo del silo se convirtió en el símbolo de la pérdida del patrimonio portuario, que bien podría haberse reconvertido para albergar un uso cultural, siguiendo ejemplos como los de Amberes y Hamburgo.

En la zona turístico-comercial se puede observar que no hay prácticamente nada que recuerde que estamos en un puerto, más bien se trata de un centro comercial abierto y de un paseo con jardines que podrían haberse creado en cualquier otro lugar. Se perdió la oportunidad de integrar este legado para el conocimiento de residentes y visitantes y de utilizarlo para que los valores inmateriales de la vida marinera volvieran a formar parte de la identidad de la ciudad, objetivo que formaba parte del II Plan

Estratégico de la ciudad (AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA, 2006), pero que, como hemos visto, no llegó a aplicarse.

**Integración en el contexto urbano.** Podemos considerar desde la observación directa y el análisis de políticas públicas que la integración del puerto con el resto de la ciudad es bastante mejorable. El área turístico-comercial del puerto es parcialmente accesible. No se puede pasar a la Casa de Botes del Club Mediterráneo ni a los muelles de atraque de cruceros sin autorización. El dique de Levante tiene tratamiento de carretera de acceso al área reservada a pasajeros.

El muelle 1 tiene tratamiento de centro comercial abierto, como el existente en las inmediaciones del aeropuerto, contando con imagen corporativa, música ambiental, seguridad privada y organización de eventos. El muelle 2 queda dividido en la parte de muelle, solo para pasajeros, y la parte de jardín, elevada y separada del muelle propiamente dicho por una mampara y del paseo de los Curas por una verja. Estos jardines han adquirido cierta condición de trasera ya que la propia organización del espacio hace que la gente sea guiada hacia el paseo longitudinal.

En el puerto turístico-comercial los usuarios son estimulados a actuar de acuerdo con los usos previstos y a no pasar de las zonas permitidas, creando un ambiente de artificialidad y un carácter socialmente excluyente, más propio de un centro comercial que de una ciudad. Como reacción al “peligro” que puede suponer el aumento de gente paseando, en el resto del puerto se han instalado nuevas vallas y controles, invitando a los peatones y ciclistas a no continuar por allí, con lo que el puerto en funcionamiento se ha alejado aún más del resto de la ciudad.

A continuación se presenta una síntesis de las principales características de ambos casos de estudio según las categorías de análisis comentadas.

CUADRO 1- COMPARATIVO ENTRE AMBOS CASOS DE ESTUDIO

Categoría de análisis	Plymouth	Málaga
Movilidad externa	No hay barreras de infraestructura.	Avenida principal que actúa de separación. Solo hay entradas concretas.
Movilidad interna	Es fluida en ferry, en coche, caminando y bicicleta.	Movimiento peatonal y en bicicleta acotado. Circulación en coche restringida e inexistente en ferry.
Usos	Mezcla de usos industriales, comerciales, de ocio, militares y residenciales.	Separación de usos turístico-comerciales e industriales. Ordenanzas específicas para el puerto.
Incorporación del patrimonio	Reconocimiento de sus valores. Abundantes bienes y espacios protegidos.	Pérdida de patrimonio. Falta de protección efectiva.
Integración en el contexto urbano	En general está integrado, salvo restricciones en sectores militares e industriales.	Integración parcial en la parte turística y comercial. Ausente en el resto de zonas.

FUENTE: los autores (2020).

Del análisis de ambos casos y su comparación, se destacan diversos aspectos singulares en cuanto a su política pública. Plymouth tiene una trayectoria mucho más profunda que Málaga en cuanto al uso turístico del borde marítimo, por lo que las operaciones recientes son, si bien relevantes, solo una parte más en su historia. En cambio, para Málaga la reciente reconversión portuaria supone la mayor operación de regeneración en más de un siglo. Por otra parte, en Plymouth hay una continuidad de movimiento y espacial entre el resto de la ciudad el puerto. En Málaga hay una barrera física matizada en los últimos años en algunos tramos gracias a varias aperturas, pero la separación funcional, visual y paisajística persiste. Esto se debe principalmente a que la política pública en el puerto y en el resto de la ciudad son responsabilidad de distintas administraciones.

En cuanto a la mezcla de usos, en Plymouth hay una gran diversidad debido a la existencia de pequeños puertos de carácter propiamente industrial alternados con áreas militares, residenciales, de ocio y parques. En este caso las políticas públicas suelen considerar la mezcla de usos en sus acciones. En Málaga ocurre una centralización de la actividad portuaria-industrial por un lado y de la actividad turística y de ocio por otro.

En relación con la integración del patrimonio, Plymouth ha mantenido, restaurado y rehabilitado gran parte de su legado. Esta situación posiblemente se deba al carácter gradual de las operaciones de regeneración urbana, su escala reducida y la búsqueda de consenso entre agentes y políticas públicas. En Málaga se ha producido una importante pérdida de patrimonio portuario, debido a la descoordinación de las administraciones responsables de su protección, así como a un desinterés general en la política pública de la ciudad que hace que se prime el interés comercial y monetario respecto de los valores culturales.

## 5 CONCLUSIONES

Las actividades turísticas se han convertido en una alternativa a la obsolescencia de las instalaciones portuarias. No obstante, las operaciones de transformación física de estos recintos conllevan importantes retos relacionados con las políticas públicas. En primer lugar, el interés del sector turístico debe compaginarse con el planeamiento urbano y con la política cultural para lograr espacios planificados íntegramente. En ellos se deben fomentar tanto la actividad económica como la integración con el resto de la ciudad, el mantenimiento de actividades portuarias compatibles con los nuevos usos y la conservación del patrimonio portuario.

Los proyectos de renovación más exitosos son los que permiten compaginar la explotación económica con otros usos ciudadanos que no se miden por su rentabilidad pero que, en cambio, logran una mayor identificación de los residentes con su puerto y un mayor apoyo a los proyectos. En este sentido, de los casos analizados destaca el contraste del modelo de Plymouth, inclusivo y flexible al albergar multitud de actividades simultáneamente, frente al modelo de Málaga, que segrega de forma rígida los espacios en función de cada actividad específica.

La generalización de este tipo de proyectos en todo el mundo ha hecho que los puertos turísticos carezcan de singularidad en muchas ocasiones. Para evitar este riesgo es aconsejable realzar los valores locales, destacando especialmente el patrimonio y los valores blandos. En un contexto de competencia económica global, el arraigo de los proyectos en estos componentes permite una diferenciación de las ciudades, así como una mayor integración del nuevo puerto turístico en la historia y la cultura locales.

Otro factor complicado en la renovación de puertos es compaginar las crecientes exigencias de seguridad con la facilidad de tránsito. Posiblemente este sea uno de los mayores retos para las ciudades que deseen realizar operaciones de transformación de sus recintos portuarios en los próximos años. Igualmente, en un contexto de cambio de los paradigmas de movilidad y de lucha contra el cambio climático, garantizar una movilidad sostenible hacia el puerto y dentro de este es ya uno de los principales objetivos en la adecuación turística de puertos.

De la presente investigación se pueden extraer varias recomendaciones para las políticas públicas de ciudades que se enfrentan a retos similares. La primera de ellas es la incorporación de los valores blandos, es decir, los valores intangibles del patrimonio portuario y de su significación en la vida diaria de sus habitantes. En segundo lugar, se debe garantizar una mezcla de usos, que evite que la obsolescencia de una actividad implique el abandono de una gran extensión del puerto. Finalmente, la política pública debe integrar la visión del mayor número de agentes posible, entre los que se incluyen los relacionados con la protección del patrimonio para garantizar su correcta integración.

La investigación realizada presenta la limitación de ceñirse a solo dos ciudades, por lo que una posible línea de futuro puede ser su extensión a más casos. En concreto, ambos casos son del continente europeo, por lo que resulta interesante tomar casos de estudio de otros continentes en los que se pueden observar fenómenos parecidos. Por otra parte, la metodología se ciñó al análisis de políticas públicas y observación directa. Puede ser relevante ampliar la investigación incorporando otros métodos, tales como encuestas a usuarios y entrevistas a responsables públicos.

## 6 REFERENCIAS

ALEMANY LLOVERA, J. Dossier: cruceros, puerto y ciudad. **Portus.**, v. 17, p. 4-5, 2009.

ALEMANY LLOVERA, J. El frente marítimo, entre el urbanismo y la planificación portuaria. **Portus**, V. 10, p. 2-3, 2005.

ASHWORTH, G.; TUNBRIDGE, J E. **The tourist-historic city. Retrospect and the prospect of managing the heritage city.** Oxford: Pergamon, 2000.



AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA. **Ordenanzas de civismo anexas al reglamento de policía y servicios del puerto que regulan la utilización pública de la zona portuario-ciudadana del puerto de Málaga.** Boletín Oficial de la Provincia de Málaga nº 1 de 3 de enero de 2012.

AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA. **Plan Especial del Puerto** .Malaga, 1998.

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA. **Málaga, metrópoli abierta. II Plan Estratégico.** Málaga: Fundación CIEDES, 2006.

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA. **Plan General de Ordenación Urbanística.** Málaga, 2011.

BLUE SAIL. **Plymouth Visitor Plan, report for Destination Plymouth.** 2011.

BOYER, M. El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX. **Historia Contemporánea**, v. 25, p. 13-31, 2002.

CAMPS GARCÍA, S. Incidencia del tráfico de cruceros turísticos en las relaciones del Puerto y la Ciudad de Málaga. En: MARÍN COTS, P.(Cord.) **Viva la calle: las actuaciones de recuperación integral del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2010.** Málaga: Ayuntamiento de Málaga, 2009, p. 79-82.

CHAVES RODRIGUES, A. F. A. Os Circuitos da Economia Urbana na Perspectiva do Turismo em Belém, Pará. **Turismo e Sociedade**, v. 12, n. 1, p. 130-151, 2019.

COSCIA, C.; LAZZARI, G.; RUBINO, I. Values, Memory, and the Role of Exploratory Methods for Policy-Design Processes and the Sustainable Redevelopment of Waterfront Contexts: The Case of Officine Piaggio (Italy). **Sustainability**, vol. 10, n. 9, p. 1-22. 2018.

CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION. **Europe Market Report.** 2019.

DEL RIO, V. From downtown to the Inner Harbor: Baltimore's sustainable revitalization. **Focus**, v. 13, n. 1, p. 61-70. 2016.

ESTRADA LLAQUET, J. L. Las exigencias de protección obligan a un cambio cultural de la explotación portuaria y de las relaciones puerto-ciudad. **Portus**, v. 11, p. 12-17, 2006.

GRINDLAY, A. L.; MARTÍNEZ-HORNOS, S. City-port relationships in Malaga, Spain: effects of the new port proposals on urban traffic. **WIT Transactions on the Built Environment**, v. 176, p. 45-56. 2017.

GUNAY, Z.; DOKMECI, V. Culture-led regeneration of Istanbul waterfront: Golden Horn Cultural Valley Project. **Cities**, v. 29, p. 213-222, 2012.

HOWARD, P; PINDER, D. Cultural heritage and sustainability in the coastal zone: experiences in South West England. **Journal of Cultural Heritage**, v. 4, p. 57-68, 2003.

JONES, A. L. Regenerating urban waterfronts. Creating better futures from commercial and leisure market places to cultural quarters and innovation districts. **Planning Practice & Research**, v. 32, n. 3, p. 333-344. 2017.

LAW, C. M. **Urban tourism. Attracting visitors to large cities**. Londres: Mansell Publishing, 1996.

LAWHON, M.; LE ROUX, L. Southern urbanism or a world of cities? Modes of enacting a more global urban geography in textbooks, teaching and research. **Urban Geography**, v. 40, n. 9, p. 1251-1269, 2019.

NOCCA, F.; GIRARD, L. F. Towards an integrated evaluation approach for cultural urban landscape conservation/regeneration. **Region**, v. 5, n. 1, p. 33-51. 2018.

PALLIS, A. A.; VAGGELAS, G. The changing geography of cruise shipping. En: WILMSMEIER, G.; MONIOS, J. (Eds.). **Geographies of Maritime Transport**. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2020. p. 170-191.

PLYMOUTH CITY COUNCIL. **Tomorrow's waterfront: a strategy for Plymouth waterfront**. 1990.

PLYMOUTH CITY COUNCIL. **City of Plymouth Local Plan 1991-2001**. First alteration. Aprobado en 1996.

PINDER, D.; SMITH, H. Heritage and change on the naval waterfront: opportunity and challenge. **Ocean & Coastal Management**, v. 42, p. 861-889, 1999.

PLYMOUTH CITY COUNCIL. **A Vision for Plymouth**. Final copy. 2003.

PLYMOUTH CITY COUNCIL. **Local Development Framework, Core Strategy**. 2007.

PLYMOUTH CITY COUNCIL. **Plymouth Local Economic Strategy 2006 – 2021 & Beyond**. Update 2011. Appendices.

RODRÍGUEZ MARÍN, F. J. Patrimonio Industrial en peligro: el silo de cereales del puerto de Málaga. **Cuadernos de Gestión Pública local**, v. 2004, p. 207-216. 2004.

SÁNCHEZ, J. M. **Port-City governance. A comparative analysis in the European context.** Trabajo presentado en AESOP YA Conference, Gante, 2016.

SERIO. **Culture and regeneration: opportunities for Plymouth.** Plymouth: University of Plymouth, 2011.

VAN HOOYDONK, E. Port city identity and urban planning. **Portus**, v. 18, p. 16-23, 2009.

WARD, S. V. Cities are fun! Inventing and spreading the Baltimore model of cultural urbanism. En: MONCLÚS, J.; GUARDIA, M. (Eds.). **Culture, urbanism and planning.** Aldershot: Ashgate, 2006. p. 271-286.

WARSEWA, G. The role of local culture in the transformation of the port-city. **Portus**, v. 23, p. 1-13, 2012.

WILLEY, D. Two tales of one city: alternative accounts for leisure and tourism in urban renewal in Plymouth, England, UK. **World Leisure & Recreation**, v. 40, n. 2, p. 22-29, 1998.

WILLIAMS, R. J. **The anxious city.** Nueva York: Routledge, 2004.

Recebido em: 28-10-2019.

Aprovado em: 05-10-2020.

TS

