

Presentación

MIGUEL ÁNGEL ÁLVAREZ ARECES

Presidente de INCUNA

La historia de muchos pueblos, villas y ciudades está vinculada al mar y a los ríos. En lo que respecta al patrimonio industrial, el marítimo es uno de los campos menos estudiados, quizá porque las instalaciones portuarias, industriales o de servicios han estado sometidas, en el devenir histórico, a mayores avatares que el terrestre. Las zonas costeras susceptibles de uso son, por definición, muy limitadas, lo que hace que soporten una presión constante, dando lugar a que los nuevos usos se hagan sobre otros anteriores, transformándolos o simplemente destruyéndolos.

Los puertos han sido históricamente espacios más o menos resguardados, para recibir barcos y realizar diferentes operaciones de tráfico marítimo o fluvial. En la actualidad, los puertos son infraestructuras que, por regla general, se utilizan para el trasvase de mercancías y personas entre los medios de transporte terrestre y los medios acuáticos.

El concepto de patrimonio industrial ha incorporado en los últimos tiempos la necesidad de un estudio del paisaje, de los procesos y sistemas del patrimonio inmateral y de las redes lineales históricas. La cultura patrimonial no abarca exclusivamente objetos encapsulados en museos o actividades festivas propias de un público local, ya que puede ofrecer también innovación con planes y operaciones urbanas, donde la conservación de la arquitectura industrial y las máquinas tiene la problemática específica de los objetos de grandes dimensiones en contextos territoriales complejos. El paisaje portuario, es decir, la proyección visible de un territorio que ha sido marcado por el obrar de hombres y mujeres, presenta aspectos polisémicos en lo relativo a su conservación, por su dinamismo y adaptación, y también interesantes, ya que concita una implicación afectiva y participativa de los agentes sociales sobre la reutilización y la recuperación de la memoria del lugar.

No hablamos de objetos aislados en su aplicación al territorio, de un edificio fabril, de una máquina o de un espacio portuario meramente, sino de una globalidad de aspectos que atiendan a una visión diacrónica y sincrónica para conocer causas, procesos de la producción y de la industria en términos más rigurosos y precisos.

Sobre estas infraestructuras se han construido edificaciones e instalaciones para dar servicios a la carga y descarga del transporte marítimo y su operativa portuaria. Los puertos acogen industrias vinculadas a la construcción, a las reparaciones navales, a los talleres mecánicos de los propios puertos y también a aquellas otras que se ubican en interiores o en entornos colindantes, que suelen ser industrias consumidoras de grandes cantidades de materias primas, como la siderúrgica o metalúrgica, las industrias energéticas o las refinerías. Todo ello permite un estudio con visión interdisciplinar sobre las culturas del trabajo, las consecuencias sociales y formas de vida, la interrelación urbana que nos facilita mejor comprensión de la arquitectura industrial de los complejos e infraestructura productiva y la historia técnica.

Paisajes singulares que afectan a industrias, empresas comerciales, maquinaria, embarcaciones, faros, balizas o señales marítimas que dependen de las Autoridades Portuarias, y sobresale en ese entorno un ingente patrimonio inmaterial o intangible que ha provocado la actividad portuaria en el transcurso del tiempo: estibadores, trabajo de las mujeres, tradiciones antropológicas, formas de vida, leyendas portuarias y marineras, creencias religiosas, memoria colectiva de gentes que viven de y con el mar en una profunda relación vital.

El patrimonio industrial nos suele evocar visiones de fábricas, herramientas, instrumentos mecánicos, elementos materiales que permiten identificar un espacio físico determinado, donde queda atrapada la memoria histórica del trabajo y del lugar.

Muchas historias con historia que han ido dejando un valioso legado y testimonio, del cual somos herederos. Entre testigos o testimonios materiales que permanecen se hace preciso la preservación con rigor de un patrimonio industrial que tenga sentido y autenticidad en la nueva ordenación urbana y territorial de los asentamientos humanos, elementos identitarios con sentido de pertenencia y en la mayor parte de las ocasiones con una fuerte apropiación social, es decir, con esa vinculación que lleva a considerarlo como propio a las personas que han vivido y crecido con la presencia de estos iconos e hitos, que en el curso del tiempo conforman el patrimonio y permanecen en su memoria individual y social.

En muchos casos aparecen disfunciones y controversias entre el concepto de «defensa del patrimonio» y la memoria del trabajo con una «defensa del medio ambiente», en cuya resolución es preciso aunar sensibilidad y conocimiento histórico de lo que representan artilugios, elementos históricos navales, molinos, azudes, grúas, vapores, carpinterías de ribera, patrimonio documental y fotográfico, junto a otros muchos elementos que supone un extraordinario testimonio patrimonial del desarrollo material de la humanidad.

La vertiente de gestión turística, de aprovechamiento cultural y social, con el disfrute para los ciudadanos de estas muestras de arquitectura portuaria, de este patri-

monio, es un gran reto y una enorme posibilidad de futuro para ofrecer propuestas de respeto y sostenibilidad con el entorno histórico y social.

El paisaje portuario forma parte de una construcción social y cultural que varía a lo largo del tiempo, con hechos y realizaciones para una nueva transformación urbana. Avilés y Bilbao son ciudades paradigmáticas en el norte peninsular bañado por el mar Cantábrico; las personas que viven y trabajan allí y todos los ciudadanos que puedan admirar su vida y su historia reconocerán siempre lo necesario que es dar un futuro a nuestro pasado.