

Portal de la Pau. Barcelona.





El patrimonio histórico y cultural de los puertos españoles

Es conocida la relevancia especial de los puertos españoles como nodos logísticos generadores de actividad económica y empleo y su consecuente repercusión en la economía nacional. Ese impacto es, lógicamente, más notorio en el área de influencia directa del puerto por cuanto supone dicha actividad como motor de desarrollo y crecimiento, con todo lo que ello implica.

En el ámbito local, además, se ha venido trabajando en los últimos años para revitalizar las relaciones puerto-ciudad que, conscientes los agentes implicados de su importancia creciente, se pretenden impulsar aún más, al haberse incluido como línea estratégica del recientemente aprobado Marco Estratégico de los puertos españoles, un compromiso para implicar a los puertos en el desarrollo de sus ciudades, estableciendo para ello criterios de excelencia sobre la estética, la funcionalidad y la viabilidad.

- Texto: Armando López Rodríguez,
jefe del área de Asesoría
Técnica y Patrimonio Cultural.
Puertos del Estado



La importancia de

la actividad portuaria para la ciudadanía, incuestionable en los tiempos actuales, lo ha sido igualmente a lo largo de los siglos. Los puertos constituyen y han

constituido una vía fundamental para la entrada y salida de mercancías, naturalmente; pero también para la de personas e ideas que, aparte de una neta influencia social o cultural en la población local, en ocasiones dejaban muestras de esa influencia en forma de monumentos o edificios emblemáticos cuyos estilos a veces recogían rasgos estéticos provenientes de otros lares. Pueden servir de

ejemplos ilustrativos de lo que a día de hoy puede encontrarse en el dominio público portuario, aunque hay muchos otros que podrían citarse: el imponente Portal de la Pau, de 1908, actual sede de la Autoridad Portuaria de Barcelona; el Edificio del Reloj de Valencia, erigido en 1916, o el Palacete del Embarcadero en Santander, de 1931; destinados estos últimos hoy en día a usos culturales. Como curiosidad, cabe citar también en este

apartado un plan de recuperación de la que en su tiempo se conoció como la Escalera Real, una escalinata construida en 1895 en el muelle del Grao del puerto de Valencia, que en su día quedó oculta por unas obras de adecuación de las infraestructuras, y que por su especial simbolismo se desea recuperarla para instalarla en otro emplazamiento que no interfiera con el uso portuario actual.

Imagen histórica de la Escalera Real (a la izquierda). Valencia.





Muelle de Tharsis. Huelva.



Muelle de Tharsis. Huelva.

Existen además numerosos vestigios relacionados con una función ejercida en su momento en el propio puerto o en sus proximidades, y que en la mayoría de los casos están relacionados con un modo de ejercer una actividad abandonada ya en la actualidad. En este apartado pueden mencionarse los cargaderos de mineral, algunos de ellos objeto preferente de restauración en los últimos años, o antiguos modelos de grúas ya en desuso. Hay cargaderos restaurados ya, o con

planes para ello, en

Almería, Bilbao y Melilla, y asimismo está en proceso de recuperación el muelle de carga de la antigua Compañía Española de Minas de Tharsis, en Huelva. Todos ellos constituyen magníficas muestras de ingeniería industrial de la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX, y algunos de ellos, como este comentado de Huelva, el de Melilla o el de Almería, conocido popularmente como el Cable Inglés, están catalogados como Bienes de Interés

Cultural del patrimonio histórico español.

De igual manera, hay proyectos para rehabilitar antiguos tinglados, edificios industriales o talleres, algunos de ellos de finales del siglo XIX, y que por su valor histórico y estético merecen preservarse y ser destinados a un uso compatible con su conservación. También se pueden observar en algunos recintos portuarios muestras de grúas o



Palacete del Embarcadero. Santander.



Cargadero de mineral. Melilla.



Cargadero de mineral
El Alquife o Cable inglés.
Almería.

utillaje específico para la manipulación de las mercancías.

Merece la pena destacar también la pervivencia de restos de una pasada función defensiva en las zonas portuarias o en sus proximidades, como pueden ser los fuertes o baluartes, así como las construcciones con una finalidad específica de vigilancia o protección del litoral, como sería el caso de las muchas atalayas

o torres que salpican nuestra geografía costera, y que en ocasiones compete a la Autoridad Portuaria correspondiente las labores para su rehabilitación y conservación en condiciones adecuadas. En este aspecto, cabe señalar el Fuerte de la Isla Verde de Algeciras (Bien de Interés Cultural), rehabilitado en fechas





recientes y cuya construcción original data de comienzos de siglo XVIII, destinado originalmente a una función militar abandonada hace ya más de un siglo. De igual manera destaca la Torre de vigilancia de Virgili, en Vila-Seca (Tarragona), erigida muy probablemente en el siglo XVI, aunque hay autores que proponen una antigüedad mayor, ante la necesidad de protección frente a las incursiones piratas provenientes en su mayoría del norte de África. Por supuesto, cabría incluir aquí también todo lo relativo a la labor de preservación de los faros, pero solo por el simbolismo y la carga histórica que atesoran algunos de los más emblemáti-

Grúa 6T1. Santa Cruz de Tenerife



Naves de Gamazo. Santander.



pretación en A Coruña para la puesta en valor de un poblado celta, conocido como el Castro de Cociñadoiro.

En suma, existe un amplio y variado conjunto de bienes histórico-culturales que, por su singularidad y por componer una excelente muestra de un rico pasado en los puertos españoles, debe ser preservado y puesto en valor. En este sentido,

las Autoridades Portuarias del sistema portuario de titularidad estatal están llevando a cabo una importante labor de recuperación y rehabilitación de ese patrimonio

que igualmente merece la pena señalar.

A este respecto es justo destacar también la importancia de las subvenciones destinadas a tal fin y, en especial, el hasta hace poco conocido como

Fondo 1,5% Cultural que gestiona el Ministerio de Cultura, y que desde este año ha pasado a denominarse Fondo 2% Cultural, precisamente por el incremento porcentual de las cuantías con las que debe nutrirse dicho fondo financiero. Algunas de las actuaciones recientes en algunos puertos españoles han sido cofinanciadas con cargo a este fondo y constituyen una muestra valiosa de la colaboración interinstitucional que hacen posible la puesta en marcha de estas actuaciones tan apreciadas por los ciudadanos. ■

Torre de Virgili. Tarragona.



cos se hacen merecedores de un artículo exento.

Es menos frecuente, pero todavía pueden encontrarse en las proximidades de algunos puertos, restos arqueológicos que, en su caso, también compete a la Autoridad Portuaria correspondiente recuperarlos y hacer lo posible para

mostrarlos a la ciudadanía. Así, por ejemplo, hay planes para la excavación y mantenimiento de un poblado íbero y de una villa romana en el yacimiento de Cal-lípolis, en Tarragona, y existe un proyecto de construcción de un centro de inter-