



Circular Economy

Urban Metabolism and Regional Development

Challenges for a Sustainable Future

JULY 5-6 | **2018**
LISBON, PORTUGAL

FCSH FACULDADE DE CIÊNCIAS
SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

APDR
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

THE PORT CITY IN THE POST-CRISIS CONTEXT: IDENTITY AND HUMANISATION IN THE PROCESSES OF TURISTIFICATION.

Andrade, María J. ¹

¹ Habitat-Tourism-Territory Institute, Universidad de Málaga-Universidad Politécnica de Cataluña,
Edificio Ada Byron, Campus de Teatinos s/n, 29071 Málaga, España
mjandrade@uma.es

THE PORT CITY IN THE POST-CRISIS CONTEXT: IDENTITY AND HUMANISATION IN THE PROCESSES OF TURISTIFICATION.

RESUMEN

Cada vez son más las ciudades portuarias europeas que se encuentran amenazadas por el fenómeno de la turistificación. El constante aumento del tamaño de los cruceros, junto al incipiente crecimiento del turismo low-cost han dado como consecuencia que estas ciudades, que cuentan con una amplia oferta cultural y unos atractivos centros históricos, se vean invadidas por un turismo de masas que pone en peligro su identidad.

La turistificación ha ido provocando una dinámica de sustitución de lo local por lo global. La transformación ha sido tan excesiva que los habitantes han abandonado estos lugares, los cuales han quedado convertidos en auténticos parques temáticos, carentes de actividad local. Se trata de un turismo cultural donde la ciudad es un escenario de monumentos y museos y el individuo se convierte en espectador pasivo.

Por otro lado, en el contexto de post-crisis económica en el que nos encontramos, donde no tienen cabida las grandes actuaciones urbanas, toman fuerza nuevas formas de intervención más participativas, bottom-up urbanism: ej. edificios industriales que han quedado embebidos en el tejido urbano y carentes de uso, son ocupados para actividades locales, reactivando el espacio público y garantizando una memoria viva de la vida urbana de la zona. Son intervenciones de baja inversión financiera en espacios y estructuras existentes, con expectativas realistas y ofertas de soluciones locales para los desafíos del planeamiento urbano.

Dado el pasado industrial de estas ciudades portuarias, donde es común encontrar viejos edificios industriales en desuso, se aúnan en el momento adecuado, el reto y la oportunidad. Analizamos la aplicación de estrategias concretas, a corto plazo y de bajo coste, para recuperar la vida real, la identidad, en estos centros históricos y sus puertos, y contrariar el efecto destructivo de la turistificación, a través de la utilización de estos edificios, así como del espacio público entre ellos. De esta forma se contribuye a una mejor comprensión de las dinámicas de transformación en ciudades portuarias en la post-crisis, alternativas al fenómeno de turistificación.

En definitiva, en el marco económico de post-crisis en los países occidentales, la falta recursos financieros para implementar grandes operaciones de regeneración urbana en los espacios de interface puerto/ciudad se convierte en una oportunidad para el desarrollo de nuevas formas de intervención, con la capacidad de poner en valor la identidad local y contrariar el efecto destructivo de la gentrificación que el fenómeno contemporáneo de la turistificación provoca en estas ciudades.

Palavras-chave: globalización, humanización, identidad, turistificación, port-city, post-crisis.

ABSTRACT

There is a growing number of European cities that are at risk due to the phenomenon termed touristification. These port cities, that boast many cultural options and beautiful historic areas, have been swamped by mass tourism from the ever-larger cruise ships and the budding low-cost tourism industry, so their identity is now in jeopardy.

The touristification has started a trend of replacing local assets with global ones. Residents then leave these areas, and apartments for rent, hostels, etc, take their place. Small businesses are replaced with large companies, the social facilities (schools, kindergardens, libraries, health care centres, etc) are replaced with cultural venues, mostly museums. In short, services, facilities and businesses become tourist-oriented instead of citizen-oriented.

The transformation in response to this mass tourism has been so extreme that city inhabitants have gradually abandoned these areas, which are now little more than theme parks, devoid of local activity. This cultural tourism turns the city into a stage for monuments and museums, and individuals become passive spectators¹.

In addition, the current **post-economic downturn scenario** we are currently immersed in does not favour large urban interventions like the ones that were undertaken in these spaces, so other, more participatory forms of intervention, known as **bottom-up urbanism**, are gaining momentum, especially in old industrial cities. In these, e.g., empty industrial buildings that had been embedded into the urban fabric have been occupied for local activities, thus guaranteeing the living memory of the urban life in the area. These interventions require short-term, low-cost investments in existing spaces and structures, and they offer realistic expectations and

¹ Zukin, S. (1996) *The cultures of cities*. Oxford: Blackwell Publishing; 1996. P. 271

possibilities for local solutions to the challenges of urban planning. **This is an approach to neighbourhood building that uses short-term, low-cost and scalable interventions and policies to catalyse long-term change**². (Glick, 2012).

The industrial past of these threatened port cities has left many old, unused industrial buildings, so **challenge and opportunity have converged at exactly the right time**.

The **research goal** of this project is to gain structured comparative knowledge about the application of **specific, short-term and low-cost strategies to recover the real life of these historic centres and their ports** through the use of these buildings and of the public spaces between them. This will contribute to a better understanding of the transformation dynamics in port cities in the post-crisis period, as alternatives to the touristification phenomenon.

In short, in the **post-crisis** scenario of western countries, the **lack of financial resources** to implement far-reaching urban regeneration operations at the port/city interface points (as was done in recent times) becomes an **opportunity** to develop **new forms of intervention**. They will serve to add value to **local identity and counter** the destructive effect of gentrification (local inhabitants and activities) that the modern phenomenon of **touristification** causes in these cities.

Keywords: *globalization, humanization, identity, turistification, port-city, post-crisis.*

² Glick, D. (2012) *Bottom-up urbanism – A Survey of Temporary Use in Europe*. New York: Hart I Howerton Community Fellowship

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Evolución del Waterfront hasta la actualidad.

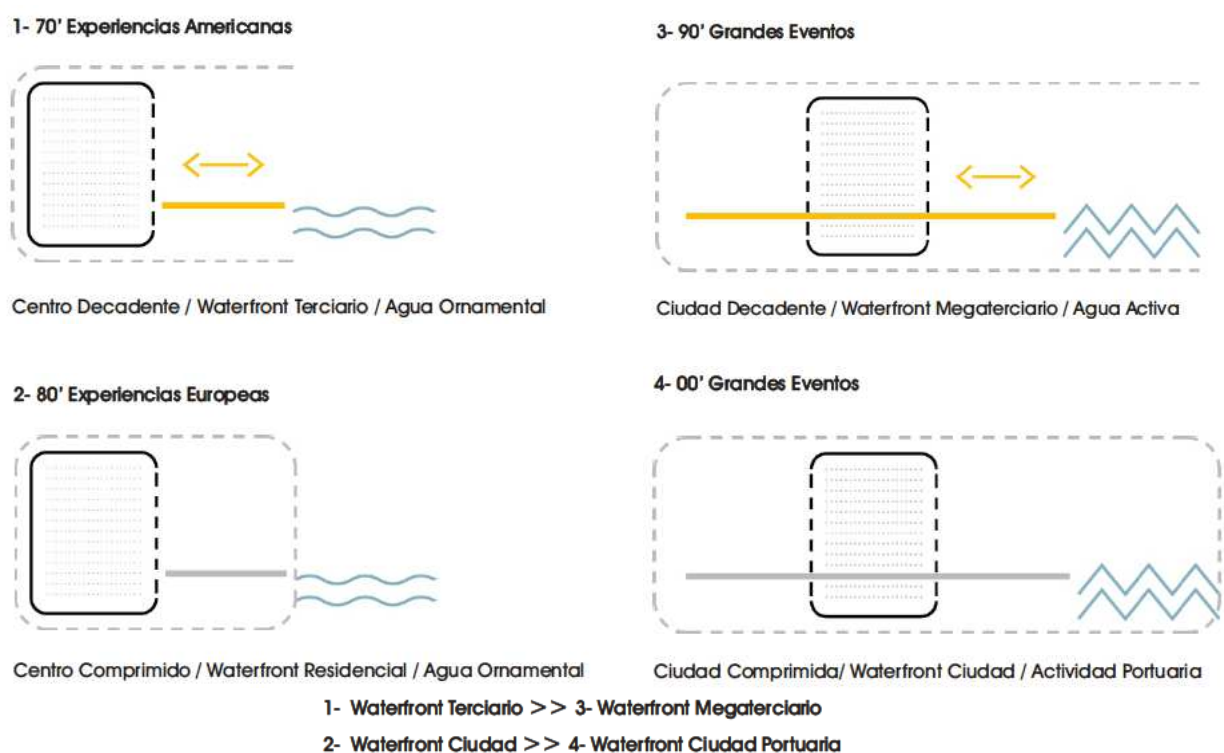
A lo largo de los últimos 30 años, aproximadamente, las ciudades portuarias han sufrido una enorme transformación. La aparición del contenedor hizo que los puertos buscaran nuevas localizaciones que les permitieran ser más competitivos dejando atrás los muelles del antiguo puerto en el centro de la ciudad. Éstos fueron utilizados como lugares de oportunidad para recuperar los centros históricos que por aquel entonces pasaban momentos de declive. Surge así el fenómeno del **Waterfront**, el cuál ha ido evolucionando desde aquellas primeras experiencias americanas en los años 70'. Podemos hablar de cuatro grandes etapas de evolución de los waterfronts³:

1. La primera etapa corresponde a la experiencia americana, origen de las transformaciones de los waterfronts. Estas primeras prácticas, llevadas a cabo sobre los 60'-70', se basaban en una operación de relanzamiento del centro histórico y el distrito financiero de la ciudad que estaban bastante degradados. El contexto era el siguiente: El puerto se había trasladado. Los antiguos muelles estaban totalmente abandonados en áreas muy céntricas y además cercanas al agua. A su vez el centro se encontraba en una situación totalmente decadente. De esta forma la estrategia se basaba en situar equipamientos terciarios en esos muelles abandonados ya, para reactivar el centro, pero para ello había que limpiar el lugar de cualquier resto que pudiera recordar su pasado industrial, sustituyéndolo por un centro comercial, de ocio. Estas experiencias de gran éxito fueron el inicio de una nueva era para las ciudades portuarias. Las actuaciones dieron la vuelta al mundo, pero a medida que se copiaban perdían su esencia llegando a una banalización total, reducida al binomio ocio + comercio, sin nada más. Sin embargo, el éxito principal de aquellas actuaciones iniciales fue la conexión física con la ciudad, el estudio minucioso del entorno inmediato que debían revitalizar. Se inicia así en Estados Unidos la recuperación de los Waterfronts, uno de los temas centrales de la revitalización urbana, pasando los puertos históricos de servir a la industria productiva, a servir a la imparable creciente industria del ocio.

³ Andrade, María J. (2012). Phd Thesis *Sea in view. The transformations of the Port of Malaga in the discussion of the Waterfronts*. University of Malaga

2. Posteriormente llegaron las experiencias europeas en las que se añade al modelo americano una variedad de usos, destacando el uso residencial como gran protagonista. Si en el modelo americano el waterfront era un anexo a la ciudad de uso terciario, muy bien comunicado, en el europeo los muelles sirvieron para continuar la ciudad hacia el mar, prolongando ese mestizaje de usos que caracteriza la ciudad, por aquellos muelles.
3. Hacia los 90', diferenciamos una nueva etapa marcada por la escala de las actuaciones. Es el boom de las exposiciones universales y grandes eventos. Se puede considerar una evolución del modelo americano, del waterfront terciario al waterfront mega-terciario, convirtiéndose los muelles en sedes de grandes eventos internacionales que reactivarían no ya el centro histórico sino toda la ciudad. La intervención aumenta de escala al igual que la repercusión de la misma.
4. En el siglo XXI, aparece una nueva etapa, continuación de la anterior en cuanto a esa competitividad entre ciudades, pero encontrando la diferencia con las demás en la identidad propia. Se puede considerar una evolución de la segunda etapa al prolongar la ciudad hacia el mar por los muelles, pero no una ciudad cualquiera sino la ciudad portuaria. Se mantiene tanta actividad portuaria como es posible, se vuelve ampliar la escala de la actuación, pero más que física, temporal, abarcando una visión de 30 años, y su repercusión vuelve a afectar a toda la ciudad devolviéndole el carácter de ciudad portuaria.

Figure 1: Diagramas Explicativos Evolución del Waterfront. Fuente: Elaboración Propia



En todas estas etapas se mantiene la importancia que han tenido estas actuaciones en la mejora de la calidad urbana de las ciudades, y cada una intenta mejorar la anterior. Si en la primera destacaba la integración física de las actuaciones, en la segunda se rompe ese monofuncionalismo americano en busca de un mestizaje de usos, una integración funcional, que se mejora en la tercera etapa combinando usos locales con usos globales en respuesta a esos grandes eventos, llegando en la cuarta etapa a reinsertar psicológicamente las actividades portuarias en la vida de los ciudadanos a través de la integración social. De esta forma en estas últimas actuaciones se tiende a mantener en los muelles tantas actividades portuarias como son posibles para convivir con las actividades urbanas, tanto globales como cotidianas (auditorio, lonja, transporte azul, universidad, oficinas...), formando el puerto parte del día a día de los habitantes de la ciudad⁴.

Por lo tanto, los puertos han competido y compiten entre ellos, adaptándose continuamente a los avances del transporte marítimo, pero somos conscientes que no sólo los puertos compiten, hemos vivido un momento donde las ciudades también entraron en esa dinámica competitiva, las ciudades intentaban escalar puestos en el ranking de ciudades, buscaban los primeros puestos de manera que su oferta cultural fuese la mayor; todas querían un Guggenheim, una Expo, unas Olimpiadas, ser Ciudad Cultural Europea...

Pero en la actualidad parece que este esfuerzo por adecentar la ciudad y convertirla en un gran y atractivo contenedor cultural, ha pasado factura.

1.2. La amenaza de la turistificación.

El aumento del tamaño de los cruceros, junto al incipiente crecimiento del turismo low-cost han dado como consecuencia que estas ciudades portuarias europeas, que cuentan con una amplia oferta cultural y unos atractivos centros históricos rehabilitados, se vean invadidas por un turismo de masas que pone en peligro la identidad de estos lugares.

De esta forma, cada vez son más las ciudades portuarias europeas que se encuentran amenazadas por el fenómeno de la turistificación, que ha ido provocando una auténtica dinámica de sustitución de lo local por lo global: los habitantes abandonan estos lugares y en su lugar se recuperan los edificios para apartamentos de alquiler, hostels ...; los pequeños comercios son sustituidos por tiendas de grandes marcas; los equipamientos sociales (colegio,

⁴ Andrade, María J. (2012). Phd Thesis *Sea in view. The transformations of the Port of Malaga in the discussion of the Waterfronts*. University of Malaga

guardería, biblioteca, centro de salud...) han sido sustituidos por equipamientos culturales, en su mayoría museos. En definitiva, los servicios, instalaciones y comercios pasan a orientarse y concebirse pensando exclusivamente en el turista, y no en el ciudadano.

La transformación ha sido tan excesiva con este turismo de masas, que los habitantes de la ciudad han ido abandonando estos lugares transformados ahora en auténticos parques temáticos carentes de actividad local. Se trata de un turismo cultural donde la ciudad es un escenario de monumentos y museos y el individuo se convierte en espectador pasivo⁵. Pero, ¿y el ciudadano? ¿cuál es el papel del ciudadano en este circo?

El interés de la ciudad, su identidad, no está sólo en el patrimonio edificado sino en sus habitantes, en sus costumbres y la actividad cotidiana de éstos, en el espacio urbano. El turismo de masas está acabando con esta esencia, quedándonos sólo ese escenario de una vida que ya no existe, la vida de aquellos residentes y las actividades cotidianas que se han visto expulsadas a otros lugares no turistificados.

A su vez, esta misma industria cruceística está haciendo que los puertos se conviertan en no-lugares, espacios de tránsito al servicio de su función como ocurre en los aeropuertos, estaciones de metro, centros comerciales...⁶ (Augé, 2012) Son lugares sumamente globales, sin identidad.

2. EL PATRIMONIO INDUSTRIAL PORTUARIO:

NUEVAS OPORTUNIDADES PARA VIEJOS LUGARES

Por otro lado, en el contexto de post-crisis económica en el que nos encontramos, donde no tienen cabida las grandes actuaciones urbanas como las hemos conocido en estos territorios hasta ahora, toman fuerza, sobretodo en antiguas ciudades industriales, nuevas formas de intervención más participativas, el llamado bottom-up urbanism. En diferentes ciudades, edificios industriales que han quedado embebidos en el tejido urbano y carentes de uso, son ocupados para actividades locales, garantizando una memoria viva de la vida urbana de la zona. Son intervenciones de baja inversión financiera en espacios y estructuras existentes, con expectativas realistas y ofertas de soluciones locales para los desafíos del planeamiento urbano. Este es un enfoque para la construcción de vecindarios que utiliza intervenciones y políticas a corto plazo, de bajo costo y escala controlada para catalizar el cambio a largo plazo⁷. (Glick, 2012)

⁵ Zukin, S. (1996) *The cultures of cities*. Oxford: Blackwell Publishing; 1996. P. 271

⁶ Augé, M. (1995) *Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London: Verso.

⁷ Glick, D. (2012) *Bottom-up urbanism – A Survey of Temporary Use in Europe*. New York: Hart I Howerton Community Fellowship

Dado el pasado industrial de estas ciudades portuarias amenazadas, donde es común encontrar estos viejos edificios industriales en desuso, se aúnan en el momento adecuado, el reto y la oportunidad.

La hipótesis de partida sería la siguiente: En el cuadro económico de post-crisis en los países occidentales, la falta recursos financieros para implementar grandes operaciones de regeneración urbana en los espacios de interface puerto/ciudad, como se han hecho en el pasado reciente, se convierte en una oportunidad para el desarrollo de nuevas formas de intervención, con la capacidad de poner en valor la identidad local proteger el patrimonio y contrariar el efecto destructivo de la gentrificación (habitantes y actividades locales) que el fenómeno contemporáneo de la turistificación provoca en estas ciudades.

En definitiva, es asegurar la identidad de estas ciudades a través de la actividad local, más allá del monumento, del parque temático, haciéndolas más genuinas, más diferentes y consiguiendo una mejor convivencia entre habitantes y visitantes y entre sus actividades.

Destacar que no sólo se contempla la recuperación de estos edificios, muchos de los cuales aguardarían un largo periodo para poder realizar grandes intervenciones de regeneración urbana, sino la vida entre ellos, el espacio público. La vida entre los edificios es mas rica, más estimulante y más gratificante que cualquier combinación de ideas arquitectónica.⁸ Humanizar y valorar la identidad de la ciudad portuaria, mediante acciones concretas de bajo presupuesto y corto plazo, en el contexto masificador y gentrificador de la turistificación.

Por lo tanto, es el momento adecuado para analizar las diferentes estrategias llevadas a cabo desde un urbanismo bottom-up, que gana sentido en este contexto de post-crisis, y estudiar su aplicación en ciudades portuarias, con sus particularidades. De esta forma, podremos lograr que los habitantes puedan continuar viviendo en los centros históricos, siendo estos los escenarios de sus vidas cotidianas, reales; que los puertos formen parte del día a día de los ciudadanos, recuperando su identidad a través de la puesta en valor del patrimonio tangible e intangible; y, por otro lado, que el turismo cultural, contemplativo, evolucione a un turismo creativo, más enriquecedor y menos destructivo.

⁸ Gehl, J. (1987/2006) *Life Between Buildings: Using Public Space*. Ed. Reverte. Barcelona

2.1. ¿Qué supone la recuperación del Patrimonio Industrial Portuario?

La innovación de esta propuesta radica en utilizar los recursos existentes, hasta ahora abandonados, olvidados, para proteger la identidad de las ciudades y asegurar una correcta convivencia con el turismo. Es la propia sociedad la que recupera los antiguos edificios con usos alternativos que se adaptan a nuevas formas de habitar y trabajar y conviven perfectamente con la actividad turística y portuaria manteniendo la esencia de la ciudad a través de las actividades de sus habitantes, con una lógica de reutilización de las estructuras existentes.

Los edificios industriales antiguos se localizan no sólo en el interior del puerto sino en la interfaz puerto-ciudad. De esta forma, la recuperación de estos espacios refuerza la conexión entre puerto y ciudad que suele ser muy leve. A su vez, estos edificios actúan también de charnela, no sólo a nivel físico como acabamos de ver, sino a nivel funcional, al no ser actuaciones aisladas, sino pertenecer a estrategias superiores que los relacionan con otros equipamientos de la ciudad, del centro histórico, generando sinergias funcionales entre el puerto y la ciudad y haciendo que el patrimonio sea legible. Y por supuesto el link que supone entre el pasado industrial de los espacios, materiales, etc., y las nuevas actividades del presente y el futuro. De manera que la intervención en estos verdaderos almacenes de memoria supone un plus de enorme importancia en la relación puerto-ciudad a nivel físico, funcional y social, y no sólo en el espacio sino también en el tiempo. Garantizan la permanencia de la identidad de estos lugares. Permiten la convivencia de actividades portuarias y actividades urbanas, y a su vez tanto para los habitantes como para los visitantes.

Los edificios degradados y abandonados generan a su alrededor una vida urbana decadente. Sin embargo, la recuperación de estos lugares los dota de vida y regeneran el entorno. No tienen porqué ser intervenciones definitivas ni a largo plazo; las intervenciones flexibles y a corto plazo mantienen estos edificios con vida. La mejor manera de conservar un edificio, una estructura o un lugar patrimonial es usándolo. Estas operaciones actúan como catalizadores con un amplio ámbito de alcance y regeneración.

Estas intervenciones de bajo presupuesto permiten el regreso de los habitantes a estos lugares, de una sociedad joven y activa, reactivando la economía local y suponiendo además un reclamo turístico. De esta forma la ciudad deja de ser un escenario, un parque temático, para convertirse en una realidad, donde los ciudadanos viven y trabajan.

2.2. El análisis de otros casos

A lo largo de la historia las ciudades portuarias han estado conectadas. Prácticamente todas las ciudades portuarias han pasado por un mismo proceso en un intervalo de tiempo más o menos próximo dando respuesta a un mismo problema, normalmente procedente de la evolución de la navegación, a través de soluciones locales, que a su vez se han ido difundiendo de un puerto a otro. Esto sigue ocurriendo en la actualidad, por lo que el aumento del tamaño de los cruceros, el turismo de masas, el fenómeno de los waterfronts... son cuestiones comunes a las ciudades portuarias históricas de Europa. De ahí que tengamos que mirar al exterior y analizar otros casos y a su vez, los resultados de la presente investigación serán extrapolables a otras muchas ciudades europeas.

Este proyecto se centra en el hallazgo de una serie de principios espaciales claves, sinergias programáticas y principios de organización colaborativa. Pero no solo se trata de un conjunto de técnicas que se implementarán directamente, se espera que estas lecciones aprendidas motiven un pensamiento más holístico sobre cómo y para quién se configuran los espacios públicos urbanos.

Además de la investigación postdoctoral que se está llevando a cabo en este tema, desde la Escuela de Arquitectura de Málaga, en el marco de un Proyecto de Innovación Docente, el PIE-17-180_On the Waterfront: New Challenges for Industrial Heritage, desde el quinto curso del taller de proyectos, hemos trabajado en esta temática, realizando en primer lugar una tarea de investigación de diferentes casos a partir de una matriz común de forma que permitiera la obtención de un estudio comparativo⁹. Entre los casos estudiados destacan la fábrica de gas Westergasfabriek, en Ámsterdam, Les Frigos en Paris, LX-Factory en Lisboa, Hangar San Ricart en Barcelona, ZAWP Bilbao (Zorrotzaurre Art Work in Progress), Corner Teateret Bergen, NDSM Shipyard Amsterdam y Kunsthaus Tacheles Berlin. Como se puede observar, no todos son edificios portuarios, pero sí han contribuido a una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos y una reactivación del entorno, así como nuevos focos turísticos.

Entre los factores a estudiar de estos casos destacar la integración física -la conexión con el entorno inmediato y con el resto de la ciudad-, la integración funcional -qué tipo de usos se desarrollan, temporalidad, flexibilidad y mestizaje-, la integración social -qué supone para los

⁹ Andrade, M.J., Blasco, J., Marin Cots, P(2012). Puerto-Ciudad: Estudio Comparativo de Buenas Practicas. Ed. Servicio de Proyectos Europeos. Ayto. Málaga.

habitantes, para los visitantes, el impacto positivo en la sociedad, cómo recupera la memoria, de dónde surge, qué proceso ha llevado, qué tipo de gestión lo desarrolla.

Posteriormente los alumnos han trabajado en edificios portuarios antiguos de la ciudad de Málaga, los cuales tienen gran valor patrimonial pero no están catalogados por no pertenecer a la ciudad, sino al puerto. Por lo que se ha procedido a localizar aquellos elementos, edificios, infraestructuras y lugares que deberían ser considerados como patrimoniales. Sobre estos lugares se han realizado propuestas de reactivación, de nuevos usos, donde conviven usos portuarios con usos urbanos, y a su vez usos locales con atractivo turístico. Son ejercicios académicos que aportan una reflexión sobre el potencial de estos lugares para la regeneración urbana y la recuperación del carácter e identidad de estos espacios que a su vez suponen un nuevo foco de atracción turística, una ampliación de la oferta que puede contribuir a descongestionar las rutas clásicas, por lo tanto, a mejorar la calidad de vida en estos lugares y el regreso de la sociedad. En estos ejercicios se ha aplicado lo aprehendido en el análisis de los casos anteriormente citados.

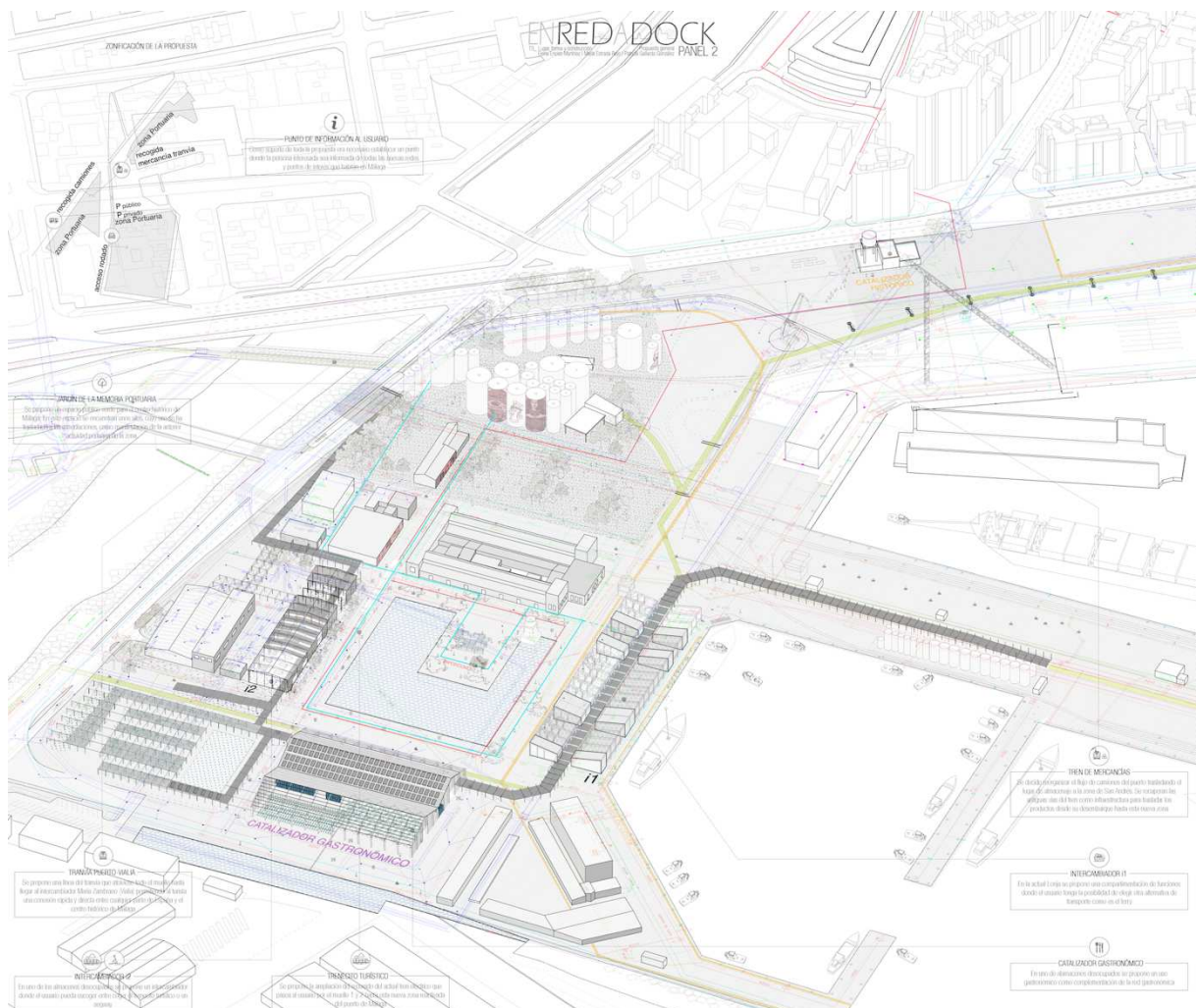


Figure 2: Propuesta de Actuación en el Puerto de Málaga potenciando la memoria del lugar y reactivando esta área con usos portuarios y urbanos que se retroalimentan y a su vez actúan de catalizador tanto para habitantes como

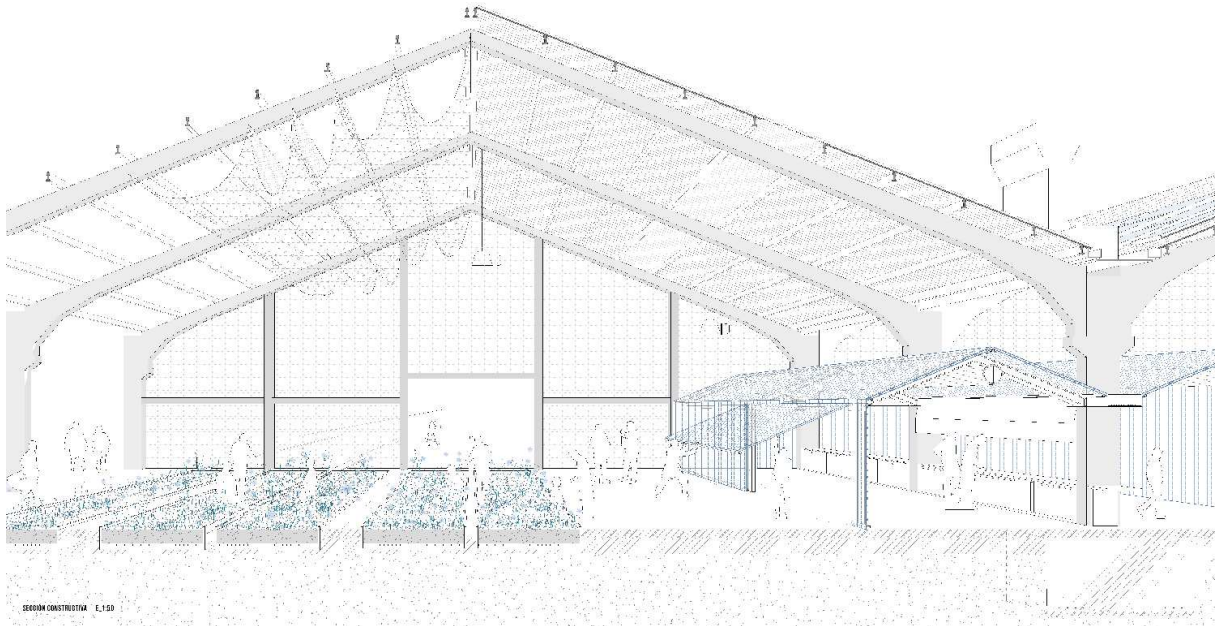


Figure 3: Propuesta de Catalizador Gastronómico en Antigua Nave Portuaria de Granel Sólido.

Alumna: María Estrada

3. CONCLUSIÓN

Como conclusión destacar que las ciudades portuarias europeas amenazadas por el fenómeno de la turistificación, deben actuar antes de perder su verdadera identidad, antes de que sus ciudadanos sigan abandonando estos lugares, antes de convertirse en parques temáticos. Para ello, para conseguir ese equilibrio entre habitantes y visitantes, qué mejor medida que potenciar aquellos lugares industriales abandonados, aquellas naves portuarias infrautilizadas que permiten una rehabilitación económica y a corto plazo a través de las intervenciones bottom-up que están teniendo lugar en otras muchas ciudades industriales.

Si bien es verdad que estas intervenciones, en su mayoría suelen estar relacionadas con el arte y la cultura, en las ciudades portuarias deben convivir y potenciar las actividades portuarias compatibles con la ciudad. Por ejemplo, los enormes edificios de lonja de pescado que se encuentran infrautilizados por la reducción de la actividad pesquera, ¿por qué no reactivarlo con un mercado y catalizador gastronómico que atraiga tanto a los ciudadanos como a los turistas, que a su vez reactiven esta actividad pesquera y no dejen el edificio en estado ruinoso? A través de estas intervenciones que se adaptan al contexto de post-crisis en el que nos encontramos, podremos lograr humanizar la ciudad portuaria: que los habitantes puedan continuar viviendo en los centros históricos, siendo estos los escenarios de sus vidas cotidianas,

reales; que los puertos formen parte del día a día de los ciudadanos, recuperando su identidad a través de la puesta en valor del patrimonio tangible e intangible; y, por otro lado, que el turismo cultural, contemplativo, evolucione a un turismo creativo, más enriquecedor y menos destructivo.

References

- Alemany, Joan (2006): “Rehabilitar, Reconvertir, Revitalizar pero Mantener el Puerto en la Ciudad”. en *Neutra* 14, Sevilla.
- Alemany, Joan, Bruttomesso, Rinnio (2011): “The Port City of the XXIst Century. New challenges in the relationship between Port and City”. RETE, Venice.
- Andrade, M.J., Blasco, J., Marin Cots, P(2012). Puerto-Ciudad: Estudio Comparativo de Buenas Practicas. Ed. Servicio de Proyectos Europeos. Ayto. Málaga.
- Andrade, María J. (2012). Phd Thesis Sea in view. The transformations of the Port of Malaga in the discussion of the Waterfronts. University of Malaga
- Andrade, M.J., Prieto, A. (2014). "Driving force and trends for change of the Port-City. Mapping 2035. Reflections" in *Portus* n. 27. Ed. RETE
- Andrade, M.J. (2014) “Puertos: Paisajes de Memoria, Lugares de Oportunidad” in *EDAP. Documentos de Arquitectura y Patrimonio* n.7. Ed. Avellaneda & Ventura Editores. Universidad de Sevilla
- Andrade, M.J. (2013) "Recuperación, Vocación, Perspectivas y Desafíos de la ciudad portuaria" *Portus* n. 25. Ed. RETE
- Augé, M. (1995) *Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London: Verso.
- Baudouin, Thierry; Collin, Michèle (1994): “Culture des Villes Portuaires et Mondialisation de l’Economie”. Laboratoire d’Histoire Maritime, Université de Paris Sorbonne, AIVP, Le Havre.
- Bruttomesso, Rinnio (2001): “Complexity on the urban waterfronts”. en Marshall, R. *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. pp.39/49, London.
- Costa, João Pedro (2001): “The new waterfront: segregated space or urban integration? Levels of urban integration and factors of integration in some operations of renewal of harbour areas”.

in: A. Remesar (Ed.), *On the Waterfront*, nº3, Publicacions Universitat de Barcelona / Polis Research Centre, Barcelona.

-Figueira de Sousa, J. (2002): “The Tourist Cruise Industry” in *Portus.Venize*

-Gehl, J. (1987/2006) *Life Between Buildings: Using Public Space*. Ed. Reverte. Barcelona

-Glick, D. (2012) *Bottom-up urbanism – A Survey of Temporary Use in Europe*. New York: Hart I Howerton Community Fellowship

-Marshall, Richard – ed. (2001): *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. Spon Press, London.

-McCarthy, J. (2003) “Spatial Planning, Tourism and Regeneration in Historic Port Cities” in *disP*, n.39

-Meyer, Han (1999): *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*. International Books, Roterdão.

-Perea-Medina, B., Rosa-Jimenez, C., Andrade M.J. (2018) “Turismo de cruceros en la interfaz puerto-ciudad mediterránea: nueva época del waterfront, con beneficios en un Smart Destination” in *Cuaderno de Turismo*. Ed. Universidad de Murcia.

-Rosa-Jimenez, C. Perea-Medina, B., Andrade M.J., Nebot, N. (2018) “An examination of the territorial imbalance of the cruising activity in the main Mediterranean port destinations: Effects on sustainable transport” in *Journal of Transport Geography*. Ed. Elsevier

-Zukin, S. (1996) *The cultures of cities*. Oxford: Blackwell Publishing; 1996. P. 271