

EDUCAR EN VALORES PARA LA RECUPERACIÓN DE LA MEMORIA DEL PAISAJE INDUSTRIAL DE MÁLAGA. UNA PROPUESTA DIDÁCTICA PARA LA EDUCACIÓN EN ENTORNOS NO FORMALES

Belén Calderón Roca
Universidad de Córdoba
bcalderonroca@uco.es

Resumen: El paisaje urbano no lo conforma únicamente el patrimonio de la ciudad, ni tampoco se refiere a determinados espacios urbanos, sino que trata de una imagen que destila la propia ciudad y se almacena en la memoria de los ciudadanos. En el caso del patrimonio industrial, particularmente frágil, disperso y fragmentado, su memoria se vuelve cada vez más efímera. El modo que empleemos para el descubrimiento e interpretación de las huellas patrimoniales, incidirá ineludiblemente en las formas de asimilar la ciudad en nuestra memoria, así como en la construcción de su imagen veraz y holística.

TEACHING VALUES FOR RECOVERY THE INDUSTRIAL LANDSCAPE MALAGA'S MEMORY. A METHODOLOGICAL APPROACH FOR NONFORMAL LEARNING.

Abstract: The urban landscape is shaped not only for the urban heritage, neither for specific urban spaces, it is an image that distills the city itself and stored in the memory of citizens. In the case of industrial heritage is particularly frail, dispersed and fragmented, its memory becomes increasingly ephemeral. The way we use for the discovery and interpretation of heritage tracks, inevitably impinge on ways to assimilate the city in our memory, just as for construction of its truthful and holistic image.

Palabras clave: Patrimonio industrial, paisaje industrial, Málaga, didáctica, Educación no formal.

Key words: Industrial heritage, industrial landscape, Málaga, teaching, Nonformal learning.

“El paisaje se encuentra en el interior de cada persona que mira, que contempla y que interpreta con toda su propia cultura y toda su sensibilidad, por eso se dice que hay tantos paisajes como personas los interpretan¹”

1. La memoria del paisaje industrial malagueño: Semblanza de sus valores patrimoniales.

La Revolución Industrial del decimonoveno siglo produjo cambios determinantes en los medios de producción, en la estructura social, así como en el modo de vida de los individuos. Málaga, alcanzó un importante desarrollo económico durante el segundo tercio esta centuria, convirtiéndose en la segunda ciudad comercial e industrial de España, como consecuencia del proceso de acumulación de fondos durante la etapa precedente, de mano de un sector capitalista dedicado a la actividad mercantil². La actividad comercial del puerto de Málaga, fundamentalmente a través de la exportación de productos derivados del vino (vino y

¹ RIVERA BLANCO, J.: “Paisaje y Patrimonio”, Actas del X Congreso Internacional CICOP 2010: *Rehabilitación del patrimonio arquitectónico y edificación. Perspectivas contemporáneas y nuevas dimensiones del patrimonio*, Chile, 2010. Recuperado de: <http://www.todopatrimonio.com/> (fecha de consulta: 23/03/2016).

² Estas condiciones socioeconómicas se mantuvieron aproximadamente hasta los años sesenta, fecha en que comenzó el proceso de una crisis económica que encontró su principal raíz en una excesiva dependencia del sector agrícola que se vio afectado por una plaga de filoxera que arruinó gran cantidad de plantaciones vinícolas en diferentes puntos de la provincia. GARCÍA GÓMEZ, F.: *La vivienda malagueña del siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, vol. I, Universidad de Málaga, Cajamar, Málaga, 2000, pp. 76- 84.

aguardiente), así como frutos secos y cítricos³, constituyó el puntal desde donde partiría el auge ulterior del proceso de industrialización malagueña, orientado a los sectores siderúrgico y textil algodónero⁴. No obstante, Málaga llegó a abordar gran parte de las actividades productivas del sector secundario en sus industrias, y la actividad agroalimentaria ligada al comercio de exportación se consolidó durante las décadas de los cuarenta y cincuenta⁵.

A todo ello hay que unir una elevada presión demográfica propiciada, en gran parte, por los excedentes de población derivados del éxodo rural, lo cual originó el hacinamiento tanto en el casco antiguo, como en los barrios periféricos, lo que condujo a la segregación social, así como a la creación de dos ciudades: una industrial, caracterizada por los barrios más pobres localizados en el Oeste (Molinillo, Trinidad, Perchel o Huelin), donde vivían y trabajaban los obreros, y por otra parte, en la zona oriental una ciudad burguesa, constituida por los barrios más ilustres como la Alameda, el Paseo de Reding, la Malagueta o la Caleta del Limonar⁶. Esta zona fue ocupada, precisamente, por una oligarquía que forjó su fortuna impulsando los sectores comercial e industrial, y dirigía la vida de la ciudad en sus vertientes económica, social y política⁷. Linajes como las familias Larios, Heredia y Loring propiciaron que, sin lugar a dudas, Málaga disfrutase de su época dorada durante el período 1830-1860, alcanzando su más alto nivel de modernidad al convertirse en la segunda ciudad más industrializada de España, después de Barcelona. Destacó especialmente la industria siderúrgica, que se expandió a nivel internacional gracias a la actividad portuaria y a la llegada del ferrocarril en 1865⁸.

Por otra parte, el centro antiguo intramuros, más descuidado ante el fervor industrial, se caracterizó por la escasez de viviendas, situación que convergía en la ampliación de las construcciones hasta cuatro plantas. Estas transformaciones socio-económicas implicaban lógicamente un cambio en las estructuras espaciales, ya que se trataba de adaptar las nuevas necesidades a las condiciones físicas preexistentes, concretadas principalmente en operaciones de ensanche hacia la periferia, dotación de nuevas infraestructuras (transportes, salubridad pública, alumbrado público, etc.) y actuaciones de reforma interior, orientadas básicamente a la ruptura de la morfología de la ciudad consolidada: ampliación del viario, apertura de nuevas calles, modificación y sustitución de edificaciones.

El centro administrativo y preferente se articulaba en torno a las inmediaciones de la Plaza Mayor, el Paseo de la Alameda y los alrededores de la Catedral, y las cercanías del Puerto fueron ocupadas por las viviendas de la burguesía. Paralelamente, se creaba un nuevo barrio al Suroeste con en terrenos ganados al mar, la Malagueta. Así pues, la tradicional fisionomía de una urbe del Antiguo Régimen transmutó rápidamente para adaptarse al nuevo pensamiento liberal, lo que se tradujo en la renovación de la normativa urbanística. Aunque siguieron vigentes las ordenanzas de 1611 hasta la segunda mitad del siglo XIX, en 1882 el arquitecto municipal Joaquín Rucoba elaboró las "*Bases reformadoras para el proyecto de ensanche de Málaga*" que tendrán gran repercusión en las remodelaciones urbanas de este siglo, consistentes fundamentalmente, en la concentración de actuaciones de ensanche en zonas periférica (barrios del Perchel, Trinidad y Malagueta) donde los trazados de calles rectilíneas permitieron agilizar las comunicaciones con el centro histórico, que quedó sujeto a

³ RODRÍGUEZ MARÍN, F. J.: *La ciudad perdida. Patrimonio Industrial*, Colección: Historia del Arte en Málaga, Prenda Ibérica, Málaga: Diario Sur, 2011, p. 27.

⁴ CALDERÓN DELGADO, S.: *El patrimonio industrial de Málaga como recurso turístico*. Trabajo Fin de Grado (Grado de Turismo), Universidad de Málaga, 2013, p. 2.

⁵ En 1856, Málaga se situaba a la cabeza de la producción nacional de vinos y licores, contándose a finales de los 80 más de un centenar de empresas relacionadas con la producción y exportación vinícola. BONILLA ESTÉVANEZ, I., SANTIAGO RAMOS, A., Y GUZMÁN VALDIVIA, A. (2001). *Cien años de historia de las fábricas malagueñas (1830-1930)*, Huelva: Acento Andaluz, pp. 19-20, y 167.

⁶ Mientras que la Caleta y la Alameda, zona portuaria, se convirtieron en barrios residenciales de la alta burguesía, la Malagueta fue ocupada por una población más heterogénea y albergaba una mayor diversidad de usos, pues en esta zona se ubicaban algunos establecimientos industriales. *Ibidem*. pp. 114-116.

⁷ MORALES MUÑOZ, M.: "Morfología social y transformaciones urbanas en la Málaga del siglo XIX", *Boletín de Arte* n°. 10, Universidad de Málaga, Málaga, 1989, p. 224.

⁸ GARCÍA MONTORO, C.: "La inauguración del ferrocarril de Córdoba a Málaga", en *La Albolafia: Revista de humanidades y cultura*, n°. 3, 2015, pp. 117-129.

intervenciones puntuales reducidas al trazado de nuevas calles y a la rectificación de las alineaciones en las fachadas⁹.

Como hemos mencionado anteriormente, el espacio industrial malagueño se concentraba en el sector oeste de la ciudad, en concreto, cuatro en grandes áreas: Perchel, Bulto, Huelin, Pelusa y San Andrés. Zonas que se sumaban a los tradicionales establecimientos artesanales y comerciales de pequeño que continuaban funcionando intramuros. La vivienda típica de los obreros en esta zona humilde de la ciudad, era la casa de vecinos o *corralón*, ejemplo de arquitectura doméstica popular malagueña heredada del siglo XVI, así como la vivienda unifamiliar adosada, dotada de varias habitaciones¹⁰. El barrio del Perchel contaba con buenas conexiones por tierra y mar, puesto que su cercanía al puerto y la adecuada separación del centro, lo hacían adecuado para el desarrollo de las actividades fabriles sin ocasionar molestias a la población¹¹. Se consideró el lugar más adecuado para el establecimiento de tales instalaciones de usos pesqueros, industriales y de almacenaje, que proliferaron alternándose con viviendas obreras y grandes huertas, que paulatinamente fueron urbanizándose, desembocando en una densificación constructiva y ausencia casi total de zonas verdes¹². Como ejemplo, en las playas de San Andrés el complejo siderúrgico de M. A. Heredia creció hasta bien entrados los años setenta del siglo veinte, llegando a ocupar una superficie de más de 300 hectáreas¹³. Como bien indica Antonio Santiago, también se instalaron en esta zona empresas químicas y la primera fábrica de ácido sulfúrico y sosa artificial, así como fundiciones metalúrgicas como las de Ruperto Heaton y Bradbury, denominada *La Esperanza*; la de Tomás Trigueros (1840) en la calle plaza de Toros Vieja, o la de Cayetano Ramírez y Pedrosa (1917) en calle Ferrocarril. Durante la *belle époque* se implantaron en este sector la Compañía metalúrgica del plomo “Los Guindos”, así como la “Unión Española de Explosivos, Cross y San Carlos”, y durante años fueron hitos del paisaje urbano local la fábrica para el alumbrado de gas surgida en 1854, así como, la fábrica textil “La Aurora” (1856), de la familia Larios. También la factoría de Tabacalera comenzó su andadura en 1927, dando lugar a todo un barrio obrero a su alrededor: el de Torres de la Serna. Años más tarde, destacaría la archiconocida Central Térmica “La Misericordia”, que entró en funcionamiento en 1959, y dio nombre a la playa lindante, y que curiosamente, siempre portó consigo el rumor de que sus aguas estaban contaminadas. Asimismo, en otros ámbitos fabriles como el textil, ya había surgido en 1846 la “Industria Malagueña”, o en el azucarero veinticuatro años más tarde, la fábrica de “San Guillermo de Huelin”, que daría origen al barrio obrero homónimo. La necesidad de mano de obra propició que se construyesen en este lugar distintas barriadas obreras como El Bulto, La Isla y La Pelusa, entre otros¹⁴. Vías urbanas como calle Héroe de Sostoa y Salitre, el Paseo de Los Tilos y La Unión, así como Arroyo del Cuarto y alrededores, se encuentran íntimamente vinculadas a sus orígenes industriales. La importancia urbanística de este sector estuvo determinada por el establecimiento tradicional de instalaciones comerciales y fabriles, íntima y perfectamente conectadas con el ferrocarril y el puerto. A principios de los años sesenta del siglo XX aún permanecían en pie, si bien cerradas y abandonadas, ante la irrupción del boom turístico, y que en la actualidad han desaparecido casi en su totalidad. Hoy día el paisaje industrial malagueño se nos muestra eminentemente fragmentado, compuesto de escasos restos inmuebles de chimeneas industriales edificios fabriles ajustados al reuso, ejemplos de transporte, así como viviendas obreras, generalmente conservados en precario estado¹⁵.

⁹ RODRÍGUEZ MARÍN, F. J.: “Notas definitorias del urbanismo malagueño del siglo XIX: Utopía y realidad”, en *Jábega* n.º. 58, Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 1987. pp. 42 y 45-46.

¹⁰ CAMACHO MARTÍNEZ, R. (dir): *Guía histórico-artística de Málaga*, Málaga: Arguval, 1997, pp. 343-346.

¹¹ En 1913 el Proyecto de Obras Públicas de Reforma y Ampliación del Puente de Tetuán, rebajó el paso central de la Alameda, a nivel de los pasos laterales, obteniéndose con la Prolongación de la Alameda numerosos solares en el centro del barrio del Perchel, surgidos de la obra de ingeniería. BURGOS MADROÑERO, M.: “Evolución urbana de Málaga”, en *Gibralfaro*, n.º. 24, Revista del Instituto de Estudios Malagueños, 1972, p. 43.

¹² GARCÍA GÓMEZ, F.: *op. cit.*, p. 116.

¹³ SANTIAGO RAMOS, A.: “Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga”, en *III Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública (23, 24 y 25 de octubre de 2014)*, 2015, (recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=578947> fecha de consulta: 26-06-16).

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*.

Después de la desaparición de las industrias malagueñas situadas en este sector de la costa urbana, la zona oeste se convirtió en durante años en un erial desperdiciado pendiente de recalificación¹⁶, donde se hacinaron algunos de los grupos sociales más pobres y marginales de la sociedad, hasta prácticamente las postrimerías del siglo XX. Sin embargo, hoy día, el sector oeste de la ciudad ya no pertenece a la clase obrera y en este frente Marítimo, la ciudad se ha abierto al mar mediante el ocio y el disfrute. Fruto de un importante crecimiento arquitectónico es la elevada fachada urbanizada de carácter residencial e incluso de lujo, que discurre de forma longitudinal por el nuevo Paseo Marítimo Antonio Banderas, hacia el oeste, llegando hasta la desembocadura del Río Guadalhorce. Todavía quedan en pie algunos testimonios de arquitectura industrial, como chimeneas de las antiguas fábricas, o viejos edificios industriales, que actualmente se están recuperando como equipamientos culturales (ejemplo de ello es el edificio de la Tabacalera y el Centro Cívico de la Misericordia)¹⁷. Destacan asimismo, algunas construcciones de factura contemporánea, como los edificios destinados a equipamientos públicos, como la nueva sede de la *Diputación de Málaga* (2006) de Luis Machuca y Asociados, así como el Edificio Municipal de Usos Múltiples (2010), de Javier Pérez de la Fuente.

En la actualidad, uno de los lugares más significativos de la ciudad, a nivel cultural, lo constituye la zona estratégica con forma triangular, emplazada entre el nuevo puerto de Málaga (Muelle Uno) -donde despunta como hito el Centro Pompidou-, que une la ciudad histórica intramuros con los antiguos arrabales industriales, hoy muy modificados. Esta zona fue rebautizada en 2010 como *Soho* o barrio cultural, que acusa cambios permanentes y una evolución constante. Dicha zona se ha regenerado urbanísticamente y se ha dinamizado a nivel cultural y comercial, mediante ofertas alternativas de vanguardia, con referentes en Nueva York o Londres. Este espacio urbano presenta una epidermis eminentemente colorista, donde el arte es protagonista de los muros que conforman sus calles, pues en ellas se han llevado a cabo campañas de *street art* mediante en el proyecto MAUS (Málaga Arte Urbano en el Soho). La parcela triangular surgida de los terrenos ganados al río Guadalmedina, con motivo de su encauzamiento, zona comprendida entre el Puente de Tetuán y la cintura del Puerto, en la margen izquierda del río, se ubica el Centro de Arte Contemporáneo de Málaga (antiguo Mercado de Mayoristas), referente cultural urbano de obligada visita.

Sin embargo, dicha zona responde a una urbanización muy bien ordenada realizada desde finales del siglo XVIII y XIX. El crecimiento demográfico y el desarrollo económico que experimentó la ciudad de Málaga durante el decimonoveno siglo repercutieron directamente en su plano. La población se duplicó y los antiguos límites físicos hubieron de ampliarse en todas las direcciones, incluso sobre el mar¹⁸. La urbe heredada debía modernizarse y adaptarse a las nuevas demandas de la sociedad. Este grupo social demandante, fundamentalmente burgués, fue el encargado de llevar a cabo las transformaciones urbanas que mutaron la fisonomía de la ciudad, constituyendo la principal seña de identidad patrimonial de la Málaga actual, puesto que la expansión urbana decimonónica a través del ensanche¹⁹ fue determinante para la transformación de amplias zonas del entramado urbano, y la modificación casi por completo del alzado de la ciudad. En este momento tuvo lugar el definitivo aumento de las obras públicas (ordenación del suelo por medio de parcelaciones y construcción de vías y servicios) y el auge edificatorio, permitiendo ganar terreno al campo circundante para satisfacer las necesidades residenciales de la población²⁰.

Al adentrarnos en el *Paseo de la Cintura del Puerto*, encontramos la *Avenida Manuel Agustín Heredia*, cuyo lado izquierdo se ordena con edificios muy funcionales como la Oficina de Aduanas o la Sede de Cofradías de Pescadores, dentro de un estilo funcional autárquico. El lado derecho de la avenida lo ocupan algunos edificios oficiales y destinados a viviendas construidos en la década de los cincuenta²¹. En este sector se realizó en 1938 una obra de

¹⁶ ASENJO DÍAZ, A. Y BONED PURKISS, J.: *Arquitectura de Málaga (1990-2013), La consolidación de un lenguaje*. Málaga: OMAU Observatorio de Medio Ambiente Urbano. Ayuntamiento de Málaga, 2014, p. 17

¹⁷ *Ibidem.*, pp. 17-18.

¹⁸ A este respecto fue decisiva la desaparición de las murallas, cuyo derribo se inició por R.O. en febrero de 1786.

¹⁹ SOLÁ-MORALES RUBIO, M.: “Los ensanches: hacia una definición, en *Arquitecturas Bis*, nº. 13-14, Barcelona, 1976, p. 46.

²⁰ GARCÍA GÓMEZ, F.: *La vivienda malagueña...*, op. cit., pp. 102-103.

²¹ CAMACHO MARTÍNEZ, R. (dir): *Guía...*, p. 317.

gran necesidad, el *Puente del Carmen* para atravesar el río Guadalmedina. Con los nuevos ensanches de reforma urbana y desde la urbanización de la *Prolongación de la Alameda*, surgió la necesidad de ofrecer otra vía más al sur para el tráfico, mucho más intenso en aquellos años, y que comunicaba por otra parte, la zona de la Alameda-Puerto con la zona de los barrios industriales y la estación de ferrocarril²², puesto que hasta la fecha, el único puente que existía en la zona sur y con mayores posibilidades de carga era el de Tetuán, al final de la Alameda. El Puente del Carmen proyectado por el ingeniero Emilio Miranda, fue construido en hormigón armado, consta de tres tramos rectos, con una longitud de 56 m. y un ancho de calzada de 12 m. Las obras fueron dirigidas por el ingeniero municipal Wifredo Declós, interviniendo Fernando Guerrero Strachan en la decoración ornamental.

Se distinguen dos grandes zonas divididas por el río Guadalmedina: el sector occidental, que alojaba a las clases obreras y se concentraban las industrias, y el sector oriental, donde se concentraban los barrios burgueses. El CACMA se encuentra en el núcleo de esta división, en la zona oriental contigua al río como nexo de unión entre la zona netamente obrera y la comercial-burguesa. Su configuración urbanística va perdiendo anchura y ganando potencia hasta alcanzar la fachada principal en la margen derecha del río. En la margen izquierda, la ciudad crecía en superficie ocupando grandes extensiones de terreno, originándose una revalorización de las tierras del extrarradio para convertirlos en suelo urbano, y a través de los cuales se pretendía extender la ciudad. Éstas tenían la ventaja de poder edificar en ellas con enorme rapidez, puesto que se prescindía de los inconvenientes de la tradicional “zona intramuros”: la limitación espacial y la imposibilidad de transformar radicalmente el trazado urbanístico²³.

De este modo, la ciudad creció de forma fragmentaria, mediante actuaciones parciales en barrios de la periferia, que no siempre siguieron esquemas racionales. No obstante, el sector de la Alameda-Alameda de Colón-Muelle Heredia atendió a un planteamiento ortogonal²⁴, al igual que el barrio obrero del *Perchel*, que ya existía desde la Antigüedad, con tradición pesquera, comercial y artesanal, o el de *Huelin*, surgido en el extrarradio. Las fábricas y almacenes, como hemos mencionado, se ubicaron fundamentalmente en el sector de poniente, en el entorno de la actual Carretera de Cádiz.

En otro orden de cosas, la zona de *la Alameda* fue en este entorno, el enclave residencial de la élite social burguesa, aunque convivió desde siempre con el barrio portuario. A partir de los años veinte del siglo XIX la zona más próxima al río, la *Alameda de Colón* (Antigua “Alameda de los Tristes”) y sus calles adyacentes, por su proximidad al puerto, siguió manteniendo sus actividades mercantiles al por mayor (con almacenes en los bajos y entresuelos de los edificios, consiguiendo evitar su uso industrial y mantener el carácter de espacio reservado a las familias más destacadas de la época. También era común la presencia de familias de clases sociales más desfavorecidas y la pequeña-burguesía en este sector²⁵. La nueva arquitectura doméstica tradicional de la zona de la Alameda de Colón se caracteriza por mayor altura en los edificios y una simetría en la distribución de ejes sobre la fachada, aunque siempre ajustándose a lo dispuesto en la normativa que fijaba la altura máxima según la anchura de la calle. Se establece como altura mínima los edificios con planta baja más dos plantas y hasta cuatro más ático como máximo. En las primeras plantas aparecían grandes balcones de forja volados (de tradición anterior) con amplios miradores acristalados con cierros de madera y forja que ocupaban varios huecos, mientras que en las plantas siguientes cada balcón se corresponde con un vano, existiendo pequeñas ventanas en las plantas reservadas para áticos²⁶. Una característica a señalar es la tendencia a las líneas rectas en las fachadas determinadas por las condiciones de la calle, que sólo se curvan en las esquinas mediante chaflanes. En esta calle se conservan algunas construcciones de esta época bastante

²² Con la construcción del ferrocarril en Málaga en 1868 esta zona se convierte en uno de los nuevos ejes de la ciudad, aunque realmente la ciudad comenzó a crecer realmente junto al vial a partir del siglo XX. Vid. GARCÍA GÓMEZ, F.: *La vivienda malagueña...* p. 118.

²³ *Ibidem.*, pp. 105-107.

²⁴ En realidad corresponden a una concepción “diciochesca”, el primer ensanche a escala de la ciudad. Vid. GARCÍA GÓMEZ, F.: *Los orígenes del urbanismo moderno en Málaga: El Paseo de la Alameda*, Universidad de Málaga, Colegio de Arquitectos, Málaga, 1995.

²⁵ *Ibidem.*, pp. 114-116.

²⁶ CASADEVALL SIERRA, J.: *Estudio del color en el Centro Histórico de Málaga*, Ayuntamiento de Málaga, Málaga, 1999. pp. 106-111; V. a.: PASTOR PÉREZ, F.: *Arquitectura doméstica del siglo XIX en Málaga*, Universidad de Málaga, Málaga, 1980, pp. 31-33 y ss.

singulares, como testigos de la vivienda burguesa de aquella época. Podemos citar los inmuebles nº 5 y 7, con fachadas de ladrillo y balcones de hierro fundido ordenados simétricamente, con cierros de madera y almacenes en los bajos, elemento fundamental de esta zona cercana al puerto²⁷.

A partir de los años sesenta se produjo un crecimiento acelerado de la población y un asombroso desarrollo de la actividad turística en la Costa del Sol íntimamente ligada al sector inmobiliario, que daría nombre al célebre “Boom turístico” y que enfocaría la economía nacional de forma radical hacia la entrada de divisas extranjeras. El nuevo bloque empresarial se convirtió en ejecutor de los preceptos de una ciudad moderna que incluía formas salvajes de renovación: una explotación masiva del suelo urbano y el desmesurado incremento de las alturas de las construcciones, olvidando por completo el tratamiento de la ciudad consolidada y durante algunos años, la ciudad creció aleatoriamente sin ningún instrumento de planeamiento ni regulación²⁸. Gran parte de las construcciones actuales que se observan en las inmediaciones del antiguo Mercado de Mayoristas, en ambos márgenes del río Guadalmedina, responden a estas circunstancias históricas. En cualquier caso, el edificio del antiguo Mercado de Mayoristas contribuyó a configurar la trama urbanística de esta zona durante las décadas de los años cuarenta y cincuenta del pasado siglo, si bien esta impronta fue desvaneciéndose progresivamente con la edificación masiva de bloques de viviendas en la década de los años 60-70 del siglo XX, configurando un escenario urbano que hoy día subsiste y permanece suficientemente asentado.

2. Posibilidades didácticas del paisaje industrial de Málaga.

Durante el proceso de transformación de la ciudad industrial en la posindustrial se generaron numerosos vacíos en el espacio urbano; *no lugares* que no tenían previsto un destino ulterior y no fueron objeto de atención por parte de la administración. Estos paisajes industriales urbanos generalmente, se encuentran enormemente fragmentados y únicamente sobresalen hitos como chimeneas o inmuebles aislados. A ello hay que unir los procesos de reasignación de nuevas funciones (normalmente asociadas al tiempo libre, al ocio o a la cultura)²⁹ a los escasos ejemplos que permanecen en pie, lo que exige una interpretación específica destinada a la comprensión del ciudadano. Afortunadamente, los recientes estudios, avalados por las asociaciones para la defensa del patrimonio, formadas por personas con la sensibilidad deseable, cada vez proclaman más alto la evidente importancia del legado industrial, así como la necesidad de su conservación y puesta en valor para comprender un período clave de su historia reciente. La industrialización ha desempeñado un papel importante en la evolución de las sociedades y el territorio en el que éstas se insertan, dejando su impronta en aquellos lugares donde se ha desarrollado³⁰: “El Patrimonio Industrial guarda en su memoria y refleja fielmente la evidencia del trabajo de las personas, los condicionamientos económicos y técnicos que han dado lugar a una cultura del trabajo y han contribuido a formar la identidad de los grupos sociales involucrados en las diferentes actividades productivas”³¹.

No albergamos la menor duda acerca de las posibilidades educativas del paisaje industrial urbano, pues constituye un nodo clave para acceder a contenidos, temática y disciplinas de diversa índole, que sirven para conocer y comprender las actividades productivas del contexto físico antropizado más inmediato donde nos desenvolvemos. No obstante, se trata de un patrimonio particularmente complejo, donde interaccionan en un mismo territorio factores humanos, logísticos y materiales; bienes tangibles e intangibles; inmuebles, infraestructuras e

²⁷ *Ibidem.*, p. 322.

²⁸ P. Ej.: La altura máxima de los edificios (establecida en las Ordenanzas de 1924) pasó de cinco plantas a diez, lo que supuso un grave impacto visual en el escenario urbano. OCAÑA OCAÑA, C.: “Sociedad y urbanización en Málaga durante el Franquismo”, en *Jábega* nº. 61, Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 1988, p. 61.

²⁹ BIEL IBÁÑEZ, M. P.: “El patrimonio industrial y los nuevos modelos de gestión cultural”, en *Artígrama*, nº. 28, 2013, pp. 55-82 (56)

³⁰ MACÍAS PATINO, J. A.: *Nuevos Usos del Patrimonio Industrial: Estudio de la Recuperación de la Antigua Fábrica de Tabacos de Málaga*. Trabajo Fin de Máster (Máster en Gestión de la Edificación), Universidad de Alicante, 2015, pp. 12 y 20.

³¹ SANZ CARLOS, M.: “Didáctica del patrimonio industrial en la realidad educativa andaluza”, en *Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública* (1ª ed. 2010. Sevilla.), Sevilla: Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía, 2012, pp. 74-79.

instalaciones, artilugios y maquinarias, construcciones residenciales, recursos naturales, medios de transporte y vías de comunicación...³² Por “paisaje” se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, porque los paisajes son marcos de la vida del hombre, y en el caso de los paisajes industriales, su identificación y aprehensión derivará en gran modo del paisaje urbano construido por el hombre para su utilidad productiva³³, por ello, la educación y aprendizaje de la ciudad y su patrimonio cosecharán resultados efectivos a nivel pedagógico, siempre que partan de experiencias de calidad, íntimamente conectadas con el ámbito local más próximo: “la historia de la localidad y, en general, los estudios de entorno pueden constituir un punto de interdisciplinariedad y motor de aprendizajes instrumentales base para la comunicabilidad”³⁴. Por ejemplo, en el ámbito de la enseñanza, centrar el aprendizaje de los alumnos en la historia más próxima, extrapolándola a la general y viceversa, constituye para Joaquim Prats un recurso de suma utilidad. La historia local facilitará la comprensión de acontecimientos históricos y culturales desde la proximidad y tangibilidad de algunos hechos, no de forma aislada, sino para contextualizarlos *a posteriori* a modo de enlace, lo que favorecerá, sin duda, el arraigo y el sentimiento identitario del individuo con su entorno.

Desde una óptica metodológica, el conocimiento histórico facilita la comprensión del presente mediante un análisis coherente del pasado; ofreciendo un marco de referencia esencial para entender los problemas y proponer alternativas. Ayuda a utilizar la información de forma selectiva, formulando opiniones y estableciendo juicios críticos sobre los acontecimientos. Potencia además el desarrollo de la conciencia sobre los propios orígenes culturales, y por ende, estimula la construcción del sentimiento identitario: “(...) la comprensión histórica no es solo recuerdo y almacenamiento de información, sino que requiere de facultades intelectuales de orden superior como son la capacidad de análisis, de síntesis, de deducción, o de interpretación”³⁵. Al respecto, el ejercicio rememorativo resulta fundamental³⁶.

Joaquim Prats opina que desde el punto de vista pedagógico, la historia local y los estudios sobre el entorno pueden constituir un importante impulso para incrementar la adhesión al patrimonio, mediante el aprendizaje de la Historia, que en el caso del turismo, puede ser de tipo informal. Compartimos totalmente su opinión. Cuando el individuo toma contacto directo con su entorno más próximo, se sitúa en una situación idónea para el descubrimiento por observación, pues ello le permite apreciar la ligazón entre las cosas concretas, comprobables y cercanas, que se podrán transformar más fácilmente en conceptos³⁷. Algunos autores como Giulio Carlo Argan, entienden la atribución de valores a la ciudad histórica como una operación dialéctica, siendo la configuración urbana el equivalente visivo de la construcción lingüística. Y otros como Hans-Georg Gadamer, opinan que la hermenéutica refrenda el papel de la palabra y la imagen, en la determinación conceptual de las experiencias humanas básicas, motivando asimismo la conformación de la conciencia histórica.

No cabe duda que entre la historia y la ciudad se teje una animada dialéctica de intrahistorias, y se articulan unas concatenaciones de palabras/situaciones, que generan un orden de valores, y ello impulsa a investigar los significados de los hechos que los han

³² PAPAPIETRO, M. A.: “Proyección paisajística del patrimonio industrial en Andalucía”, en *Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública* (1ª ed. 2010. Sevilla.), Sevilla: Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía, 2012. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=544230> (fecha de consulta 15-06-16).

³³ TRACHANA, A.: “La recuperación de los paisajes industriales como paisajes culturales”, en *Ciudades*, nº. 14, 2011, pp. 192-193.

³⁴ PRATS, J.: “El estudio de la historia local como opción didáctica ¿destruir o explicar la historia?”, en *Iber. Didáctica de las Ciencias Sociales, Geografía e Historia*, 8, abril, 1996, Barcelona: Grao, pp. 93-104.

³⁵ CARRIL MERINO, M. T. y SÁNCHEZ AGUSTÍ, M.: “Visibilizando capacidades ocultas. Empatía y aprendizaje histórico en el alumnado de 1º de la ESO”, en HERNÁNDEZ CARRETERO, A. M., GARCÍA RUIZ, C. R. y DE LA MONTAÑA CONCHINA, J. L. (Eds.): *Una enseñanza de las Ciencias Sociales para el futuro: recursos para trabajar la invisibilidad de personas, lugares y temática*. Cáceres: Universidad de Extremadura y AUPDCS, 2015, pp. 661-677.

³⁶ CALDERÓN ROCA, B.: “Lo efímero versus lo identitario en la contemporaneidad. Recursos didácticos para optimizar la aprehensión de un paisaje urbano en la oferta turística: Propuesta Explora Soho©”, en CALDERÓN ROCA, B. (dir. y coord.): *Valores e identidad de los paisajes culturales: instrumentos para el conocimiento y difusión de una nueva categoría patrimonial*, Granada, 2016 (en prensa).

³⁷ PRATS, J.: “El estudio de la historia local...”, op. cit., p. 93.

motivado. Las palabras/situaciones se asocian en la memoria y se agrupan con una relación sintagmática, generando un flujo continuo de imágenes que mutan y se combinan de forma caprichosa; se transforman en discurso, en el espacio visivo de la ciudad. Es labor del historiador ilustrar dicho discurso y descifrar la miscelánea de mensajes acumulados en dicho espacio visivo, que se encuentran depositados en los diversos niveles de nuestra memoria.

Al hilo de lo anterior, la visita al medio físico y el contacto con lo cotidiano, constituye una vía esencial³⁸ para experimentar el paisaje industrial urbano, así como la principal herramienta “experiencial” de la que nos podemos valer para aprehender la ciudad y su patrimonio, además de conectarlos con otras realidades más globales, como el impacto de la Revolución Industrial en diferentes ámbitos históricos, sociales, políticos, económicos... Posibilita el acercamiento a la historia contemporánea general, el conocimiento del territorio y del paisaje, del ámbito del trabajo, de la ingeniería industrial y su estética, de los descubrimientos científicos y su aplicación a la producción industrial, así como de los movimientos sociales asociados a ésta. Así pues, la cotidianidad puede favorecer que los contenidos históricos sean percibidos de un modo más preciso y se efectúe un óptimo reconocimiento de manifestaciones culturales humanas, así como múltiples asociaciones de lugares, hechos, historias y recuerdos. Aunque debemos estar especialmente atentos a cómo se entiende, porque la cotidianidad puede convertirse en un arma de doble filo y transformarse en indiferencia, si sus contenidos no son comunicados de forma correcta. De este modo se dificultaría la lectura de los valores patrimoniales del paisaje industrial urbano, lo que conduciría a una desvinculación del pasado. En cualquier caso, el contacto con el patrimonio debe fundamentarse en experiencias por descubrimiento, que permitan a los visitantes establecer relaciones empáticas con el entorno y seguir rastros, encontrar huellas, seleccionar datos en el mismo contexto de producción donde se han generado, verificar hipótesis y elaborar juicios críticos, en contraste con aquellos otros datos proporcionados mediante otras vías, como el conocimiento histórico.

Por naturaleza, los valores del patrimonio urbano son estimulados a través de la experiencia colectiva, se comunican y se transmiten porque están ligados a su propia existencia y a la de los individuos que disfrutaban de ellos, contemplando la opción de disfrute futuro de otras generaciones, mediante el legado de los bienes integrantes de dicho patrimonio. Al respecto, Jorge Morales Miranda afirma que “cualquier forma de interpretación que no relacione los objetos que presenta y describe con algo que se encuentre en la experiencia y la personalidad de los visitantes, será totalmente estéril”³⁹. Efectivamente, la experiencia resulta imprescindible para rescatar el mensaje auténtico para el legítimo conocimiento y valoración de nuestro legado cultural:

“[...] en el paisaje se materializa la experiencia y la aspiraciones de un grupo social, convirtiéndose determinados lugares en centros de significado, en símbolos que de alguna forma expresan pensamientos y emociones [...]”⁴⁰.

El patrimonio industrial urbano solamente podrá ofrecernos un testimonio histórico válido con la condición *sine qua non* de familiarizarnos previamente con su presencia, real en los casos donde se conserve la materia, o bien interpretada y mostrada mediante un mensaje eficaz, para comprenderla en su toda complejidad. Se trata de ir penetrando paulatinamente en su estudio y profundizar sobre el sentido del pasado que abarca, es decir, meditar sobre su existencia y sobre lo que significa hoy para nosotros. Hemos de reclamarle la expresión del pasado que representa, la historia de la mentalidad que lo concibió, del ambiente espiritual de su época o de la sociedad que lo gestó, es decir, su esencia. Siendo reflexivos con su acontecer histórico e interactuando con los diversos componentes del paisaje industrial urbano,

³⁸ Nos referimos al conocimiento de la ciudad y su patrimonio urbano que se efectúa a partir de las tres vías esenciales que definen Augustowsky, Edelstein y Tabakman: a) Las fuentes documentales, b) La historiografía generada “a partir de” construcciones mentales y c) El medio físico. AUGUSTOWSKY, G., EDELSTEIN, O. Y TABAKMAN, S.: *Tras las huellas urbanas. Enseñar historia a partir de la ciudad*. Buenos Aires: Ediciones Novedades Educativas, 2000.

³⁹ MORALES MIRANDA, J.: *Guía práctica para la interpretación del patrimonio. El arte de acercar el legado natural y cultural al público visitante*. Sevilla: EPG, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, 1998, p. 46.

⁴⁰ MORÓN MONGE, M. C.: “Paisaje y geografía: Una oportunidad para educar en patrimonio”, en ESTEPA GIMÉNEZ, J. [ed.]: *La educación patrimonial en la escuela y el museo: Investigación y experiencia*. Huelva: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2013, p. 240.

es como únicamente se descubrirá y comprenderá su alcance y su valor patrimonial, siendo entonces cuando el hombre se re-encuentra con su pasado y le asigne un valor. Así pues, el valor que atribuyamos a determinados bienes dependerá de nuestra capacidad de re-construir el pasado, o dicho de otro modo, construirlo de nuevo sobre una específica y fundamental base: averiguar en qué modo resulta funcional para nuestro presente⁴¹.

3. La señalética como propuesta didáctica para la interpretación del patrimonio industrial de Málaga en contextos de Educación no Formal.

3.1. La Educación no formal como ámbito óptimo para el aprendizaje del patrimonio.

El concepto de educación no formal apareció en los años sesenta como un intento de dar respuestas al ámbito escolar y atender la variada casuística de demandas educativas existentes. Según Philip H. Coombs⁴², la educación no formal surgió para satisfacer las distintas necesidades de aprendizaje de las sociedades en desarrollo⁴³, definiéndolas como: “aquellas actividades que se organizan intencionadamente con el propósito expreso de lograr determinados objetivos educativos y de aprendizaje (...) constituyen o deberían constituir un importante complemento de la enseñanza formal en el esfuerzo total de la enseñanza de cualquier país⁴⁴”. No obstante, la capacidad de aprendizaje en contextos no formales depende en gran modo, de la sensibilidad, de la herencia cultural de las propias sugerencias del individuo, el gusto personal o la predisposición de ánimo. Por ello se trata de educar en la sensibilidad⁴⁵, para que las experiencias, por ejemplo turísticas, resulten más placenteras y provechosas. Podríamos concretar la definición esencial del concepto de Educación no formal como “el conjunto de procesos, medios e instituciones específica y diferenciadamente diseñados en función de explícitos objetivos de formación o de instrucción, que no están directamente dirigidos a la provisión de los grados propios del sistema educativo reglado⁴⁶”. Este tipo de educación resulta una herramienta óptima para desentrañar mensajes y discursos provenientes de diferentes disciplinas, asociados al tiempo y al espacio urbano, así como para compartir experiencias y practicar la retroalimentación, respecto a lenguajes de tipo oral, visual, escrito, sonoro, olfativo... La escuela es, sin duda, la formación educativa más importante, sin embargo, no resulta la más la óptima para todos los tipos de aprendizaje o situaciones⁴⁷. Las personas se educan más allá de las aulas y de la familia, y al respecto, ocio y tiempo libre resultan factores esenciales para el desarrollo integral de los individuos, porque permiten desenvolver actuaciones educativas para el disfrute (traspasando la frontera de la educación como algo obligado). El ocio y el tiempo libre como necesidad y derecho, constituyen “ámbitos de aplicación y expansión pedagógica-social, idóneos para promover experiencias o iniciativas con fines educativos, culturales y terapéuticos”⁴⁸, que además incrementan la calidad de vida de las personas. Por ello existen actividades potencialmente educativas que se dan fuera del ámbito de la educación formal, bien estructuradas y sistemáticas, de duración relativamente breve, pero que “cuando están bien enfocadas, contribuyen muy positivamente al desarrollo de los individuos y de las comunidades, así como al autoenriquecimiento cultural y autorrealización personal”, y que contribuirían a lograr modificaciones concretas en la conducta de los individuos cumpliendo unos objetivos de aprendizaje identificables⁴⁹. Hemos de contemplar la educación no como mero pasatiempo relacionado con el ocio, en la “urgencia de

⁴¹ CALDERÓN ROCA, B.: “Lo efímero versus lo identitario...” op. cit.

⁴² COOMBS, P. H.: *La crisis mundial de la educación*. Barcelona: Península, 1971.

⁴³ LUQUE DOMÍNGUEZ, P. A.: “Educación no formal: un acercamiento a otras instituciones educativas”, en *Pedagogía social: revista interuniversitaria*, nº. 15-16, 1997, p. 313.

⁴⁴ COOMBS, P. H.: *La crisis mundial de la educación*. Barcelona: Península, 1971, pp. 199 y 201.

⁴⁵ PASTOR HOMS, M. I.: “Orígenes y evolución del concepto de educación no formal”, en *Revista española de pedagogía*, Vol. 59, nº. 220, 2001, p. 529.

⁴⁶ TRILLA, J.: *La educación fuera de la escuela*. Barcelona: Ed. Ariel, 1998, p. 30.

⁴⁷ TRILLA, J.: “La educación no formal y la ciudad educadora”, en CASANOVA, H. Y LOZANO, C. (eds.): *Educación, universidad y sociedad: El vínculo crítico*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2004, pp. 17-18, y 27.

⁴⁸ CARIDE GÓMEZ, J.A.: “Del ocio como educación social a la pedagogía del ocio en el desarrollo humano”, en *Edetania*, nº. 45, Julio 2014, pp. 37.

⁴⁹ PASTOR HOMS, M. I.: “Orígenes...”, op. cit, pp. 525-527.

recuperar nuestra personalidad colectiva, no dejándose llevar ni por la agonía de lo público ni por la distorsión de la vida privada, restableciendo la tranquilidad, el espíritu del ocio y del juego, el intercambio con nuestros conciudadanos o el sentido de la discreción personal”⁵⁰. De este modo, resulta imprescindible dedicar esfuerzos educativos a las actividades lúdico-educativas, que merecen más atención que la dispensada hasta ahora, tratando de “devolver a la gente joven espacios en los cuales puedan manifestarse estimulando prácticas de ciudadanía, como único modo en que una institución educativa, cada vez más pobre en recursos simbólicos y económicos, pueda reconstruir su capacidad de socialización”⁵¹.

Parafraseando a Jaume Trilla, las ciudades deben saber cómo educar de, en y desde su propia esencia como contenido educativo integral. La ciudad se convierte pues, en un contenedor utilísimo para una educación múltiple y diversa. Una heterogénea red de espacios, encuentros y vivencias se dan cita en la ciudad y necesitan de interpretación didáctica, por lo que desde el propio ámbito escolar, así desde como otras instituciones y colectivos, se pueden poner en marcha recursos educativos eventuales que puedan satisfacer necesidades o demandas formativas puntuales⁵², asociadas o no al ámbito formal: “La ciudad educadora real, pues, acoge y revuelve entre sí a las educaciones formal, no formal e informal, y es el resultado de la dialéctica entre lo pedagógicamente ordenado y el inevitable azar de encuentros y vivencias educativas que se producen por la hipercomplejidad del medio urbano”⁵³.

La creciente sensibilidad que se predica sobre la necesidad de implementar actitudes de respeto hacia los valores sociales, especialmente en las generaciones más jóvenes, nos lleva a considerar el espacio urbano como un óptimo agente formativo de tipo informal. Se trata de un contexto potencialmente educativo, así como un denso canal para la transmisión de información heterogénea, por lo que debe estar abierto a la experimentación pedagógica constante. Para el profesor Trilla es fundamental, conocer de forma ordenada y estructurada los recursos, medios e instituciones educativas existentes en el ámbito urbano, para *a posteriori* detectar las posibles carencias de los mismos, además de las necesidades y expectativas de los ciudadanos, e intentar dar respuesta a nuevas realidades sociales y culturales. Asimismo, es importante conocer el uso real que se hace de los recursos y prever la inclusión de aquellos otros que no son usados educativamente, pero que podrían adquirir alguna funcionalidad pedagógica⁵⁴.

La propuesta que aquí presentamos pretende alejar la imagen tradicional de los centros formativos como núcleos hegemónicos de la educación, sin tratar de referirnos con ello a ningún nivel de enseñanza concreto. Cuando se comparten actividades formativas colectivas dentro de contextos con algún componente lúdico, las necesidades educativas se satisfacen de un modo óptimo, pues colman una serie de necesidades vitales como el fomento de las relaciones sociales y la interacción, además de estimular la expresión de opiniones y emociones. Resulta indispensable salir del aula y fundirse con el *locus*, pues el contacto con el medio de forma pautada, promueve la adquisición de determinados significados y mensajes, presentándose como un tipo de aprendizaje muy valioso. Por ello nuestra propuesta de educación patrimonial se trata más bien una invitación a aprender el patrimonio *in situ*, desde y por la ciudad⁵⁵.

3.2. La interpretación del patrimonio a través de la señalética. Propuesta didáctica: *De obreros y burgueses. La herencia del paisaje industrial en la Málaga decimonónica* ©.

⁵⁰ SENNETT, R.: *El declive del hombre público*. Barcelona, Anagrama, 2011. Cit. en CARIDE GÓMEZ, J.A.: “Del ocio como educación social a la pedagogía del ocio en el desarrollo humano”, en *Edetania*, n.º. 45, Julio 2014, p. 39.

⁵¹ MARTÍN BARBERO, J.: “Ciudad educativa: de una sociedad con sistema educativo a una sociedad con saberes compartidos”. Recuperado de: <http://publicaciones.zemos98.org/ciudad-educativa-de-una-sociedad> (fecha de consulta: 05-07-16).

⁵² TRILLA, J.: “La educación no formal...” op. cit, p. 31.

⁵³ *Ibíd.*

⁵⁴ *Ibíd.*, pp. 31-34.

⁵⁵ CALDERÓN ROCA, B.: “Valores del patrimonio urbano y criterios para su comunicación: Ejemplo de propuesta didáctica en la ciudad histórica de Málaga: la Plaza de la Constitución y el entorno del Museo Carmen Thyssen”, en *I Congreso internacional creando Ciudadanos, construyendo identidades. El uso del patrimonio Material e inmaterial en la enseñanza de la historia* (Murcia, 26-29 abril 2016), en prensa.

Según Jorge Morales Miranda, podemos considerar la Interpretación del Patrimonio como el “arte” de revelar *in situ* el significado del legado natural y cultural al público que visita esos lugares en su tiempo de ocio. Se trata de utilizar unos instrumentos metodológicos adecuados para presentar, comunicar y promover la aprehensión del patrimonio con finalidades culturales, educativas, sociales y turísticas⁵⁶. Transformar un recurso patrimonial en un producto turístico cultural, o educativo de tipo no formal, requiere utilizar herramientas adecuadas para despertar el interés del público visitante, transformando mensajes complejos en significados sencillos sin perder el rigor científico ni la fidelidad con la historia⁵⁷. Nuestra propuesta didáctica consiste en poner en marcha una serie de estrategias de comunicación, que permitirán descifrar el mensaje del paisaje urbano local y transmitirlo a quien no está obligado a saber, confiriendo significado a lo que ve y siente. Se trata de que a partir de dichos significados, el visitante experimente una conexión real con el espacio y la imagen que éste genera; conociendo, comprendiendo y reconociendo algo inédito, a partir de reacciones y emociones provocadas por nuestros estímulos instrumentales:

“la interpretación pretende entretener y buscar una respuesta positiva del usuario, construyéndose a partir de los conocimientos de las personas, provocando y estimulando sensaciones, sustentándose siempre en la investigación científica y estando enraizada en la identidad local”⁵⁸.

En la actualidad, encontramos trece chimeneas y algunos edificios industriales dispersos por la ciudad, que se alzan como vestigios aislados, aunque protegidos, por una normativa que desatendió durante décadas el contexto espacial que los articulaba semánticamente y les confería pertinencia formal. Estos escasos ejemplos son los únicos testimonios materiales que nos pueden ilustrar sobre los efectos de la Revolución Industrial en el espacio urbano malagueño, durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX. Fábricas como la de El Tarajal, la de Metalgraf y la Tabacalera, así como inmuebles como el antiguo Mercado de Mayoristas, el Mercado de Atarazanas y el Acueducto de San Telmo también han sido declarados BIC⁵⁹. No obstante, no podemos determinar *a priori* su permanencia, ni tampoco su capacidad para ser asimilados de forma espontánea por todos los sectores de la sociedad, en especial, en lo que atañe al valor del ser humano como protagonista de la historia⁶⁰. Por ello debemos dejar testimonio de esas intrahistorias, inmersas en la “otra” historia de la ciudad mediante su interpretación y comunicación específica. Trataremos de hacerlo mediante un recurso de suma utilidad: la Señalética: “disciplina que se encarga del diseño, la creación y la planificación de los sistemas informativos estructurados mediante señales”⁶¹. En espacios particularmente complejos, como puede ser un entorno urbano con pluriestratificaciones históricas y paisajes poliédricos, permiten orientar al usuario en su movilidad, transmitiendo señales con un lenguaje claro, fácil de percibir y eminentemente visual, que resulte eficaz: “El lenguaje señalético se apoya en tres tipos de códigos: lingüísticos, icónicos y cromáticos, aportando cada uno de ellos un lenguaje y codificación propia”⁶².

Se trata de una zona de incertidumbre sintáctica, por lo que jerarquizaremos la información relativa al paisaje industrial urbano de un modo que el usuario pueda acceder fácilmente a ella, y ello le posibilite la recepción del mensaje que queremos transmitir. Incluiremos un programa señalético, que será distribuido a través de un recorrido de libre elección, correctamente indicado sobre plano para orientar al usuario, indicándole donde está y conduciéndole hacia donde puede ir. Nuestra señalización incluirá: códigos de acceso y de

⁵⁶ PADRÓ, J.: “La interpretación: un método dinámico para promover el uso social del patrimonio cultural y natural”, en *Difusión del patrimonio histórico*. IAPH, Sevilla: Consejería de Cultura-Junta de Andalucía, 1996, pp. 9-13.

⁵⁷ MENDOZA ONTIVEROS, M. [et. al.]: “La interpretación del patrimonio, una herramienta para el profesional del turismo”, *El Periplo Sustentable*, núm. 20, enero-junio, 2011, p. 15. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/1934/193417856002.pdf> (fecha de consulta: 17-05-15).

⁵⁸ GARCÍA, J.M.: “Visita a la gran ciudad que no existe. La interpretación del patrimonio en la red”, *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº. 25, 1998, p. 198.

⁵⁹ RODRÍGUEZ MARÍN, F. J.: *La ciudad perdida...* op. cit., pp. 15-17.

⁶⁰ SANZ CARLOS, M.: “Didáctica del patrimonio industrial...”, op. cit.

⁶¹ LÓPEZ VÍLCHEZ, I.: “Turismo en ciudades históricas. Orientación y señalización turística”, *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº. 36, 2001, p. 146.

⁶² *Ibidem*.

identificación el lugar (núcleo y calles adyacentes). Deberá consistir en todo caso en una propuesta con integración ambiental, que no compita en protagonismo con el entorno natural⁶³, pero situada en un lugar estratégico para el paso de viandantes. No obstante, dependiendo del soporte que utilicemos (en nuestro caso serán paneles), deberemos atender al tiempo que cada persona dedica a leer la información, normalmente muy reducido, por lo que es sería interesante situarla en diferentes niveles de complejidad⁶⁴. Habrá que tener en cuenta las siguientes cuestiones para facilitar la lectura⁶⁵:

- Utilizar de un tamaño de letra no demasiado pequeño, evitando las cursivas y mayúsculas, así como los *serif*, y la tipografía demasiado ornamentada o caligráfica. Tampoco es conveniente utilizar más de dos tipografías diferentes en el mismo texto.
- Utilizar negrita o subrayado para resaltar aspectos esenciales, pero sin abusar.
- Utilizar frases no demasiado largas, ni demasiado condensadas.
- Utilizar un buen contraste entre fondo y caracteres, intentando no superponer texto sobre imágenes, o en caso de hacerlo asegurar el contraste adecuado entre ambos recursos.

Partiendo de algunos de los hitos significativos pertenecientes al patrimonio industrial ubicados en la zona oeste objeto de nuestro estudio, en concreto en el Barrio obrero de Huelin, tomamos como referencia la oportuna consideración realizada por Antonio Santiago⁶⁶, para realizar un itinerario cultural acompañado de un programa señalético específico. Éste deberá cumplir con las características antes mencionadas, integrando dicho itinerario los siguientes hitos o paradas:

- 1) Puerto de Málaga.
- 2) Antigua Grúa del Puerto de Málaga.
- 3) Depósito o “torre de agua” del recinto portuario.
- 4) Estatua de Manuel Agustín Heredia.
- 5) Puente del ferrocarril sobre el río Guadalmedina.
- 6) Antiguo Mercado de Mayoristas.
- 7) Chimenea de la Aceitera Larios, S. A. (calle Constancia).
- 8) Chimenea de la Fundición del Carmen, en el antiguo solar del convento de San Andrés (calle Eslava).
- 9) Chimenea de la fundición de “Cayetano Ramírez y Pedrosa” (calle Ferrocarril).
- 10) Estación de ferrocarriles de Málaga, “María Zambrano”.
- 11) Fábrica de Tabacos “Tabacalera” (Avd. Sor Teresa Prat).
- 12) Chimenea de la Fábrica de ácido sulfúrico de la Cross: “Unión Española de Explosivos” (calle Pacífico).

El contenido de nuestra propuesta se organizará a partir del siguiente esquema de información:

- **OBJETIVO GENERAL:** Ampliar los niveles culturales mediante una actividad educativa que ofrezca alternativas al ocio y tiempo libre.
 - a) **OBJETIVO ESPECÍFICO Actitudinal 1:** Observar la influencia de los efectos de la Revolución Industrial en el ámbito local, así como su impacto en el paisaje urbano. Comprender el patrimonio industrial local, íntimamente ligado al territorio y a la sociedad que lo generó.
 - b) **OBJETIVO ESPECÍFICO Actitudinal 2:** Tomar contacto con el marco legal y normativo que ampara al patrimonio industrial malagueño.
 - c) **OBJETIVO ESPECÍFICO Actitudinal 3:** Reconocer la importancia de la recuperación y la puesta en valor del patrimonio industrial para el desarrollo local, mediante el reconocimiento de los valores de vestigios o inmuebles diseminados por el paisaje urbano.
 - d) **OBJETIVO ESPECÍFICO Competencial 1:** Conectar la actividad con la enseñanza formal a modo de contenido transversal dentro del currículo de Educación Secundaria (ESO y Bachillerato).

⁶³ Nos referimos al entorno vernáculo edificado, así como a las actividades que se desarrollan en la zona, no únicamente al de carácter naturalístico.

⁶⁴ *Interpretación del Patrimonio, una herramienta eficaz para la conservación, s.f., s.a.* Recuperado de: <http://www.adam-europe.eu/prj/7760/prd/12/1/INTEPA%20Didactic%20Guide%20ES.pdf> (Fecha de consulta: 15-06-15).

⁶⁵ *Ibidem.*, pp. 119-120.

⁶⁶ SANTIAGO RAMOS, A.: “Rutas del Patrimonio Industrial...”. cit. supra.

e) OBJETIVO ESPECÍFICO Competencial 2. Vincular los aspectos materiales de la ingeniería, las construcciones industriales y los artefactos (con valores tecnológicos, científicos y estéticos) con aquellos antropológicos derivados de la historia de la producción, por parte de los operarios y promotores industriales.

f) OBJETIVO ESPECÍFICO Competencial 3: Ofrecer una visión interdisciplinar y holística del conocimiento del patrimonio local, conectando diferentes materias como las Ciencias sociales, la Educación para la ciudadanía y los derechos humanos; la Ciencias de la Naturaleza, la Educación ético-cívica o la Educación artística.

- **CONCEPTOS ESENCIALES:** Atender a los diferentes acontecimientos que durante décadas han modificado la fisionomía y los usos de un espacio bastante representativo de la ciudad histórica para comprenderlo en su complejidad y atribuirle valor.

- Asimilar la ciudad como sistema dinámico y mutable.
- Considerar la evolución del espacio urbano a nivel territorial desde dos perspectivas: como producto social y como proceso histórico.
- Vincular el urbanismo con las relaciones humanas de los moradores de la ciudad.
- Descubrir la historia local vinculándola con procesos históricos globales.
- Comprender el patrimonio urbano como producto de los testimonios materiales e inmateriales producidos en el pasado, e incorporados por las sociedades contemporáneas a su sistema cultural, asimilando sus usos, significados y valores pretéritos y actuales.

- **PROCEDIMIENTO:** Cómo llevaremos a cabo este aprendizaje.

- Observar, analizar y asimilar *in situ* manifestaciones y elementos de carácter industrial (singulares y cotidianos) presentes en el espacio urbano.
- Tomar contacto con la historiografía elaborada a partir de las fuentes documentales existentes.
- Confrontar y valorar experiencias de diversa índole.
- Definir y expresar sentimientos, opiniones e ideas propios.
- Analizar de forma crítica hechos y situaciones, aplicando la información obtenida.

- **ACTITUDES:**

a) PRELIMINAR: Deseos de entretenimiento y aprendizaje.

b) FINAL: Qué pretendemos obtener de los usuarios que lleven a cabo la experiencia.

- Adquirir sensibilidad y respetar su entorno más próximo.
- Admitir las diversas interpretaciones de un mismo hecho o acontecimiento.
- Respetar y valorar el patrimonio industrial urbano.