



# Traslato: estudio y divulgación del patrimonio marítimo

## Traslato: study and dissemination of maritime heritage

**OSCAR FUERTES-DOPICO** Universidade da Coruña, España  
oscar.fuertes@udc.es**IAGO FERNÁNDEZ-PENEDO** Investigador independiente, España  
iago@fuertespenedo.com**CARMEN FABREGAT-NODAR** Universidade da Coruña, España  
carmen.fabregat@col.udc.es

**RESUMEN** El proyecto *Traslato* desarrolla una investigación en el margen sur de la ría de Muros-Noia y en el borde norte de la ría de Arousa, en Galicia (España). El objetivo es la puesta en valor del patrimonio marítimo inmueble existente en ambas rías, a través del estudio sistemático de las edificaciones asociadas a las pequeñas industrias de los oficios tradicionales del mar como son las fábricas de salazón, fábricas de conservas, carpinterías de ribera, astilleros tradicionales, cetáceas, balleneras y construcciones auxiliares. Tras el inventario de las construcciones se procede al desarrollo de actividades participativas y de difusión, conseguir divulgar el conocimiento a visitantes y peregrinos que recorren las rutas marítimas a Santiago de Compostela; implicar a la población local y fomentar el diálogo intergeneracional y la transmisión de este patrimonio, que es huella de identidad de la Galicia litoral.

**ABSTRACT** The *Traslato* project develops research on the southern estuary of Muros-Noia and the northern estuary of Arousa in Galicia, Spain. The aim is to enhance the maritime architectural heritage of both estuaries through the systematic study of buildings associated with small-scale traditional maritime industries, such as salting factories, canneries, traditional shipyards, shellfish farms, whaling factories and ancillary buildings. Following the inventory of the constructions, participatory and dissemination activities are developed with the objective of disseminating knowledge to visitors and pilgrims who travel the sea routes to Santiago de Compostela, engaging with local population and fostering intergenerational dialogue and the transmission of this heritage that represents the identity of the Galician coast.

**Received:** 15/03/2024  
**Revised:** 14/06/2024  
**Accepted:** 21/06/2024  
**Published:** 31/01/2025

**PALABRAS CLAVE** arquitecturas de mar, patrimonio marítimo, rehabilitación, identidad, participación

**KEYWORDS** maritime architecture, maritime heritage, restoration, identity, participation



**Cómo citar este artículo/How to cite this article:** Fuertes-Dopico, O., Fernández-Penedo, I. y Fabregat-Nodar, C. (2025). Traslato: estudio y divulgación del patrimonio marítimo. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 14(27), 11-32. <https://doi.org/10.18537/est.v014.n027.a01>

## 1. Introducción

El proyecto *Traslato: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago* se desarrolla temporalmente entre los años 2020 y 2022 y abarca como ámbito de estudio el margen sur de la ría de Muros-Noia y el margen norte de la ría de Arousa, en Galicia (Figura 1). Es el borde litoral que recorren dos de las rutas conocidas como Caminos del mar a Santiago, a través de las cuales los peregrinos llegan en embarcaciones para continuar a pie con la peregrinación hacia la catedral de Santiago de Compostela. Cada año surgen nuevas rutas marítimas, pero no todas se consolidan como recorridos oficiales que la Fundación Ruta Xacobeá acredita. Sí está acreditada la Ruta del Mar de Arousa y río Ulla que sigue el camino de la *Traslato*: la travesía o traslación que se cree que realizaron los discípulos del apóstol Santiago con sus restos desde Palestina hasta las costas gallegas.

Las rías son lugares abrigados, de oportunidad e intercambio, en los que ha florecido el desarrollo de oficios relacionados con el aprovechamiento de recursos marítimos como la pesca, el marisqueo y la construcción naval. Este contexto propició el desarrollo de una arquitectura surgida de la combinación de las necesidades productivas, las materias primas locales y las técnicas elementales que ha cambiado el borde litoral dando lugar a unas construcciones armónicas, funcionales y estéticas (Fuertes Dopico, 2021). Este patrimonio arquitectónico constituye un conjunto que, junto con los objetos y creaciones inmateriales vinculadas a esas actividades, constituye lo que Dionisio Pereira (2000) describe como *patrimonio marítimo*. Por lo tanto, se trata de un acervo de construcciones que integra una realidad compleja que está muy vinculada a un contexto socioeconómico en el que los oficios tradicionales estaban en auge. Se trata de construcciones de carácter industrial y, como tales, se expresan en relación con el territorio que, además de geográfico, es social y económico (Sobrinho y Sanz, 2019). El momento en que se produjo un mayor desarrollo de estas construcciones fue durante el primer tercio del siglo XX, época de bonanza de los oficios asociados al mar que trajo como resultado la aparición de medianas y pequeñas instalaciones dispersas a lo largo de la costa que resuelven en sí mismas las relaciones entre el espacio de los recursos, las actividades productivas y los residentes. Son arquitecturas con vocación de dar respuestas desde los criterios de la máxima eficacia y la permanencia: construidas como diría Bernard Rudofsky "para la eternidad"<sup>■</sup> (1977, p. 83), mostrando un respeto casi sagrado por su relación con el medio y el paisaje.

El ámbito de estudio de este proyecto incluye el borde litoral de los ayuntamientos de: Outes, Noia, Porto do Son, Ribeira, A Pobra do Caramiñal, Boiro, Rianxo y Dodro que conservan en gran medida un carácter rural que ha permitido la permanencia de elementos construidos, debido a una menor presión urbanística en la costa que en otras zonas de las rías gallegas. Sin embargo, los cambios económicos y sociales derivados de la industrialización y la globalización han llevado al

abandono de los usos y costumbres tradicionales o a su sustitución por procesos de producción asociados a una industria actual. Los oficios del mar, que habían prosperado en el litoral gallego, se han ido sustituyendo a partir de la segunda mitad del siglo XX (Pereira, 2008) y han dejado en desuso gran parte del patrimonio construido que tenían asociado.

El proyecto objeto de este artículo aprovecha la oportunidad que la ruta de peregrinación ofrece para desarrollar la investigación de las arquitecturas del mar y su difusión y promoción. Los Caminos de Santiago son un producto turístico internacional que, aunque inicialmente se enmarcasen en la categoría de turismo religioso, han evolucionado a un sentido cultural más amplio en la actualidad (Padín y Pardellas de Blas, 2015) donde conviven la fe, el turismo y el patrimonio (Moscarelli et al., 2020). Esto está vinculado a la difusión cultural que se hace de monumentos, edificios y manifestaciones artísticas que se encuentran a lo largo de los Caminos de Santiago (Caamaño and Andrade, 2021). La ruta que recorre la ría de Arousa tiene el reconocimiento oficial de Ruta Xacobeá, no así la ruta que recorre la ría de Muros-Noia, denominada Ruta Portus Apostoli, aunque en este caso ya se ha recopilado la documentación histórica que atestigua el paso de peregrinos durante siglos y las asociaciones e instituciones están trabajando en conseguirlo. El hecho de consolidarse como recorrido oficial impulsa la promoción turística, cultural y económica, de los municipios que se agrupan alrededor de esta vía histórica, lo cual es favorable a la conservación y promoción del patrimonio marítimo que atestiguan. Cabe destacar que, incluso la propia ciudadanía no conoce con exactitud un patrimonio construido que atesora la memoria de sus antepasados y que hoy lo perciben como un nuevo tipo de ruina.

Este estudio se centra en los bienes inmuebles, poniéndolos en valor como infraestructura, como elemento material que atestigua la memoria de una cultura marítima más amplia y en relación con las posibilidades de divulgarlas en las rutas de peregrinación. Se enmarca en una línea de investigación que desde lo construido ha ido ampliando sus horizontes a través de distintos proyectos incorporando el paisaje, los oficios, la cultura asociada y las poblaciones litorales.

■ En referencia a los hórreos de Galicia, construidos para la eternidad, como capillas o templos que evocan el respeto de los campesinos hacia el pan y los elementos necesarios para su elaboración (Rudofsky, 1977, p. 83)

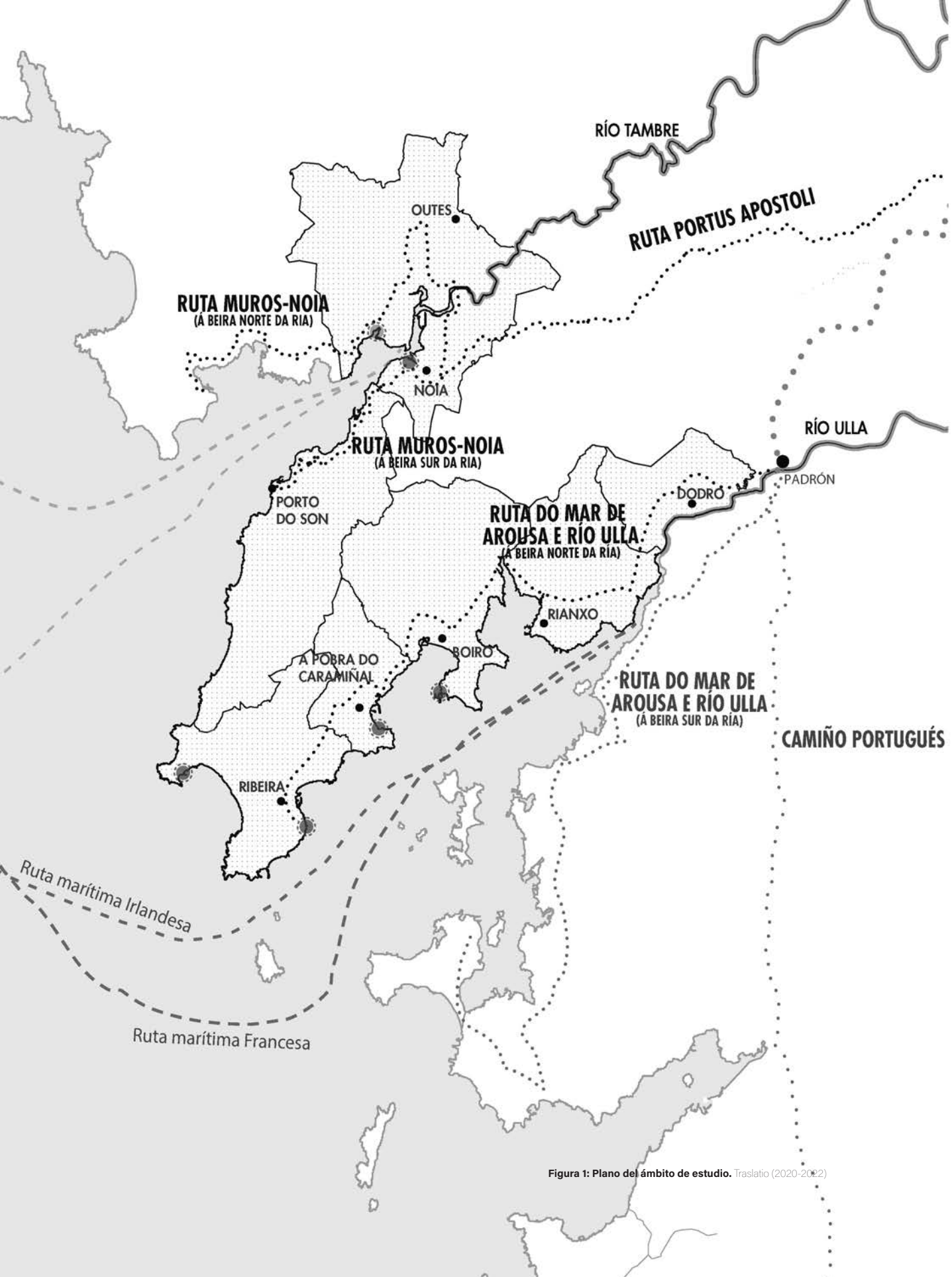


Figura 1: Plano del ámbito de estudio. Traslatio (2020-2022)

## 2. Metodología

A partir del conocimiento arrojado por investigaciones previas (Fuertes Dopico y Varela, 2014; Fuertes Dopico, 2019; Fuertes Dopico, 2021) se conoce que, en el territorio gallego en el momento de desarrollo de este proyecto, existen estudios en relación con ciertas construcciones del patrimonio marítimo y se está empezando a sistematizar la catalogación de las arquitecturas del mar de la costa de la provincia de A Coruña. Sin embargo, no existe una categorización tipológica clara ni una visión de conjunto de las construcciones, de su relación con el paisaje del borde litoral, de su importancia como contenedores de la cultura marítima o de su relación con las comunidades locales. En otras comunidades autónomas españolas como Asturias o País Vasco la situación en cuanto al estudio de las arquitecturas del mar es similar. Cabe tener en cuenta el carácter interdisciplinar de este proyecto, que no es habitual en este tipo de estudios y le añade una complejidad que enriquece los resultados. Teniendo en cuenta esta situación, se confirma la pertinencia de este estudio y la posibilidad de que sea extrapolable a otras regiones.

El proyecto *Traslatio* se enfoca desde dos perspectivas metodológicas que coinciden con las dos fases en las que se desarrolla:

En la primera fase, el objetivo general (1), es poner en valor el patrimonio arquitectónico del ámbito de proyecto a partir del estudio sistemático de las edificaciones asociadas a las pequeñas industrias del borde litoral que dieron soporte o surgieron por el desarrollo de los oficios tradicionales del mar (fábricas de salazón, fábricas balleneras, cetáreas, rampas, carpinterías de ribera, astilleros o casetas de pescadores entre otras). Las metodologías utilizadas para dar respuesta a este objetivo son la investigación cualitativa y la indagación inductiva que pretende alcanzar una profundidad de análisis de las construcciones que son objeto de estudio.

En la segunda fase, el objetivo general (2), es implicar a la población local y a expertos de manera participativa para fomentar el intercambio y conocimiento de información entre peregrinos y visitantes. Se idean cinco procesos participativo-divulgativos que persiguen conseguir que la población local sea conocedora del valor patrimonial actual de esas edificaciones y que se comprometan con su conservación y divulgación.

La combinación de ambas perspectivas persigue el reconocimiento del patrimonio marítimo de la zona del ámbito de estudio del proyecto, y su promoción, difusión y divulgación, contribuyendo así a la reflexión interdisciplinar sobre los oficios tradicionales y sobre unas edificaciones representativas de la arquitectura vernácula o del patrimonio etnográfico que son fruto de la cultura marítima gallega. Se trata también, de aprovechar la oportunidad para reforzar el estudio de las relaciones entre las construcciones, el mar, el paisaje (Azurmendi, 2005) y las técnicas de los oficios que en ellas se realizaban y al mismo tiempo servían de base para su propia creación.

### 2.1. Investigación cualitativa

La primera parte del proceso consiste en documentar todas las construcciones que cobijaban a los oficios del mar en el ámbito de estudio. Se parte de la comprensión del contexto histórico y social y del propósito para el que fueron construidas para a partir de ahí, recoger las características esenciales para realizar un inventario que sirva de base documental y permita establecer la evolución en el tiempo y la relevancia social actual de estos inmuebles (Manzini Marchesi, 2011). A partir de un trabajo de documentación y del estudio de trabajos previos, se construye la hipótesis de partida para la investigación: que existen una serie de edificaciones y vestigios con características comunes que se pueden englobar bajo un concepto teórico común por las similitudes que guardan entre sí (Fuertes Dopico y Varela, 2014). Existen parámetros que se repiten y permiten definir tipologías, es decir, conjuntos de construcciones con grados de homogeneidad elevados, que son comprensibles a la escala del lugar donde se asientan y poseen patrones de crecimiento comunes, en función de su localización en el borde, de su inserción dentro de la orografía, de la relación mar-industria y del modelo empresarial de la época en la cual surgen.

concebir el hecho arquitectónico como una estructura; una estructura que se revela y es reconocible por el mismo hecho. (...) Por ello es también un elemento cultural y, como tal, puede hallarse en los diversos hechos arquitectónicos; así la tipología se convierte en el momento analítico de la arquitectura y se puede determinar todavía mejor en el ámbito de los hechos urbanos (Rossi, 2018, p. 37-38).

Partiendo de esta hipótesis se diseña una ficha (Figura 2), que nos permite recabar información relativa a las construcciones bajo los mismos parámetros de estudio. Incluye: datos de localización, con las coordenadas y las condiciones de accesibilidad; información patrimonial sobre su protección o catalogación si existe; tipología a la que consideramos que pertenece; historia, con una reseña que explica la función del elemento; descripción de la edificación particular, textual y gráfica con fotografías y superficie construida aproximada y numeración propia del inventario del proyecto.

Se diseñan las jornadas de trabajo de campo de manera que se visitan cada una de las construcciones previamente localizadas en la fase de documentación, y también se recorren especulativamente todos los tramos de costa en los que está documentado históricamente que, por tratarse de ensenadas y zonas protegidas de vientos, se desarrolló la industria de los oficios del mar. Durante las visitas se recogen todos los datos necesarios para cubrir el modelo de ficha propuesto.

## 2.2. Procesos participativo-divulgativos

Se desarrollan cinco procesos, entre trabajos y actividades que, desde las metodologías participativas y de difusión involucran a distinto nivel a agentes locales, de los ayuntamientos que forman parte de este proyecto, como son: expertos en patrimonio marítimo, expertos en turismo, estudiantes universitarios y público en general. A continuación, se describen metodológicamente cada uno de los procesos:

Proceso 1. Mesas de debate participativas sobre el patrimonio marítimo

Se desarrolla un proceso denominado *Conversaciones de ayer y hoy*, constituido por tres eventos participativos.

El objetivo es, por un lado, trasladar a parte de la ciudadanía, estudiantes universitarios y agentes locales los conocimientos que arroja la investigación sobre el patrimonio marítimo construido de su entorno y, por otro lado, sensibilizarlos en su valorización. Durante la fase de preparación y diseño se trata de invitar a la participación de personas de diferentes edades y ámbitos, intentando conseguir una heterogeneidad que aporte valor a las conversaciones. Se habilita y difunde una dirección de correo electrónico del proyecto para recibir fotografías antiguas, sugerencias o relatos de los agentes locales sobre las edificaciones y construcciones representativas de la zona, que sirvan de guía para preparar las mesas y de apoyo en su realización. En cada evento se decide profundizar sobre un bloque temático del patrimonio marítimo (Oficios tradicionales, toponimia y edificaciones) durante media jornada, eligiendo para albergarlos localizaciones repartidas por el área de estudio (Tabla 1), de manera que los agentes locales de cada parte del ámbito puedan asistir al menos a un evento en algún emplazamiento próximo.

Cada uno de los eventos se divide en dos partes, la primera comienza con estrategias para romper el hielo y presentaciones informales donde las personas facilitadoras estimulan la participación de las personas asistentes. A continuación, con el apoyo de fotografías antiguas, canciones populares y tradicionales o presentaciones digitales de ejemplos de edificaciones, oficios o toponimias (dependiendo de la temática de la mesa), se trata de incentivar que surjan relatos que, desde los diferentes puntos de vista, puedan activar la raigambre que el tema a tratar tiene en la cultura local y personal.

En una segunda parte, se hace entrega del inventario, resultado de la investigación cualitativa y a continuación una persona experta realiza una exposición desde el punto de vista académico, enfocada de un modo didáctico y próximo. Se trata de transmitir a las personas participantes el valor del patrimonio que la investigación arroja, para incentivar el debate.

Las conclusiones se recogen utilizando herramientas digitales que permiten tomar anotaciones en tiempo real y de manera accesible. De esta manera es posible estudiar los resultados de los eventos a partir de los datos recogidos.

Conversaciones de ayer y hoy		
Título del evento	Lugar de realización	Fecha
Patrimonio marítimo: Oficios tradicionales	Museo del Mar de Rianxo	07/2022
Patrimonio marítimo: Toponimia	Casa de la Cultura de Dodro (antigua escuela de Tallón)	09/2022
Patrimonio marítimo: Edificaciones	A Pobra do Caramiñal	09/2022

Tabla 1: Planificación temática, geográfica y temporal de las mesas de debate participativas *Conversaciones de ayer y hoy*. Traslato (2020-2022)

## RAMPLA DE AREA SECADA CONCELLO DE RIBEIRA



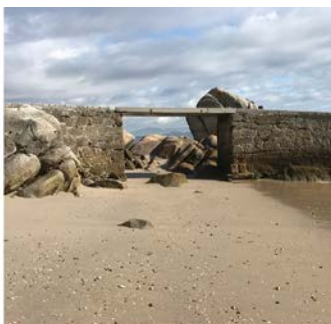
**LOCALIZACIÓN** 42°32'38.7"N 8°59'01.1"W  
Concello de Ribeira / Touro / Area Secada  
Camiño de Santiago: Ruta do Mar de Arousa e  
Río Ulla  
Acceso rodado e aparcamento nas  
inmediacións.

**INFORMACIÓN  
PATRIMONIAL** Tipoloxía: Elemento auxiliar  
Número de inventario: 4212  
m<sup>2</sup> construídos: 70 m<sup>2</sup> aprox.



**RESEÑA HISTÓRICA** As ramplas construíronse pola necesidade da floreciente industria de salgadura e conserveira, así como serradoiros e outras industrias, de ter un acceso directo ao transporte marítimo. Inicialmente construíanse en madeira, pero sufrían bastante deterioración e pasaron a ser construídos en pedra. Coa evolución do transporte por estrada e o declive destas industrias as ramplas perden a súa principal función o cal favorece a súa deterioración.

**DESCRICIÓN** Rampla que se estende en perpendicular á praia de Area Secada na súa esquina, bastante exposta ao sur e pouco protexida polas pedras que se estenden a continuación. Construída en bloques de granito e separada do litoral por un tramo que na actualidade se cubre con losa de formigón armado.



## Proceso 2. Rutas del mar y del patrimonio marítimo

A partir de la geolocalización en mapas de acceso público de los elementos inventariados en el proyecto, se crean posibles recorridos para que el público general pueda acercarse al patrimonio de manera recreativa en rutas diseñadas para hacer a pie, identificando su longitud y principales características de accesibilidad. Las rutas recorren áreas de especial interés paisajístico-patrimonial donde se pueden encontrar algunos de los vestigios más representativos del patrimonio marítimo inmueble, se proponen cuatro áreas: Broña (Outes), Porto do Son, Area Secada-Touro (Ribeira) y Boiro.

Este trabajo previo es en el que se basa el trazado de dos paseos guiados (Tabla 2) en los que se da a conocer el trabajo de inventariado y donde las personas participantes pueden experimentar y descubrir las arquitecturas del mar y su relación con el paisaje, esa comunión entre patrimonio construido y patrimonio natural. Una de las rutas que se realiza es de fácil acceso para fomentar la participación de personas de edad avanzada de las poblaciones cercanas con el objetivo de fomentar un diálogo intergeneracional que favorezca la transmisión de los valores y el saber hacer tradicional.

Los recorridos son guiados por personas expertas en patrimonio marítimo, medio ambiente y turismo que enseñan y analizan los elementos patrimoniales de la ruta con grupos de quince participantes como máximo.

## Proceso 3. Ruta en embarcación tradicional con expertos

Se planifica una jornada de ruta en el balandro Joaquín Vieta, construido en madera entre 1915 y 1916 en una de las históricas carpinterías de ribera de O Freixo (Outes) y restaurado para uso recreativo y divulgativo en 2010. El recorrido comienza desde el puerto de O Freixo, Outes, y cubre parte de la ría de Muros-Noia. Desde la embarcación (Figura 3) se puede visualizar el patrimonio arquitectónico estudiado en este proyecto, presente en toda la costa, y el existente en el medio de la ría, como son las bateas. La embarcación cuenta con un gran camarote que, permite combinar actividades en cubierta y en su interior, pudiéndose usar como sala de reuniones para el grupo de expertos integrantes de dicha ruta.

## Proceso 4. Difusión pública del patrimonio marítimo

Para alcanzar los objetivos del proyecto, es imprescindible difundir los valores del patrimonio marítimo estudiado a un público diverso, para lo que se utilizan dos estrategias de divulgación. La primera estrategia, para alcanzar a un público general de diferentes edades, plantea utilizar tanto las RRSS, como roll-ups y cartelería física. Se trata de explicar de manera sencilla y con ejemplos las diferentes tipologías de patrimonio y de divulgar las rutas y eventos.

La segunda estrategia, se centra en la divulgación académica y en entidades locales, se convoca a expertos e investigadores en la materia de patrimonio marítimo para la realización de artículos que se compilarán en una publicación que será difundida por entornos de interés en la materia.

Rutas guiadas del mar y del patrimonio marítimo		
Ruta	Recorrido	Patrimonio marítimo
<b>Ruta 1</b>		
Recorrido de 78,3 km en coche/bus que supone un itinerario de menos de dos horas combinado con paseos andando de no más de 3 km	Ensenada de Broña (Outes)	10 elementos inventariados
	La Chainza (Noia)	3 elementos inventariados
	Corrubedo (Ribeira)	3 elementos inventariados
	Touro - Area Secada (Ribeira)	6 elementos inventariados
	Areal-A Xunqueira (A Pobra do Caramiñal)	2 elementos inventariados
	Cabo de la Cruz (Boiro)	3 elementos inventariados
<b>Ruta 2</b>		
Recorrido de 2,2 km por paseo marítimo urbanizado practicable para personas con movilidad reducida	Paseo de Barrañán (Boiro)	2 elementos inventariados

Tabla 2: Planificación de las dos rutas guiadas del mar y el patrimonio marítimo. Traslato (2020-2022)





Figura 3: Ruta a bordo del balandro Joaquín Vieta, ría de Muros-Noia.  
Tono Mejuto para Traslato (2020-2022).

Proceso 5. Exposición de patrimonio marítimo

El último de los procesos, que se entiende como cierre del proyecto, es una exposición fotográfica bajo el nombre de *El patrimonio industrial del mar*. El primer paso en la concepción del proyecto expositivo es un proceso de selección de las construcciones inventariadas más representativas de cada uno de los ayuntamientos y de cada una de las tipologías objeto de estudio, con la intención de abarcar los edificios más representativos.

El diseño de la materialización de la exposición es una reinterpretación de la construcción de las cabrias, patrimonio marítimo mueble que servía para secar las redes en la costa. La reinterpretación consiste en una sucesión de pórticos de madera que acompañan el recorrido del visitante a través del espacio museístico y que delimitan unos planos donde se muestra el contenido fotográfico, invitando a detener la marcha y apreciar los ejemplos del patrimonio marítimo arquitectónico huella de la memoria de la cultura marítima gallega. Esta idea de exposición permite la itinerancia, a través de un sencillo montaje y desmontaje, para que pueda recorrer los ayuntamientos del litoral objeto del proyecto: Outes, Noia, Porto do Son, Ribeira, Boiro, A Pobra do Caramiñal, Rianxo y Dodro.

El trabajo de campo realizado culminó con el inventariado de sesenta construcciones (Tabla 3) en este tramo de costa de las rías de Muros-Noia y Arousa, en Galicia.

3. Resultados

3.1. Sobre el estudio y puesta en valor del patrimonio marítimo

El estudio partía de una hipótesis de categorización tipológica bastante amplia, sin embargo, tras la catalogación de los vestigios de construcciones existentes en este ámbito y del patrimonio marítimo inmueble documentado en toda la costa gallega, se considera necesaria la reflexión sobre esta categorización. Hay ciertos rasgos definitorios de las construcciones ligadas a la cultura marítima gallega, que según Carmona son: sus dimensiones moderadas, su relación directa con el mar y la situación general de abandono (Carmona Badía, 2010). Sin embargo, cada uno de los oficios tiene unas necesidades que se plasman en rasgos tipológicos definitorios de las construcciones que levantan para el desarrollo de la actividad. Por lo tanto, se definen seis categorías tipológicas que engloban a todas las edificaciones estudiadas (Figura 4):

Construcciones inventariadas			
Ayuntamiento	Tipología	Nombre	
Outes	Astillero tradicional	Lago-Abeijón	01
	Fábrica de salazón	O Freixo	02
	Muelle	Doka do Freixo	03
	Muelle	Vara	04
	Rampa	O Barqueiro	05
	Rampa y caseta	O Cacharulo	06
	Astillero tradicional y rampa	Becerra	07
	Rampa	Doble	08
	Astillero tradicional	Ciprián	09
	Conjunto de amarres		10
	Casetas de pescadores	Broña	11
	Astillero tradicional	Nimo	12
	Astillero tradicional	Lanchos e Garibaia	13
	Astillero tradicional	Farei	14
	Casetas de pescadores	A Barquiña	15
	Muelle	A Barquiña	16
Noia	Fábrica de salazón	A Barquiña	17
	Molino	A Chaínza	18
	Fábrica	La Noyesa	19
	Fábrica de curtidos	Cadarso	20

Porto do Son	Amarres de pedra	Praia Cabalo	21
	Fábrica de salazón	Gafa	22
	Fábrica de salazón	Ferrer	23
	Fábricas de salazón	Conjunto de Portosín	24
	Fábrica de salazón	Aguleira	25
	Fábrica de salazón	Porto do Son (Cudillar)	26
Ribeira	Fábrica de salazón	Praia do Prado	27
	Fábrica de salazón	Carraspello	28
	Fábrica de salazón	Soler	29
	Fábrica de salazón	Praia de Couso	30
	Lavadero	Penisqueira	31
	Muelle	Covasa	32
	Fábrica de salazón	Castiñeiras	33
	Rampa	Punta Ameixida	34
	Fábrica de salazón	Area Secada	35
	Fábrica de conservas	Area Secada	36
	Fábrica de salazón	Touro	37
	Rampa	Area Secada	38
	Rampas	Touro	39
	Secadero de pulpos		40
	Fábrica de conservas	Cerqueira	41
	Fábrica de salazón	Coroso	42
	Muelle	Tixosa	43
	Fábrica de salazón	Palmeira	44
Pobra do Caramiñal	Rampas	convento	45
	Fábricas de salazón	Conjunto Areal	46
	Fábrica de salazón	Punta Saleeira	47
	Fábricas de salazón	Conjunto San Lázaro	48
	Muelle	Ribeiriña	49
Boiro	Conjunto	Pazo de Goiáns	50
	Muelle	Telleira	51
	Muelle	Esteiro	52
	Fábrica de conservas	Jealsa	53
	Complejo	Cabo da Cruz	54
	Muelle	Cabo da Cruz	55
	Fábricas de salazón	Chazo	56
Rianxo	Rampa	Area Basta	57
	Embarcadero	Rianxo	58
	Dique	Tanxil	59
	Embarcadero	Leiro	60

Tabla 3: Relación de construcciones inventariadas. Traslato (2020-2022)



Figura 4: Esquemas de las seis tipologías de arquitecturas del borde litoral. De izquierda a derecha: (1) fábricas, (2) cetáreas, (3) aserraderos, (4) carpinterías de ribera, (5) molinos y (6) elementos auxiliares. Traslato (2020-2022)

(1) Las fábricas, que incluyen las de salazón, las conserveras, las balleneras y las acuícolas, todas ellas llevan a cabo el procesamiento y envasado de la materia prima procedente del mar (productos de la pesca y el marisqueo) para su posterior distribución y venta;

(2) Las cetáreas tradicionales que, generalmente, aprovechan enclaves que por sus características naturales facilitan la construcción de piscinas en las que esta modificación del medio hace posible criar marisco en unas condiciones casi idénticas a las naturales pero que han sido domesticadas;

(3) Los aserraderos procesan la madera, son fundamentales para la industria de construcción de barcos y, en menor medida, para la industria de las fábricas de procesamiento y envasado de alimentos;

(4) Las carpinterías de ribera, que incluyen los talleres y los astilleros tradicionales, donde se construían todas las embarcaciones que se utilizaban tanto para la pesca y el marisqueo como para el traslado de personas y mercancías;

(5) Los molinos, que incluyen los de mareas e hidráulicos, que precisan de la relación directa con el agua por ser esta su energía motriz; y

(6) Los elementos auxiliares, que comprende el grupo de elementos de ayuda o carácter transversal de las actividades principales, como son los secaderos, las rampas o las casetas de pescadores.

La sistematización y la recogida de la información en fichas posibilita, por un lado, el acceso a la información de manera directa y la comparación entre elementos de la misma categoría; y, por otro lado, la geolocalización de todas las construcciones inventariadas que sirve de base al trazado de rutas que ayudan a su difusión.

### 3.2. Sobre la participación y la divulgación del patrimonio

Teniendo en cuenta el enfoque interdisciplinar del proyecto, desde el patrimonio construido, el turismo y el medioambiente, y dada la profusión de actividades de participación y divulgación llevadas a cabo, se alcanzan varios resultados, algunos de ellos transversales y otros más específicos de alguna de las actividades en concreto.

Tanto en las mesas de debate participativo como en las diferentes rutas (Figura 5) se generan espacios de intercambio de ideas desde diferentes perspectivas donde se produce un aprendizaje mutuo e informal que genera la implicación de los participantes (Calvo et al., 2022) en la valorización de las edificaciones que albergaron los puestos de trabajo y los recuerdos de una vida de sus antepasados. El proyecto consigue alcanzar a diversos colectivos como son: expertos y académicos, instituciones locales, alumnado universitario y alumnado de ciclos formativos de la zona, asociaciones de patrimonio marítimo y otras asociaciones, servicios de orientación laboral y desarrollo local de los ayuntamientos implicados y público general. La heterogeneidad de los participantes hace que el aprendizaje mutuo y la activación de un interés compartido arraiguen y puedan producir una transmisión de saberes.

Desde de la concepción del patrimonio como elemento de identificación cultural, se incide especialmente en la importancia del diálogo intergeneracional. Este, ayuda a la construcción de una identidad comunitaria (Tambaum, 2022) y a la comprensión de que los valores y significados asociados al patrimonio están vinculados a las personas (Amaro and Oliveira, 2019) en una combinación de los referentes individuales con los colectivos, en este caso a través de los oficios del mar. El declive de los oficios tradicionales, por tanto, conlleva la posible pérdida de la memoria de los valores simbólicos asociados al patrimonio construido (Fabregat-Nodar, 2021) lo que supondría el olvido de los saberes colectivos enraizados en la sociedad y el paisaje que se pretende poner en valor.

A través de la difusión y divulgación se pretende transferir a las personas locales formas de pensar y mecanismos para comprender la complejidad del paisaje y el patrimonio existente (Lucca, 2017) que les permita desarrollar una actitud comprometida y transformadora para, a partir del reconocimiento de los valores identitarios del patrimonio construido (Cuenca López, 2023), fomentar la conservación sostenible de esos espacios de cara al futuro, en un contexto de posible interacción y contacto con personas de otros ámbitos que se acercan a través de los Caminos del mar a Santiago. Los diferentes canales de comunicación utilizados (Figura 6), intentan llegar a un público amplio y transmitir con claridad los conocimientos adquiridos y las descripciones de las diferentes tipologías estudiadas.



Figura 5: Desarrollo de las mesas de debate participativas *Conversaciones de ayer y de hoy* (imagen superior), y dos momentos de la Ruta guiada del mar y del patrimonio marítimo. Traslado (2020-2022)





A nivel formal normalmente son construcciones de planta rectangular, cerradas por cuatro muros y cubierta a dos aguas con acabado de teja.



Construidos en piedra para hacer frente a las corrientes y los vientos, arrancan de la línea de costa creando un área de protección.





Figura 6: Cartelería y publicaciones en redes sociales asociadas a la difusión pública del patrimonio marítimo. *Traslatio* (2020-2022)

Artículos publicados		
Autor/a/es/as	Título del artículo	
Miguel Alberto Abelleira Doldán	Tres naves varadas. Fábricas de salazón en A Pobra do Caramiñal	01
Iria Caamaño Franco y María Elvira Lezcano González	El patrimonio marítimo industrial. Pasado, presente y futuro en el ámbito cultural-turístico de Galicia	02
Carmen Fabregat Nodar	Rehabilitar el patrimonio de los oficios del mar	03
Iago Fernández Penedo	El patrimonio olvidado de la ría de Vigo. Tres casos singulares	04
Oscar Fuertes Dopico	La arquitectura del borde litoral: Un patrimonio construido como seña de identidad de la cultura del mar de Galicia	05
Patricia Sabiñ Díaz y Enrique Blanco Rodríguez	Arquitecturas del límite	06
Antonio Santiago Río Vázquez	El borde marino como paisaje de la modernidad	07
Alba Pérez Porto, Cristian Torres García y Jesús García Vázquez	Galicia enxebre	08

Tabla 4: Relación de artículos publicados. *Traslatio* (2020-2022)

En cuanto a la divulgación científica y académica, el volumen *Patrimonio marítimo: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago* (2021) agrupa ocho colaboraciones de personas expertas e investigadores (Tabla 4) además de las imágenes de los elementos inventariados. Se distribuyen los quinientos ejemplares de manera gratuita entre instituciones, asociaciones e investigadores, para que sea accesible al público experto interesado en la materia. Adicionalmente, el libro está disponible de forma libre y gratuita durante un año en la página web asociada al proyecto.

Por otro lado, tanto la ruta en embarcación tradicional como la publicación del libro consolidan las relaciones entre expertos en el patrimonio cultural marítimo, incentivan el debate, y reafirman el interés común por la valoración del pasado en el que han surgido las arquitecturas del mar, la importancia de su mantenimiento en el presente y su proyección de cara al futuro.

Así mismo, la ruta en embarcación tradicional permite la percepción y aproximación al patrimonio marítimo construido y su paisaje asociado desde un punto de vista que era habitual desde la relación productiva tradicional de los oficios con el mar y que actualmente es la relación que se establece, de manera recreativa, por los visitantes que acceden a través de los Caminos del mar a Santiago. Esta relación además explica el propio diálogo de las construcciones estudiadas con el mar y su conexión física con el mismo, así como con la franja litoral en la que se insertan. También añade al proyecto la experimentación de la travesía en el balandro Joaquín Vieta, ejemplo didáctico y tangible de lo que son las técnicas de construcción de la carpintería de ribera, declaradas Bien de Interés Cultural en 2019 por la Xunta de Galicia. Con el objeto de "reconocer su valor cultural singular en la conformación de la identidad del pueblo gallego y colaborar a la concreción de medidas para su salvaguarda" (Consellería de Cultura y Turismo, 2019).

Como cierre del proyecto, el primer montaje de la exposición (Figura 7), de carácter itinerante, se realiza en el *Museo do Pobo Galego*, edificio representativo del patrimonio gallego y de la lucha por la defensa de las raíces de la cultura gallega.

## 4. Discusión y conclusiones

En el proyecto *Traslatio*, se utilizan metodologías ampliamente probadas, con la innovación de combinar la investigación cualitativa con la participación y la divulgación para intentar dar respuesta a dos cuestiones: (1) la inexistencia de investigación sistemática del borde litoral del ámbito de estudio y la falta de identificación de las construcciones asociadas al sector productivo del mar existentes; y, (2) el desconocimiento y desafección de la población local con un patrimonio construido que atestigua una herencia cultural que ha dejado huellas en el territorio y es parte de la identidad de la región, pero que con el declive de los oficios tradicionales ha caído en el olvido. Además, se aprovecha la oportunidad que ofrece la relación contextual con los Caminos del mar a Santiago y la difusión turística que estos conllevan. En ese sentido, consideramos que el modelo desarrollado es extrapolable a otros territorios y a otros ámbitos del saber.



Figura 7: Montaje de la exposición Traslatio: El patrimonio industrial del mar, en Santiago de Compostela. NosoCoop. para Traslatio (2020-2022).

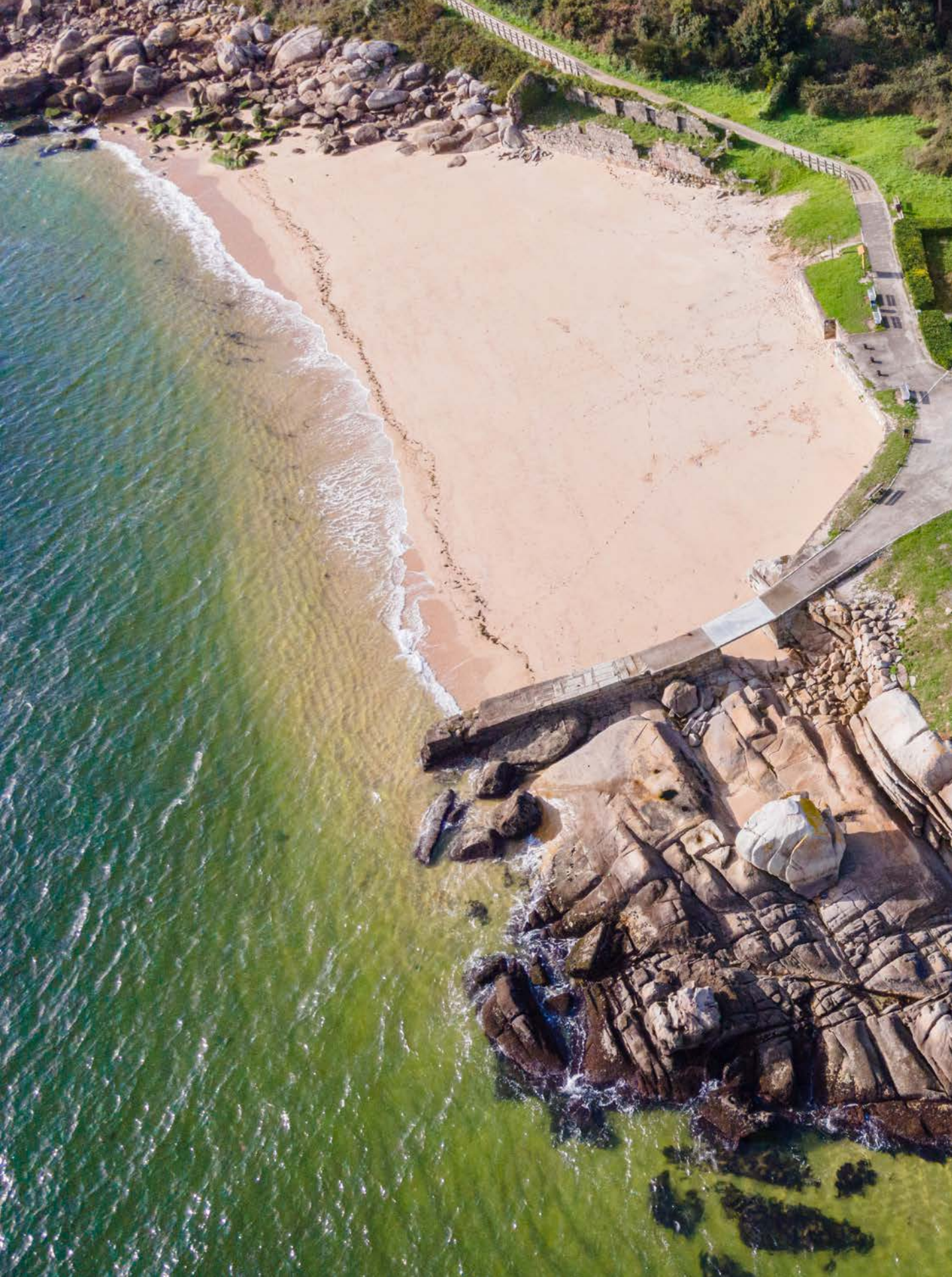




Figura 8: Ruinas de secadero de pulpos, fábrica conservera, fábrica salazón y muelle en Area Secada-Touro (Ribeira). NosoCoop para Trastato (2020-2022)

A pesar del balance positivo, el proyecto de Traslato tiene ciertas limitaciones que cabe tener en cuenta de cara a futuras investigaciones en este campo. El alcance de este proyecto en sentido geográfico es limitado y viene determinado por las bases de la convocatoria que lo financia, sin embargo, dada la práctica inexistencia de estudios similares, se plantea como un piloto que abre las puertas a seguir estudiando la costa gallega en general, y en particular cada una de sus rías.

El trabajo de catalogación, enmarcado en un proyecto no solo de investigación sino también de divulgación a un público general, está enfocado a comenzar a generar un conocimiento interdisciplinar, a compartir ubicaciones para crear rutas para la difusión del patrimonio marítimo construido, para la comprensión del paisaje del borde litoral. No se alcanza una descripción exhaustiva de cada uno de los bienes inventariados, por lo que cabe profundizar en este campo en futuras investigaciones académicas. En cuanto a la participación, hay que tener en cuenta la limitación que supone la ausencia de un estudio de percepción social. Dado que a percepción del patrimonio cultural desde la academia no es la misma percepción que el público general tiene (Castillo et al., 2015), se hace difícil evaluar el grado de compromiso, implicación y apropiación conseguida a través de las actividades llevadas a cabo para que se llegue a producir la transmisión de saberes tanto a nivel local como con relación a los peregrinos.

Sin embargo, consideramos que en ese sentido este proyecto es también un inicio y que abre un campo en el que se puede profundizar y potenciar al máximo los procesos participativos hasta llegar a situaciones de co-aprendizaje y/o co-diseño. Con relación a la participación y la difusión este estudio, dadas sus limitaciones, no alcanza a toda la población del ámbito de estudio. Sería conveniente, a través de otros proyectos, ampliar los objetivos en este sentido y plantear la difusión más allá de los estudiantes universitarios a estudiantes de otros niveles.

En cuanto a la perspectiva arquitectónica, apremia la necesidad de profundizar en el estudio de las construcciones de los oficios del mar de cara a ponerlas en valor y preservarlas del olvido y la ruina, ya que es crucial para la identidad y la cohesión social y para construir una sociedad abierta, inclusiva y pluralista. La definición y categorización tipológica, apoyada en la representación iconográfica y la recopilación sistematizada de información, pretende establecer una base para futuras investigaciones sobre el patrimonio marítimo en este u otros ámbitos geográficos y desde perspectivas múltiples.

En ese sentido, el punto de vista de la arquitectura tiene la capacidad de abordar el objeto de estudio desde perspectivas cuantitativas, cualitativas y simbólicas (Llorca, 2021) lo que le otorga una ventaja estratégica en este campo de investigación. El patrimonio cultural, natural y paisajístico, constituye un elemento clave de afirmación de identidades y de cohesión social, además de ser un factor esencial para el desarrollo económico. Por lo tanto, la arquitectura, debe trascender lo técnico

y contribuir a lo social, empezando por cimentar la sensibilización hacia la preservación del patrimonio (OSE, 2009), el vehículo para lo cual es la divulgación y la participación.

Entendiendo que el patrimonio arquitectónico marítimo gallego es un recurso que (Figura 8), asimilándolo a los valores del patrimonio industrial, atestigua la memoria histórica de la comunidad marítima local, de los oficios, usos y costumbres; representa unos significados estéticos asociados a las formas materiales y técnicas constructivas de la industria que le dio origen; expresa la eficiencia de una arquitectura creada desde los oficios, para un uso productivo; plasma los sentimientos de una tradición cultural convertida en símbolos de la identidad marítima gallega; y manifiesta su potencial utilidad para reciclarse y albergar nuevos usos.

Es por ello por lo que merece la pena entender que la sensibilización social favorece el contexto social y legitima la conservación y la rehabilitación del patrimonio arquitectónico que ha de hacerse de manera que la transición entre memoria y valores simbólicos del pasado se refleje en la potenciación de lo colectivo y del paisaje a través de la propia construcción.

Para ello se propone, de cara al futuro:

- Defender una visión integral del patrimonio marítimo y promover su estudio transversal involucrando a universidades e instituciones;
- Promover que las administraciones defiendan su singularidad específica, su integridad y su sostenibilidad de manera coordinada;
- Establecer criterios de restauración que eviten que se desvirtúe la memoria de los espacios y se respete la autenticidad de las construcciones;
- Fomentar la conciencia y la participación ciudadana;
- Impulsar usos adecuados y diversos;
- Orientar la divulgación y la didáctica sobre este sector patrimonial hacia la educación y el turismo;
- Facilitar actuaciones que promuevan la conservación y puesta en valor del patrimonio marítimo.

## 5. Agradecimientos

Las dos fases del proyecto contaron con la financiación obtenida en concurrencia competitiva en las convocatorias de ayudas de la Xunta de Galicia (Xacobeo 21-22).

La primera fase del proyecto Traslato fue incluido dentro de una guía de buenas prácticas de Educación, Divulgación y Turismo Científico elaborado por AFIPRODEL (2021), Asociación Finisterrae de profesionales de desarrollo local con carácter independiente. Las buenas prácticas definidas en la guía consisten en actividades que promueven reflexiones, propuestas o experiencias en divulgación, que logran establecer lazos de comunicación con los distintos grupos de interés, visitantes o pertenecientes

a la comunidad local y que aportan beneficios sociales y económicos para proteger y mantener el patrimonio cultural y natural local.

"Traslato: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago" ha sido galardonado como *Proyecto seleccionado* en la categoría de *Investigación y difusión* de la XVI BEAU (XVI Bienal española de arquitectura y urbanismo. Me—dio Pla—zo. Somos la arquitectura que vivimos. 2023)

**Conflicto de intereses:** Los autores declaran no tener conflictos de intereses.

© **Derechos de autor:** Óscar Fuertes-Dopico, Iago Fernández-Penedo y Carmen Fabregat-Nodar, 2025.

© **Derechos de autor de la edición:** *Estoa*, 2025.

## 6. Referencias bibliográficas

- Abelleira Doldán, M. A. (2021). Tres naves varadas. Fábrica de salazón en A Pobra do Caramiñal. En I. Fernández Penedo y Ó. Fuentes Dopico (Eds.), *Patrimonio marítimo: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago*, 13-17.
- AFIPRODEL (2021). *Guía de Buenas Prácticas "O teu Xacobeo 21-22, Asociación Finisterrae de profesionales de desarrollo local"* <https://afiprodel.org/afiprodel/wp-content/uploads/2021/10/BOAS-PRACTICAS-CIENCIA-NO-CAMINO.pdf>
- Amaro, A. & Oliveira, L. (2019). IoT for Playful Intergenerational Learning about Cultural Heritage: The LOCUS Approach. *Proceedings of the 5th International Conference on Information and Communication Technologies for Ageing Well and e-Health - ICT4AWE*; ISBN 978-989-758-368-1; ISSN 2184-4992, SciTePress, 282-288. <https://doi.org/10.5220/0007747202820288>
- Azumendi, L. (2005). La arquitectura y el paisaje. En S. Marchán (Coord.), *Molinos de mar y estuarios*, 17-38.
- Caamaño-Franco, I., & Andrade-Suárez, M. (2021). The Way of Saint James and the Xacobeo as polysemic phenomena: Reflections through the study of their media image. *Revista Galega De Economía*, 30(3), 1-20. <https://doi.org/10.15304/rge.30.3.7485>
- Caamaño-Franco, I. y Lezcano González, M. E. (2021). El patrimonio marítimo industrial. Pasado, presente y futuro en el ámbito cultural-turístico de Galicia. En I. Fernández Penedo y Ó. Fuentes Dopico (Eds.), *Patrimonio marítimo: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago*, 13-17.
- Calvo, M., Cruickshank, L., & Sclater, M. (2022). Exploring mutual learning in co-design. *Discern: International Journal of Design for Social Change, Sustainable Innovation and Entrepreneurship*, 3(2), 79-96.
- Carmona Badía, X. (2010) Lo material y lo inmaterial en el Patrimonio Industrial de Galicia: notas sobre su situación y características. En M. G. Álvarez Areces (Coord.), *Patrimonio Industrial y Paisaje: V congreso sobre patrimonio industrial y la obra pública en España*. Gijón, Editorial CICEES, 533-540.
- Castillo, A., Yáñez, A., Domínguez, M. & Salto, I. (2015) Citizenship and heritage commitment: looking for participatory methodologies adapted to the urban cultural heritage context. In M. Di Stefan (Ed.), *18 ICOMOS General Assembly: Symposium, Firenze, Italia 9-14 November 2014: heritage and landscape as human values Conference Proceedings*. Napoli, Giannini, 416-422.
- Consellería de Cultura y Turismo (2019), DECRETO 52/2019, de 9 de mayo, por el que se declaran bien de interés cultural las técnicas constructivas de la carpintería de ribera. *Xunta de Galicia, DOG nº99 de 27/05/2019, 25703-25722*. [https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2019/20190527/AnuncioG0535-200519-0001\\_es.pdf](https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2019/20190527/AnuncioG0535-200519-0001_es.pdf)
- Cuenca López, J. M. (2023). La educación patrimonial como eje articulador para la formación de los agentes patrimoniales y turísticos orientada a la sostenibilidad de los paisajes culturales. En J. Morillas Alcázar (Ed.), *El Observatorio en Turismo Patrimonial Sostenible en Andalucía: análisis, diagnóstico, adecuación, innovación y transferencia*, 213-227.
- Fabregat-Nodar, C. (2021). Rehabilitar el patrimonio de los edificios del mar para coser la brecha entre pasado y futuro. En I. Fernández Penedo y O. Fuertes Dopico (Ed.), *Patrimonio marítimo: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago*, 24-31.
- Fernández Penedo, I. (2021). El patrimonio olvidado de la ría de Vigo. 3 casos singulares. En I. Fernández Penedo y O. Fuertes Dopico (Ed.), *Patrimonio marítimo: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago*, 13-17.
- Fuertes Dopico, O. (2021). La arquitectura del borde litoral un patrimonio construido como seña de identidad de la cultura del mar de Galicia. En I. Fernández Penedo y O. Fuertes Dopico (Ed.), *Patrimonio marítimo: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago*, 13-17.
- Fuertes Dopico, O. (2019). *Valorización y estudio del patrimonio marítimo preindustrial vinculado a los edificios del mar del borde litoral de la provincia de A Coruña. Proyecto de investigación*. Deputación da Coruña.
- Fuertes Dopico, O. y Varela Lojo, F. (2014). *Las arquitecturas del mar*. Fundación Universidad de A Coruña.
- Llorca, J. (2021). Aporías de la investigación en arquitectura: adaptación del modelo científico en la producción y divulgación del conocimiento explícito. *ACE: Architecture, City and Environment*, 16(46), 9531. <http://dx.doi.org/10.5821/ace.16.46.9531>
- Lucca, E. (2017). Estrategias y metodologías de formación de equipos interdisciplinarios para trabajar en hábitat. *Hábitat y Sociedad*, 10, 15-34. <http://dx.doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2017.i10.02>
- Manzini Marchesi, L. (2011). El significado cultural del patrimonio. *Estudios del Patrimonio Cultural*, 6, 27-42.
- Moscarella, R., López, L., & Lois González, R. C. (2020). Who is interested in developing the way of Saint James? The pilgrimage from faith to tourism. *Religions*, 11(1), 24. <https://doi.org/10.3390/rel11010024>
- OSE [Compilador], (2009). *Patrimonio natural, cultural y paisajístico: claves para la sostenibilidad territorial*. Madrid. Observatorio de la Sostenibilidad en España. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Fundación Biodiversidad. Fundación General de la Universidad de Alcalá.
- Padín, C., y Pardellas de Blas, X. (2015). Patrimonio y turismo sostenible en el Camino de Santiago: la gestión de las administraciones locales del itinerario francés en Galicia. *PASOS: Revista de turismo y patrimonio cultural*, 13(6), 1413-1423. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2015.13.098>
- Pereira, D. (2000). *O patrimonio marítimo de Galicia*. Cambados: Federación Galega pola Cultura Marítima.
- Pereira, D. (2008). Patrimonio marítimo galego: un diagnóstico actual. *Adra: revista dos socios e socias do Museo do Pobo Galego*, 3, 25-44.
- Pérez Porto, A., Torres García, C. y García Vázquez, J. (2021). Galicia enxebre. En P. Sabín Díaz, P. (Coord.), I. Fernández Penedo y O. Fuertes Dopico (Eds.), *Patrimonio marítimo: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago*, 13-17.

- Río Vázquez, A. S. (2021). El borde marino como paisaje de la modernidad. I. Fernández Penedo y O. Fuertes Dopico (Ed.), *Patrimonio marítimo: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago*, 13-17
- Rossi, A. (2018). Tipología, Manualística y Arquitectura. En M. Puente (Ed.) y F. Serra i Cantarell (trad.), *Posicionamientos*. Barcelona: Editorial GG, 29-45.
- Rudofsky, B. (1977). *Architecture without architects, an introduction to nonpedigreed architecture*. New York: The Museum of Modern Art, Distributed by Doubleday Garden City.
- Sabín Díaz, P. y Blanco Rodríguez, E. (2021). Arquitecturas del límite. I. Fernández Penedo y O. Fuertes Dopico (Ed.), *Patrimonio marítimo: el patrimonio marítimo de los caminos del mar a Santiago*, 13-17
- Sobrino Simal, J. y Sanz Carlos, M. (2019) Pensando el patrimonio industrial. Los retos del siglo XXI. Periférica. *Revista para el análisis de la cultura y el territorio*, 20, 88-99.
- Tambaum, T. (2022). Intergenerational Learning in Action. *Third International Handbook of Lifelong Learning*. Springer, Cham. 1-24 [https://doi.org/10.1007/978-3-030-67930-9\\_35-1](https://doi.org/10.1007/978-3-030-67930-9_35-1)