

## **La reutilización del patrimonio industrial como recurso turístico.**

### **Aproximación geográfica al turismo industrial**

**Carlos J. Pardo Abad**

*Departamento de Geografía*

*Universidad Nacional de Educación a Distancia*

*cj.pardo@terra.es.*

#### **Resum**

L'article analitza el patrimoni industrial des del punt de vista de les possibilitats ofertes com a recurs turístic. La recuperació del passat i el reforç de la memòria col·lectiva són a la base de totes les experiències de reutilització turística d'aquest ric i extens patrimoni. Els exemples són nombrosos a tots els països desenvolupats, tot i que van començar en primer lloc als països del Nord d'Europa. Museus, centres culturals, centres d'interpretació... s'han creat on abans hi havia velles fàbriques, després abandonades. Unides de vegades a rutes turístiques de caràcter industrial, s'han convertit ja en un important atractiu pels nombrosos visitants que busquen les fites més significatives del nostre passat industrial. Apareix així una nova tendència turística, el turisme industrial, que té una clara referència geogràfica perquè busca els valors culturals d'uns paisatges de vella vocació industrial i de fort contingut econòmic i social.

**Paraules claus:** Patrimoni, revalorització, ruta industrial, museu, turisme industrial.

## Resumen

El artículo analiza el patrimonio industrial desde el punto de vista de las posibilidades ofrecidas como recurso turístico. La recuperación del pasado y el refuerzo de la memoria colectiva están en la base de todas las experiencias de reutilización turística de este rico y extenso patrimonio. Los ejemplos son numerosos en todos los países desarrollados, aunque empezaron en primer lugar en los del Norte de Europa. Museos, centros culturales, centros de interpretación... se han creado en lo que antes fueron viejas fábricas luego abandonadas. Enlazados a veces mediante rutas turísticas de carácter industrial, se han convertido ya en un importante atractivo para numerosos visitantes que buscan los hitos más significativos de nuestro pasado industrial. Aparece así una nueva tendencia turística, el turismo industrial, que tiene una clara referencia geográfica porque busca los valores culturales de unos paisajes de vieja vocación industrial y de fuerte contenido económico y social.

**Palabras clave:** Patrimonio, revalorización, ruta industrial, museo, turismo industrial.

## Abstract

This paper analyzes the opportunities that the industrial heritage offers as a tourist resource. This rich and widespread industrial legacy is used as a tool to recover past and collective memories. There are numerous examples in all developed countries, although the first experiences were in Northern European countries. Museums, Cultural and interpretation centers have been created in old abandoned factories. Progressively, these factories sometime unified in industrial routes have increasingly become a new attraction for those interested in finding more about our industrial past. A new tourist theme has appeared, the so called industrial tourism, that has an important geographic content since it tries to recover the cultural, social and economic values of the old industrial landscapes.

**Keywords:** Heritage, revalorization, industrial routes, museum, industrial tourism.

## 1. Un nuevo marco conceptual

El concepto de patrimonio hace referencia a los restos materiales de épocas pasadas y su estudio es una forma de aproximación a las características económicas, sociales y tecnológicas de otros momentos de la historia. No es difícil

entender el interés que eso despierta en la sociedad actual y las posibilidades que presenta para el turismo. El patrimonio es un concepto amplio que ha estado siempre muy sesgado hacia los valores que se podrían denominar “histórico-artísticos”, desplazándose muchos turistas hacia museos de pintura, edificios singulares, rutas históricas, etc. Sin embargo, no se debe excluir de lo patrimonial a lo producido por la industrialización en los dos últimos siglos (Casanelles Rahola, 1988, p. 13).

La idea de patrimonio ha evolucionado a la par que la sociedad. De ser concebido y valorado por criterios puramente estéticos (lo “bello”), ha pasado a englobar todo aquello que sirve de testimonio de una época y puede ser objeto de estudio para comprender el pasado y reforzar la memoria colectiva. Los objetos de la época industrial no pueden ser discutidos como patrimoniales; son el testimonio de una época pasada trascendental para la historia de la humanidad, sólo comparable por sus efectos y avances a la revolución neolítica.

Tras los viajes ilustrados interesados en las más variadas observaciones, incluidas las referentes a la industria, y la fascinación que producía el progreso técnico en el hombre del siglo XIX, el interés por lo industrial decayó con el siglo XX (Capel, 1996, p. 14). Desde ese momento lo cultural se identificó con lo artístico y el arte se convirtió en el gran protagonista para el turismo. Además, la intensificación industrial producida con la segunda fase de la industrialización convirtió a sus avances y manifestaciones materiales en algo normal y habitual y, por lo tanto, con menor poder de atracción. La aparición del turismo de masas tras la Segunda Guerra Mundial, con viajeros poco interesados en aquello que no fuera sol y playa, acabó por liquidar el interés por las industrias.

Desde mediados de la década de 1970, en que comienza una profunda crisis económica y se generalizan los cierres de fábricas, se inicia nuevamente la atracción por las instalaciones industriales, sobre todo las abandonadas dentro del espacio urbano. Chimeneas entre edificios, máquinas en desuso, parcelas en emplazamientos ya históricos, etc. crearon un fuerte impacto sobre el ciudadano, los poderes locales y el investigador en los países llamados de vieja industrialización.

El proceso industrializador fue muy selectivo y no afectó por igual a los distintos territorios. Esto incide aún más en el carácter patrimonial de sus restos materiales porque identifican como emblema a las zonas o ciudades en las que se llevó a cabo la primera Revolución Industrial. Su conservación mantiene vivo el recuerdo de un pasado no muy lejano y puede convertirse en un motor de desarrollo económico mediante políticas que incentiven su reutilización cultural.

El patrimonio industrial es el más joven de todos los patrimonios porque abarca un conjunto de estructuras, piezas y máquinas que han sido utilizadas en muchos casos hasta fechas recientes. También se caracteriza por ser muy amplio debido a los numerosos restos disponibles en los países industrializados. Esto obliga a la aplicación de políticas de conservación selectivas en búsqueda de aquellos elementos más significativos. También influye el hecho de que a lo largo de la industrialización se han seguido modelos más o menos uni-

formes, lo cual tampoco se aleja demasiado de lo sucedido con las construcciones artísticas de otras épocas.

Aunque este artículo tiene como objetivo principal presentar algunas actuaciones encaminadas a la reutilización turística del patrimonio industrial, nos vamos a detener antes, aunque sea de forma breve, en las reflexiones que se han producido en torno a este legado poco conocido y próximo a todos pero sin los valores de antiguo o artístico en su sentido tradicional. Las aproximaciones han sido diversas y desde campos muy distintos, lo que otorga a este patrimonio la característica de ser un foco de análisis pluridisciplinar.

Superado ya el primer momento del puro conocimiento científico, centrado en el inventariado y análisis de estructuras y territorios industriales, en la actualidad destaca la vertiente social y cultural en todo lo relacionado con este patrimonio y no extraña que una de las aproximaciones al tema se centre en este patrimonio como objeto de reutilización y como recurso de atracción turística (Bergeron, 2003; Álvarez Areces, 2003; Gómez Prieto, 2002). Se trata de presentar las amplias posibilidades que ofrece el legado industrial, no sólo de reutilización sino también de reinterpretación de un pasado técnico, económico y social verdaderamente sugerente. La apertura de museos industriales y de centros de interpretación son una muestra de ello, aunque se abren muchos interrogantes sobre las vías y formas de promoción turística más adecuada o sobre los vínculos a establecer con los promotores turísticos locales o regionales de cara a poder acercar a un público cada vez más exigente y selectivo una oferta cultural como la que nos ocupa.

El patrimonio industrial también se ha interpretado como un medio para alcanzar, a través de su necesaria rehabilitación, una dinamización cultural en las áreas afectadas por el cierre y abandono de la actividad productiva. Esta aproximación supera el mero aprovechamiento turístico y se acerca a la consideración del patrimonio industrial como un bien cultural. Se entiende, en este sentido, como una herencia de nuestros antecedentes industriales, no sólo técnicos o económicos sino también humanos y sociales. Esta consideración ha irrumpido con fuerza en toda Europa y ha aprovechado las sinergias que otorga el patrimonio como objeto de intervención por parte de los programas de desarrollo territorial (Álvarez Areces, 2001 y 2003). Los restos industriales se consideran parte de nuestra identidad cultural y como tales se han convertido en objeto de demanda y consumo.

Muy relacionada con esta perspectiva aparece la idea del patrimonio industrial como elemento básico de los paisajes industriales y de la cultura del territorio. Se trata de mostrar los vínculos entre los patrimonios industrial y territorial, potenciando los restos materiales de la industrialización en su contexto espacial (Benito del Pozo, 2002). En los espacios industriales se creó con el tiempo un paisaje singular producto de la concentración de fábricas, minas, almacenes, infraestructuras ferroviarias..., es decir, todo un entramado variado y complejo de tratar tras el cierre masivo de centros en las áreas de industrialización histórica. Surge, así, una nueva geografía de amplias posibilida-

des de cara a la recuperación de esos grandes contenedores industriales (Feliú Torras, 1998).

En las ciudades, esta visión territorial y paisajística se estudió con detenimiento y fueron muchos los estudios realizados sobre el cierre de las viejas fábricas y la aparición de paisajes caóticos (“cementeros industriales”) como síntoma del declive o crisis metropolitana. Con el tiempo se pudo comprobar la capacidad de respuesta urbana para salir de la crisis, eso sí, en un contexto nuevo a nivel económico y urbanístico. En el proceso de superación del marco de la vieja industrialización se perdió mucho patrimonio de alto valor emotivo para la memoria colectiva (Landabaso, 1989; Roux, 2000).

Otra vía de análisis ha sido la de las diferentes respuestas que el patrimonio industrial ha encontrado desde el punto de vista jurídico y de protección legislativa. Se nota, por lo menos en el caso español, la tardía reacción en comparación con otros países europeos. Se hace referencia a que la asociación entre patrimonio industrial y testimonio cultural es un fenómeno reciente en términos normativos (Alonso Ibáñez, 1999 y 2002). El tratamiento de este patrimonio en la legislación de las Comunidades Autónomas es muy diferenciado. En la década de 1990 las alusiones al patrimonio industrial eran escasas o nulas y sólo a partir del bienio 1998-1999 las legislaciones se hacen más explícitas, y también más divergentes en cuanto a los criterios de definición y protección (Magna Perales, 2002).

Por último hay que destacar los estudios efectuados en torno a la arquitectura industrial y los valores estéticos propios de una época y de una forma de entender el concepto de adaptabilidad constructiva a una determinada función económica. Se insiste en la estandarización de la arquitectura industrial que nace del principio de economía de empresa, pero también se alude a los diferentes lenguajes o formas constructivas que adoptan las empresas como medio de crearse su propia identidad. Todos estos aspectos aumentan las posibilidades de reutilización cultural del patrimonio industrial y en ello intervienen poderosamente las razones estéticas del edificio conservado (Aguilar Civera, 1998 y 2003; Stratton, 2000).

## **2. Interés por la recuperación del patrimonio industrial**

El patrimonio industrial se caracteriza por una arquitectura de carácter efímero que pronto se ve afectada por la obsolescencia de las estructuras ante la rapidez evolutiva de los procesos técnicos. El cambio en los paisajes industriales es más importante que en otro tipo de paisajes; hay menos permanencia, menos inercia, y a toda innovación productiva le siguen profundas alteraciones formales y estéticas. El presente pronto acaba y rápidamente asoma un pasado que brinda amplias posibilidades de intervención y recuperación, al amparo de una creciente conciencia social favorable al mantenimiento de los testimonios industriales.

La desaparición incontrolada de amplias zonas industriales, sobre todo en las ciudades, ha sido espectacular y las fábricas se han convertido en los principales elementos de liberación de suelo urbano, tal y como lo hicieron en el siglo XIX las murallas y conventos (Sobrino Simal, 1998, p. 21). La destrucción se ha debido, en parte, a la ausencia de inventarios para conocer los elementos más significativos de cara a su protección y conservación. También ha influido la falta de una auténtica investigación en el campo del patrimonio industrial.

El abandono y desaparición de bienes industriales es un auténtico derroche cultural por todo aquello que representan de otras épocas de la industrialización, y material por sus especiales condiciones de acceso, situación urbana, iluminación, amplias superficies, etc. Ello evitaría la proliferación de los llamados *baldíos industriales* (Pardo Abad, 1991, p. 97), es decir, los espacios industriales improductivos tras el cese de actividad. Denominados en francés como *friches industrielles* y en inglés como *industrial derelict lands*, estos baldíos fueron los causantes de los paisajes caóticos y casi cadavéricos de las zonas de la primera industrialización antes de su reutilización. Se convirtieron en testimonios de otra época y presentaron, con el tiempo, variadas posibilidades de recuperación en forma de museos, equipamientos públicos o centros culturales, además del hecho puntual del mantenimiento de chimeneas, puentes, máquinas, etc. En la reutilización interviene el propio estado de las estructuras industriales, su localización y el nivel de significación que representen. El patrimonio industrial, por lo tanto, se define por su espacialidad, es decir, se asienta en un lugar concreto y las características técnicas, culturales e históricas de ese lugar acabarán determinando su conservación y dando singularidad al emplazamiento industrial.

La recuperación evita la destrucción sistemática de las muestras de nuestro pasado industrial. Las pérdidas, en cualquier caso, han sido numerosas por la incomprensión mantenida durante demasiado tiempo hacia este patrimonio y la especulación ejercida en el ámbito urbano. Sólo una correcta conservación y gestión del patrimonio industrial puede evitar este tipo de situaciones, y ello en el marco de un proceso más general de investigación y selección de propuestas de protección de los elementos industriales más significativos. De esta forma se podría evitar el destrozo gratuito e impropio que se ha realizado tantas veces, conservándose el pasado colectivo, dando uso a edificios abandonados y reactivando económicamente a la ciudad o territorio en cuestión. En todo ello debe otorgarse al turismo un papel fundamental.

La recuperación del patrimonio industrial empezó a finales de la década de 1950 y principios de la de 1960 en Gran Bretaña, pero en la mayor parte de los países se retrasó hasta la década de 1970 coincidiendo con la reestructuración industrial motivada por la crisis económica. Fue entonces cuando se generalizó el interés por los edificios en desuso y las áreas de vieja industrialización.

Se amplió la noción de monumento, hasta esas fechas muy clásica y limitativa, para quedar englobado todo el legado industrial en el más amplio y moderno concepto de patrimonio cultural. Aumentaron los trabajos de investigación y las publicaciones, organizándose a la par varios coloquios y congresos desde

1973, y se crearon los primeros museos centrados expresamente en la difusión y comprensión de los restos materiales de la industrialización. Entre ellos destaca el Museo de Ironbridge, en Gran Bretaña, que es considerado uno de los lugares en los que comenzó la Revolución Industrial porque fue allí donde por primera vez se fundió hierro con carbón mineral. Este museo abarca los distintos testimonios que se extienden a lo largo de doce kilómetros en el valle del río Severn y su implantación influyó en otros museos industriales que se abrieron después por todo el mundo. En Gran Bretaña, el patrimonio industrial está ya totalmente asimilado como parte de su patrimonio cultural y en muchos folletos turísticos de ciudades o regiones se recoge información sobre algún elemento industrial.

En Ironbridge se celebró en 1973 la primera conferencia internacional sobre patrimonio industrial y como resultado se creó *The International Comitee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), que fue desde entonces la asociación de referencia para otras organizaciones nacionales y locales. En 1975 se realizó otra conferencia en Bochum (Alemania) y en 1978 en Suecia, constituyéndose desde entonces la TICCIH como una asociación permanente con reuniones posteriores cada tres años en distintas ciudades europeas y norteamericanas (Casanelles Rahola, 2002, p. 311).

Durante todo este periodo la conservación de lo industrial se fue extendiendo por los países del Norte de Europa, Estados Unidos y Canadá, en primer lugar. Luego por los países del Sur de Europa que, aunque no habían formado parte del primer núcleo industrial, sí tenían áreas que habían iniciado el proceso tempranamente y contaban con elementos importantes. La Europa del Este se apuntó más tarde al movimiento por el patrimonio industrial y, aún más recientemente, Asia y América del Sur.

El patrimonio industrial ha acabado por lograr el debido reconocimiento cultural como testimonio del pasado económico, técnico y social de los siglos XIX y XX, tal y como se puede observar a partir de las actuaciones llevadas a cabo por el Comité de Patrimonio de la UNESCO. Este organismo elabora la Lista del Patrimonio Mundial y fue en el año 1978 cuando incluyó en dicha lista el primer emplazamiento industrial, en concreto, la mina de sal de Wieliczka en Polonia. Desde entonces se han ido incluyendo otros más (Salina de Arc-et-Senans, 1983; Ironbridge, 1986; Völklingen, 1994; Crespi d'Adda, 1995; etc.) tras superar la dura competencia que ofrecían otras candidaturas, lo que demuestra que la UNESCO se ha convertido en el apoyo más firme en la conservación de los testimonios de la industrialización. Se define lo patrimonial de una manera amplia y poco restrictiva (lo que se convierte con toda probabilidad en la clave fundamental del éxito de su actuación) y cataloga lugares muy distintos que van desde fábricas a medios de comunicación y restos arqueológicos.

En la actualidad se está adoptando un criterio más completo del patrimonio industrial, valorándose no sólo los edificios puntuales y concretos sino también el paisaje industrial en su conjunto. De esta forma se consiguió inscribir en la

lista de los lugares Patrimonio de la Humanidad a la zona de Blaenavon y al Valle del Derwent (Reino Unido) en los años 2000 y 2001, respectivamente.

En España las iniciativas de protección y conservación son relativamente recientes. Los primeros encuentros para debatir las cuestiones más importantes del patrimonio industrial tuvieron lugar en la década de 1980, como las I Jornadas sobre la Protección y Revalorización del Patrimonio Industrial celebradas en Bilbao en 1982. Desde entonces han tenido lugar diferentes reuniones sobre patrimonio industrial y obra pública (Sevilla, 1990), arqueología industrial de Cataluña (L'Hospitalet del Llobregat, 1991), el VII Congreso Internacional de la TICCIH (Madrid, 1992), sobre gestión del patrimonio industrial (Bilbao, 2001), etc.

Desde el punto de vista normativo destaca la Ley de Patrimonio Histórico Español, de 25 de Junio, que da inicio (aunque sin tratamiento específico) a la protección del patrimonio industrial en nuestro país. Esta se amplía a nivel autonómico con una serie de textos, muchas veces heterogéneos y con enfoques distintos. Desde el año 2000 está en marcha el Plan Nacional de Patrimonio Industrial del Instituto del Patrimonio Histórico Español, iniciativa que tendremos ocasión de comentar más adelante. Las primeras intervenciones en el marco de este plan se elevan a 49 y en todas ellas la concepción que preside la conservación es global e incluye no sólo la maquinaria y los edificios fabriles aislados sino también los conjuntos, los paisajes industriales y los entornos socioeconómicos.

En España ya son muchos los ejemplos de recuperación de viejos edificios industriales, que se reparten por todas las Comunidades Autónomas con experiencias de reutilización basadas mayoritariamente en programas culturales y de musealización de los restos materiales. Especialmente destaca Cataluña, en donde se ha creado en torno al Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya con sede en Terrassa (antiguo “vapor” Aymerich, Amat i Jover) todo un sistema museístico descentralizado, con un total de 16 museos dependientes.

Este sistema aspira a integrar en esa amplia red de museos todo el proceso de industrialización de Cataluña y explicar uno de los principales activos de la cultura catalana contemporánea. Se han creado museos de temática única y singular en todos los puntos en los que ha sido posible, como el del papel, el del corcho, el del ferrocarril, el del cemento... Es un modelo de referencia obligada en la museología industrial europea no sólo por la riqueza de las colecciones sino también por la descentralización territorial planteada por toda Cataluña y la variedad de arquitecturas industriales rehabilitadas.

La idea del museo nació en 1976, cuando todavía había muy pocos museos en Europa de estas características. En 1981 se asumió como proyecto oficial y se barajaron varios edificios como sede del museo (entre ellos, la estación del Norte en Barcelona). Finalmente se decidió la adquisición de la fábrica textil antes citada, en Terrassa, de estilo modernista y magnífica construcción. En noviembre de 1983 se compró el edificio y en abril de 1984 quedó inaugura-

do oficialmente. Después se darían los pasos necesarios para crear una red cohesionada de museos especializados que en la actualidad conforma este original sistema de colecciones y edificios recuperados.

### **3. Ventajas y dificultades planteadas con la reutilización**

Una vez conseguida la conciencia de la necesidad de conservar el patrimonio industrial se plantea la pregunta de qué hacer con dicho patrimonio. La reutilización y puesta en valor son aspectos tan importantes como el referido a impedir su destrucción y desaparición. Las construcciones industriales precisan un tratamiento específico no convencional debido a las características de sus estructuras, su localización, su distribución de espacios y plantas... Estas cuestiones, y otras más, han acabado por centrar los tipos de acondicionamiento y reutilización posibles y por abrir un debate bastante interesante en torno al turismo industrial.

Las experiencias son muy diversas y casi todas pasan por la musealización. Es la manera más extendida de conservar y usar un patrimonio de valor importante pero sin el carácter de pieza única y excepcional que tienen las llamadas obras de arte. Los bienes industriales son comunes, nunca han estado sacralizados por la sociedad y han sido utilizados por los grupos sociales menos dominantes, es decir, los obreros. Sin embargo, esto otorga al patrimonio industrial un interés especial que despierta la conservación y la reutilización con fines turísticos y didácticos: es básico mostrarlo en todas sus dimensiones y hacerlo comprensible a la sociedad actual.

Alcanzado este punto se hace imprescindible destacar el papel que desempeñan los ecomuseos en la musealización de los restos industriales. El concepto *ecomuseo* se basa en la idea de convertir un determinado paisaje industrial en un museo, de manera que se establezca una relación recíproca entre la sociedad y el entorno. En algunos casos, incluso, los establecimientos pueden mantenerse en activo pero lo más frecuente es que se recuperen tras el cierre para reforzar la identidad de una región y clarificar de forma específica su naturaleza industrial. Los esfuerzos de todo ecomuseo deben estar dirigidos a aumentar el desarrollo económico del área geográfica concreta, impulsando la atracción y el interés turístico para los visitantes. Así, pues, la idea es construir un futuro a partir del pasado y buscar el compromiso y la responsabilidad de los habitantes locales.

Todo ecomuseo adquiere una dimensión territorial evidente, lo que significa que el paisaje y su patrimonio industrial constituyen el espacio físico en el que se mueven los visitantes. Los ecomuseos, a diferencia de los museos tradicionales, no suelen disponer de grandes colecciones de exhibición; por el contrario, hay que desplazarse sobre el terreno para conocer minas, fundiciones, altos hornos, casas de obreros, ferrocarriles, etc. El ecomuseo representa un proyecto abierto y participativo que funciona como un todo sobre el territo-

rio; frente a esto, los museos tradicionales son proyectos cerrados en donde el público contempla pero no participa en un ámbito arquitectónico concreto. Las posibilidades ecomuseísticas son más variadas y con más amplias repercusiones territoriales.

Los museos cumplen con la doble función de mostrar y hacer comprensibles una serie de contenidos, pero presentan algunas dificultades que es preciso señalar. Los proyectos deben ajustarse a las arquitecturas existentes, aunque no faltan los casos en los que no se renuncia a incorporar elementos nuevos que modifican la esencia del lugar. Cuando se trata de intervenir sobre viejas explotaciones mineras los proyectos deben incorporar actuaciones de recuperación ambiental con respeto a los distintos elementos naturales. La mayoría de los proyectos se debaten entre una valorización museística que dé identidad a los residentes de la zona en la que se ubica o la creación de un producto cultural volcado en la atracción de visitantes externos. En este segundo caso el museo se convierte en un espectáculo de turismo industrial desligado de la memoria colectiva de los habitantes del lugar. Lo más conveniente (y difícil desde nuestro punto de vista) es aunar ambas ideas y permitir la participación activa de la comunidad local.

La reutilización industrial requiere fuertes inversiones, sobre todo cuando las instalaciones presentan un elevado grado de abandono y deterioro. La gestión ha de estar perfectamente coordinada desde alguna sociedad que se cree al efecto y se encargue del museo y de su promoción a diferentes escalas. Además hay que tener en cuenta otra dificultad añadida y es la que se deriva del hecho de que el patrimonio industrial se localiza en territorios sin tradición turística y alejados de los circuitos consolidados, por lo que muchas veces las iniciativas de recuperación de instalaciones suscitan recelos y se consideran de alto riesgo para las inversiones (Gómez Prieto, 2002, p. 216).

Un problema muy frecuente es cómo tratar a los lugares industriales de grandes dimensiones. Creados generalmente en el siglo XX, su conservación es problemática porque carecen del interés que despiertan las arquitecturas de la primera industrialización de finales del siglo XVIII y principios del XIX; estas grandes estructuras son consideradas demasiado recientes. Al mismo tiempo, su tamaño y complicación dificulta la reutilización por la proliferación de estructuras y materiales distintos: en este caso se impone una recuperación selectiva que permita la más correcta interpretación.

Las ventajas, en cualquier caso, superan a las dificultades. De ellas la sociedad y los poderes públicos son cada vez más conscientes. Se pueden citar las siguientes:

- a. La musealización del patrimonio industrial recupera un pasado y un paisaje olvidados que sirve de soporte para la identidad de lugares concretos.
- b. Se recupera una estética crecientemente valorada y que muchas veces sólo se presenta con el cese de la actividad; es la llamada “estética de la desindustrialización”.

- c. La conservación afecta tanto al contenido como al continente de los museos industriales y aumenta el carácter patrimonial de estos espacios culturales.
- d. Permite un uso público dirigido tanto a los visitantes externos como a la comunidad local, debiendo tener este último un protagonismo especial.
- e. Se pueden incorporar las experiencias personales de los antiguos trabajadores y convertir su memoria y conocimientos en uno de los principales activos de la visita.
- f. Dinamiza económicamente aquellas áreas afectadas por el cierre de industrias y la pérdida de empleos. La recuperación del patrimonio puede ser el inicio de un nuevo desarrollo completamente distinto del tradicional en el que el turismo se convierte en uno de los sectores principales.
- g. Las colecciones de objetos tienen una unidad que suele faltar en otro tipo de museos.
- h. Estos museos permiten la aplicación de numerosas claves temáticas: arqueológica, técnica, socioeconómica, productiva, etc. y presentar en todos los casos el mismo carácter didáctico que los museos convencionales, ya que ayudan a comprender a las generaciones actuales las formas técnicas, productivas y organizativas del pasado industrial.

#### **4. El Plan Nacional de Patrimonio Industrial como base de protección en España**

Los objetivos de conservación y protección quedan recogidos en España en el llamado Plan Nacional de Patrimonio Industrial, en marcha desde el año 2000 y gestionado por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales a través del Instituto del Patrimonio Histórico Español. Esta iniciativa, que pretende salvaguardar un importante pasado de nuestra historia, es de ámbito estatal y cuenta con la coordinación de las Comunidades Autónomas. Pretende instrumentar una serie de medidas que hagan posible ese objetivo y convertir al patrimonio industrial en un factor de desarrollo económico y social de escala local. La base legal de este Plan es la Ley 16/85 de Patrimonio Histórico.

El patrimonio industrial queda definido en el Plan como el conjunto de elementos de los procesos de producción basados en un sistema tecnológico mecanizado. Estos elementos pueden ser de tres tipos: aislados, con el suficiente valor histórico, arquitectónico o tecnológico como para ser testimonio de una determinada actividad industrial (ejemplo, un horno); conjuntos industriales, en los que se conservan todos los componentes materiales y funcionales y constituyen una muestra completa (ejemplo, una fábrica); y paisajes industriales, con diferentes componentes de una o varias actividades y visibles sobre el territorio (ejemplo, una cuenca minera).

Se considera que es a mediados del siglo XVIII cuando tiene lugar la mecanización. Es entonces cuando arrancan, aunque en España la fecha

es demasiado temprana, las manifestaciones del patrimonio propiamente industrial y se prolongan hasta la sustitución parcial o total de la mecanización por la automatización. Es un periodo de más de dos siglos que coincide con las denominadas primera y segunda fases de la Revolución Industrial.

Las manifestaciones son muy variadas y no se refieren sólo a las arquitectónicas y tecnológicas, ya que también el Plan tiene en cuenta todo lo relativo a la producción y el consumo, como viviendas obreras, almacenes, equipamientos... Todas las manifestaciones quedan englobadas por el Plan en los siguientes apartados:

- a. Patrimonio genuinamente industrial: minería y actividades extractivas, sectores industriales, transporte y comunicaciones.
- b. Conjuntos y elementos vinculados al patrimonio industrial: colonias y viviendas obreras, almacenes, chimeneas, etc.

El Plan considera que la primera medida para la intervención es la elaboración de un catálogo en el que se recojan los bienes susceptibles de intervención. Tras el inventario se debe determinar qué elementos merecen la declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) como medida inmediata de protección y base para las posteriores actuaciones.

En los casos en los que el bien industrial está perfectamente documentado y no presenta ningún tipo de complejidad, el Plan prevé la aplicación de los llamados proyectos de ejecución, que son intervenciones puntuales y perfectamente definidas. Estos proyectos se ajustan a las necesidades específicas del bien y pueden ser de conservación, consolidación, restauración, adecuación a nuevos usos, protección, etc.

Cuando la intervención precisa de varias actuaciones se exige entonces la elaboración de un plan director en el que se especifiquen las diferentes fases de forma coherente y periodizada y la metodología a seguir. El plan director debe contener una memoria descriptiva del bien industrial, un análisis histórico, un estudio jurídico, una descripción del estado de conservación, un plan de actuación, las propuestas de usos y un plan de gestión y difusión.

En aquellos casos en los que la intervención sea compleja se desaconseja la aplicación directa de un plan director o de un proyecto de ejecución. Se plantea, entonces, realizar un estudio previo de viabilidad en el que aparezca la valoración histórica y patrimonial del bien, la situación jurídica y administrativa, el estado de conservación y la viabilidad del proyecto.

De todas las propuestas presentadas por las Comunidades Autónomas se han seleccionado un total de 49 bienes que serán sobre los que se lleven a cabo las primeras actuaciones. Son objetivos prioritarios y en ellos se intervendrá de forma inmediata por su valor testimonial, histórico, arquitectónico, estado de conservación, etc. Todos estos bienes industriales recibirán la máxima protección que otorga la legislación sobre Patrimonio Histórico.

**Tabla 1**  
**Bienes industriales de intervención prioritaria**

<b>Comunidad Autónoma</b>	<b>Bien industrial</b>
Andalucía	Azucarera N <sup>a</sup> S <sup>a</sup> del Pilar de Motril, Minas de Riotinto, Altos Hornos de Marbella, Real F <sup>a</sup> de Hojalata de Juzcar, F <sup>a</sup> Artillería de Sevilla.
Asturias	Pozo S <sup>a</sup> Bárbara, F <sup>a</sup> de Gas de Oviedo, Salto de Grandas de Salime.
Cantabria	Complejo La Cavada, Paisaje minero de Reocín, Embarcadero de mineral de Castro Urdiales.
Castilla-La Mancha	Real F <sup>a</sup> de Metales de S. Juan de Riopar, Zona minera de Puertollano, Real F <sup>a</sup> de Paños de Brihuega, Conjunto minero de Almadén.
Castilla y León	Canal de Castilla, Cuenca minera de Sabero, Aserradero mecánico de Valsaín, Conjunto de industrias textiles de Béjar.
Cataluña	F <sup>a</sup> Miralda de Manresa, F <sup>a</sup> Asland de Clot del Moro, Colonia Sedó, Colonias industriales del Llobregat.
Extremadura	Harinera de Plasencia, Minas de Aldea Moret y una Bodega de Almendralejo.
Galicia	Factoría ballenera de Cangas-Bueu, Centrales hidroeléctricas del río Tambre, Viaductos “Madrid” y “Pontevedra” de Redondela, Astilleros del Arsenal de Ferrol.
Madrid	Talleres de Nuevo Baztán, Canal de Isabel II, Presa de Pontón de la Oliva y central eléctrica de Torrelaguna, Real F <sup>a</sup> de Tapices, F <sup>a</sup> de harinas La Esperanza de Alcalá de Henares.
Murcia	Paisaje minero de La Unión y Cartagena, Embarcadero de mineral del Hornillo, Arsenal de Cartagena.
Navarra	El Trujal, Centrales eléctricas del río Iratí.
País Vasco	Draga Jaizkibel de Pasaia, Coto minero de Irugurutzeta, Alto Horno I de Vizcaya, Salinas de Añana.
La Rioja	Real F <sup>a</sup> de Paños de Ezcaray.
Com. Valenciana	Molinar de Alcoy, Antigua estación del Grao de Valencia, F <sup>a</sup> de la Seda de Almoines, F <sup>a</sup> de Tabacos de Valencia.

Nota: A los anteriores bienes se incorporan algunos poblados ferroviarios de valor patrimonial e inventariados por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Fuente: Instituto del Patrimonio Histórico Español, *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*.

La actuación municipal en materia de recuperación del patrimonio industrial ha sido, en general, escasa. Este aspecto se ha considerado fundamentalmente de competencia estatal o autonómica y, frente a la quiebra definitiva del modelo de industrialización tradicional, los municipios actuaron muy despacio. Se tardó en reconocer la existencia de una memoria urbanística ligada a la actividad industrial y de carácter colectivo y, por lo tanto, de obligada preservación para las generaciones futuras. Se entendieron los restos industriales como una herencia obsoleta que degradaba la imagen del municipio, apostándose en

los planes generales y normas subsidiarias por la sustitución completa de las viejas fábricas. Es lo que sucedió en la ciudad de Madrid con el Plan General de 1963 y su normativa de remodelación de las áreas industriales, en el marco de unas tendencias urbanísticas que introdujeron el modelo de planificación zonal en sustitución del modelo intersticial. Frente a la plurifuncionalidad anterior, se apostó por el establecimiento de espacios monofuncionales para localizar las distintas actividades de forma separada e interrelacionada.

De ahí que la política municipal se haya caracterizado hasta la década de 1990 por promover la declaración de áreas fuera de ordenación a numerosos espacios industriales, sobre todo los más próximos al núcleo histórico, intentando alcanzar una masiva introducción de nuevos usos y actividades económicas como única estrategia viable de regeneración urbana. En pocos casos se ha perseguido desde los ayuntamientos una auténtica política de rehabilitación integrada y de generación de nuevas funciones a partir de la memoria de los siglos XIX y XX, creando museos o recuperando el patrimonio industrial para usos dotacionales.

En la actualidad, las políticas urbanísticas municipales son más sensibles a la preservación del patrimonio que nos ocupa, pero a través de unas actuaciones puntuales fuera de ningún compromiso global que evite del derribo a cualquier edificio industrial digno de mantenerse y rehabilitarse. Y todo esto con mucho retraso en relación a la conformación de los primeros ayuntamientos democráticos en 1979. La aprobación del Plan Nacional de Patrimonio Industrial ha de proporcionar, en este sentido, un cambio sustancial hacia una auténtica política de conservación y protección de este rico patrimonio.

## **5. Patrimonio y rutas de turismo industrial**

Frente a las tradicionales tendencias turísticas han surgido otras más recientes de tipo cultural como alternativa a la búsqueda exclusiva de sol y playa. Numerosos museos, más allá de lo que siempre se ha considerado como patrimonio artístico, dan prueba de estos cambios y de la creciente sensibilidad hacia la recuperación y reutilización de los elementos materiales del pasado. Existen ya numerosas experiencias españolas y europeas de revalorización turística con testimonios aún presentes de la Revolución Industrial.

El turismo industrial permite conocer todo este pasado fabril y valorar la sucesión de los distintos cambios productivos y técnicos. Es un turismo muy específico que busca conocer cosas diferentes, centrado tanto en los vestigios de los dos últimos siglos como en las visitas a industrias aún en funcionamiento en las que se explica la fabricación de un determinado producto. El turismo que más nos interesa es el de carácter patrimonial por su carga cultural, histórica y simbólica.

El turismo industrial se ha organizado en bastantes casos mediante rutas o itinerarios industriales. Aunque con entidad suficiente, se han concebido fre-

cuentemente como complemento turístico al patrimonio histórico-artístico o como soporte de una actividad secundaria de carácter cultural dentro de algunas ciudades o regiones. El futuro es prometedor y los proyectos de recuperación cada vez más completos e interesantes.

Las rutas son muy variadas. Las hemos agrupado en varias categorías y dentro de cada una de ellas se comentarán algunos casos significativos: rutas urbanas, rutas comarcales, rutas regionales y rutas temáticas.

### **5.1. Rutas urbanas**

Este tipo de itinerarios nos ofrece la posibilidad de conocer el escenario por excelencia de la Revolución Industrial: la ciudad. El elemento más importante es la fábrica, la fábrica urbana que desde el siglo XIX se instaló en la ciudad aprovechando la existencia de una abundante mano de obra y salarios bajos. Algunos de esos edificios se han reconvertido en espacios culturales, otros en viviendas y tampoco faltan los que albergan modernas sedes de empresas. Su conservación es fundamental para mostrar a las generaciones posteriores el papel de la industrialización y sus relaciones con el espacio urbano.

Barcelona representa uno de los mejores ejemplos al respecto y, dentro de la ciudad, el barrio de Sant Martí. Numerosas industrias se instalaron aquí aplicando las mejores tecnologías del momento. El volumen de trabajadores era elevado y muchas de las instalaciones constituían obras emblemáticas de alto valor arquitectónico. Su fuerte concentración fabril sirvió para que el barrio fuera conocido como el “Manchester catalán”. Su rico patrimonio industrial puede ser recorrido a través de una serie de itinerarios propuestos desde el Institut de Cultura de Barcelona y publicados como libro (Tatjer y Vilanova, 2002). Se plantean cinco itinerarios y en cada uno se comentan las fábricas más significativas de cada sector. Las rutas aparecen marcadas en un plano parcial y se señalan los puntos dignos de ser visitados. En algún caso son ya viejas estructuras abandonadas, en otros aparecen nuevas funciones y también existen las industrias aún activas que mantienen vivo el carácter original de esta parte de la ciudad de Barcelona. En total forman un conjunto de 41 visitas, incluyéndose una foto y una explicación bien detallada para cada industria.

Uno de los testimonios más relevantes es el que nos ofrece la Farinera del Clot, en las proximidades de la Gran Via de les Corts Catalanes. Se construyó en 1902, cerró definitivamente en 1991 y hoy es un centro cultural. Durante la Guerra Civil sirvió como harinera para la Generalitat y, tras el conflicto, para el ejército y el Ministerio de Industria. En la actualidad se llevan a cabo distintas actividades culturales y servicios relacionados con el recuerdo histórico del edificio.

También se propone prestar atención a la vieja fábrica Hispano Olivetti, convertida hoy en centro comercial, El Vapor de la Llana (una de las primeras fábricas instaladas en el barrio) o Ca l’Arañó (una de las mejor integradas en

la trama reticular del plano planteado por Cerdà). En conjunto, estas rutas resultan una iniciativa muy interesante y reflejan la importancia concedida en Cataluña a los temas relacionados con el turismo industrial.

Algunas iniciativas parecidas han surgido en otras ciudades europeas. Es el caso de Manchester, uno de los principales focos de la Revolución Industrial. En la *Manchester tourist guide* aparece como especial punto de atracción turística el barrio de Ancoats, con una serie bien conservada de fábricas que han despertado el interés para que sean registradas como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. La más antigua, la Murray's Mill, es de 1798 y desde entonces se instalaron otras muchas a lo largo del siglo XIX. El barrio sirvió de base, incluso, para algunas novelas en las que se reflejaban las condiciones de vida de los trabajadores, como la titulada *The Manchester Man* de Isabella Banks. También Ancoats quedó descrito en el libro *Condiciones de la clase trabajadora en Inglaterra* de Engels (1844). Estas referencias literarias aparecen en la citada guía y, junto al evidente interés patrimonial del barrio, sirven de reclamo turístico para un público cada día más importante.

Otro proyecto de conservación y exhibición del patrimonio industrial de Manchester ha sido la creación del Parque Castlefield de Patrimonio Urbano en el centro de la ciudad (Nevell, 2002, p. 51). En la zona existen numerosas muestras del pasado fabril (canales, almacenes, muelles, etc.), incluso restos del viejo fuerte romano. Las visitas turísticas tienen como punto de partida el Museo de la Ciencia e Industria. Ocupa varias construcciones que datan de la década de 1830 y fueron edificadas para la primera estación ferroviaria de pasajeros del mundo. El museo, y todo el distrito de Castlefield, son el corazón de un pasado industrial que comenzó hacia 1760 con la construcción del Bridgewater Canal y de su auge turístico actual.

## 5.2. Rutas comarcales

Estos itinerarios son más amplios que los urbanos e incluyen estructuras industriales más dispersas sobre un territorio que suele presentar la característica de una industrialización bastante uniforme. Volvemos a Cataluña para explicar dos rutas que siguen por el interior de la región y a lo largo de dos ríos, el Llobregat y el Ter, de fuerte pasado industrial.

En el primer caso se trata de la ruta a través de las colonias industriales de la comarca del Berguedà. Quedan recogidas en la guía de turismo industrial de la Diputación de Barcelona y se distribuyen a lo largo de unos 20 kilómetros entre la plana del Bages y la montaña del Berguedà, siguiendo el eje del río Llobregat. Hay un total de catorce colonias textiles con fábricas de río de finales del siglo XIX. Existe la posibilidad de hacer un itinerario guiado de unas cuatro horas de duración, que parte de Cal Rosal y llega a L'Ametlla de Merola. La ruta permite conocer un significativo legado del

pasado industrial catalán y aproximarse al hecho curioso de las colonias industriales con todos sus elementos: fábricas, canales de captación, viviendas obreras, iglesias con estilos neomedievales, escuelas, “torres de los amos”, etc. (Pardo, 1998, p. 13).

Una de las paradas más importantes de la ruta es la Colonia Vidal, convertida en museo desde finales de la década de 1990. Se visita toda la colonia y se conocen los puntos más relevantes de su actividad fabril, social y cultural: canal de aguas, turbinas, máquina de vapor, telares, diversa maquinaria textil, así como un piso de los trabajadores, la escuela, la biblioteca, el cine... En la zona de las viviendas obreras se ha abierto un aparthotel con una decoración que conserva las reminiscencias coloniales.

Vinculado el sistema de las colonias al aprovechamiento hídrico del río Llobregat se habla ya de *Parc Fluvial* para la protección de este rico patrimonio. El río es un eje de alto interés ambiental e industrial y la consideración de parque fluvial consiste en una respuesta integrada y coherente de preservación, tal y como ha sucedido en otras regiones europeas (Emscher Park en Alemania, por ejemplo). En el caso catalán se aprovecharía la proximidad al ámbito metropolitano de Barcelona y su importante mercado de consumo turístico (Vall, 1999, p. 193).

En el caso del río Ter se trata también de una ruta a través de un eje fluvial de industrias textiles de finales del siglo XIX en el interior de Cataluña. Es un ejemplo más de cómo las necesidades energéticas y el deseo de encontrar un sitio socialmente tranquilo y alejado de los convulsos núcleos urbanos llevaron a numerosos empresarios a implantar sus actividades en lugares como éste. Con elementos muy variados, algunos de estos emplazamientos se acercan al concepto de colonia industrial. Existe la posibilidad de realizar un recorrido guiado de unas dos horas de duración por la cuenca media del río Ter.

### 5.3. Rutas regionales

Uno de los mejores ejemplos lo proporciona la denominada Ruta del Patrimonio Industrial en la región alemana de Renania-Westfalia. Se ha creado con la intención de preservar la cultura industrial de una de las zonas que alcanzó una mayor concentración fabril de toda Europa. El cierre y abandono de industrias fue muy intenso hace un par de décadas y desde entonces se planteó la regeneración paisajística y económica con la creación del Emscher Park en el distrito del Ruhr y la reutilización de un amplio número de establecimientos. El Emscher Park se corresponde con la cuenca del río del mismo nombre, afluente del Rin, formando un corredor de unos 800 km<sup>2</sup> entre las ciudades de Duisburg y Bergkamen.

Los itinerarios planteados conectan los diferentes proyectos de recuperación y dan estructura al parque. Existen muchos puntos de interés para el turismo industrial y todos están perfectamente enlazados por medios de transporte

público, lo que se convierte en un aspecto fundamental para la afluencia de visitantes. En la ruta hay varios museos, enclaves panorámicos y fábricas importantes, además de suficiente información específica y cartográfica.

La ruta recorre una colección de muestras industriales de indudable interés y permite amplias posibilidades para descubrir las claves de la industrialización de la región en los últimos 150 años. Algunos ejemplos son los siguientes: minas de carbón de Zollverein, Maximilian y Zollern, gasómetro de Oberhausen, de 117 metros de altura y convertido en una de las más extraordinarias salas de exposiciones de Europa, canales del Rhin-Herne y Wessel-Datteln, elevadores de barcos, poblados obreros de Eisenheim, Teutoburgia, Friedrich-Heinrich, etc., fábricas aún en funcionamiento, como la industria química Estate Marl, etc.

Un total de ocho museos se han abierto en la última década para mostrar diferentes aspectos relacionados con la industria. Las visitas son muy numerosas y están convirtiendo a la zona en un importante foco de atracción turística. Los museos están en su mayoría integrados como sedes en el denominado Museo de la Industria de Westfalia, lo que recuerda al modelo implantado en Cataluña con el Museo de la Ciencia y de la Técnica. Los museos son los siguientes y todos cuentan con visitas guiadas y suficientes exposiciones de carácter didáctico: Museo Zollverein, Museo Industrial del Rhin, Museo de la Navegación Interior, Museo del Agua, Museo del Ruhr, Museo del Ferrocarril, Museo de la Electricidad y el Museo Alemán de la Minería.

Los edificios industriales son una auténtica seña de identidad arquitectónica para la región y los nuevos usos se han enfrentado a problemas de difícil solución. El gran tamaño de algunas fábricas, su estructura de hierro y acero o los elevados costes han obligado a una selección de las más representativas para la historia industrial de esta parte occidental de Alemania. En cualquier caso, la zona se ha convertido en una de las regiones europeas que mejor ha sabido orientar la conservación y la explotación turística de un riquísimo patrimonio industrial, superar la depresión económica y regenerar un paisaje desolado por la ruina y el abandono (Collinet, 2002, p. 65).

Esta región alemana se enmarca, a su vez, en la denominada Ruta Europea de Patrimonio Industrial (ERIH). Esta ruta es una red que intenta integrar y dar a conocer los hitos históricos más notables de la industrialización europea con el objetivo de potenciar las antiguas regiones industriales. Para ello se intenta promover, al amparo de la Unión Europea y de la iniciativa comunitaria INTERREG II, el turismo industrial. La idea nace en 1999 y la primera fase del proyecto no se concluye hasta el año 2001.

La red se ha ido desarrollando a través de un sistema de regiones específicas asociadas y pertenecientes hasta el momento a Gran Bretaña, Países Bajos y Alemania. En estos países se han señalado una serie de lugares más importantes y atractivos del patrimonio industrial europeo, denominados "puntos de referencia" o *anchor points*. Con el tiempo se espera que se asocien nuevos lugares y regiones, de manera que se puedan establecer rutas de turismo industrial cada vez más amplias. Se hace especial hincapié en la publicidad y en ampliar

las bases operativas para un auténtico mercado turístico europeo de patrimonio industrial, así como estrechar la colaboración de los puntos de referencia de la red con sus organismos turísticos regionales o nacionales.

#### 5.4. Rutas temáticas

Estas rutas son de carácter comarcal o regional pero se presentan por separado porque tienen la peculiaridad de enlazar emplazamientos relacionados con un mismo sector industrial. Los visitantes pueden comprobar los diferentes sistemas productivos empleados y su evolución a lo largo del tiempo. Son itinerarios de fuerte atractivo turístico aplicados en los lugares en los que antes existía una considerable concentración de un mismo tipo de industrias, convertidas en el elemento más identificador de un determinado territorio. Tras el abandono de la actividad (aunque también pueden existir industrias en activo), las rutas cubren en todo o sólo en una parte lo más destacable de un sector industrial. Presentan la gran ventaja turística de ofrecer una unidad interpretativa que falta en los itinerarios anteriores.

Un ejemplo es la ruta minera del Rhin, en Alemania. La información sobre las minas de carbón susceptibles de ser visitadas se encuentra integrada en un organismo competente al respecto que se encarga de dar coherencia al proyecto y ofrecer recorridos y posibilidades al turista.

En Italia destaca la llamada ruta de la lana en la región de Piamonte. El itinerario conecta las ciudades de Biella y Borgosesia a través de un recorrido de unos 50 kilómetros, con numerosos lugares industriales inutilizados pero testimonio de un rico pasado textil: lanificio Alfredo Pria, fábrica algodonera Poma, fábrica Carlo Barbera... Además se puede observar todo un sistema territorial de carácter fabril integrado también por canales de derivación, centrales eléctricas, poblados obreros, escuelas, etc.

En la *Fabbrica della Ruota* se encuentra actualmente el Centro de Documentación de la Industria Textil, con un archivo y una biblioteca especializada. En la fábrica aún se puede observar el funcionamiento de la maquinaria. Construido el edificio en 1878, ocupa una parcela de más de 2.500 m<sup>2</sup> y constituye hoy el punto central de la ruta de la lana. Estuvo en actividad hasta finales de la década de 1960 y en 1984 se abrió como centro de interpretación.

En España existen algunos casos, en particular en Cataluña. Se han planteado varias rutas desde el programa de Turismo Industrial de la Diputación de Barcelona. Hay dos que llaman especialmente la atención: la ruta del papel y la ruta de la minería.

En el primer caso, con centro en el Molino Papelero de Capellades, se incluye en el recorrido este molino-museo, el Molino Papelero Munné y la moderna fábrica Stora Enso de Castellbisbal. En los dos museos, de los que el de Capellades es uno de los más importantes del mundo y una de las primeras recuperaciones industriales de tipo turístico en España, se muestra todo el pro-

ceso de fabricación del papel tanto artesanal como industrial, así como herramientas y maquinaria. La fábrica Stora Enso está especializada en la producción de papel reciclado y permite conocer el proceso completo de producción desde que llega el papel usado procedente de otras industrias o de la recogida selectiva en las ciudades. Esta ruta es relativamente corta y se localiza al Oeste de la provincia de Barcelona entre los ríos Anoia y Llobregat.

La ruta de la minería presenta un recorrido más amplio y atraviesa la provincia de Sur a Norte, con extremos en las minas prehistóricas de Gavà y el Museo del Cemento Asland de Castellar de n'Hug. Otros puntos de interés que sirven para conocer los diversos sistemas de extracción de minerales y la forma de vida de los mineros son las minas de sal de Cardona, el Museo de las minas de Cercs y las Canteras de Llobregat.

## 6. Nuevos espacios y modelos museísticos

Los museos industriales son una de las innovaciones museísticas más importantes de los últimos tiempos. Se han convertido en centros de revitalización cultural y económica para muchos lugares concretos y de forma activa y abierta en los motores de una creciente atracción turística de tipo cultural.

A pesar de algunas experiencias tempranas en los países escandinavos a principios del siglo XX, los museos industriales inician su andadura a partir del desarrollo de la Arqueología Industrial en la década de 1960. Surgen a la par que el interés por el patrimonio industrial, en un momento de desindustrialización y cierre de las viejas estructuras industriales (Lopes, 2001, p. 44).

Estos museos son los que más han crecido cuantitativamente en los países desarrollados y son ya muchas las experiencias existentes en Europa y América del Norte. En todos ellos se plantea el mismo problema: la conservación y exposición de objetos de grandes dimensiones y pesados. Además los técnicos del museo se ven obligados a hacer comprensibles todos estos complejos artefactos al gran público, lo que no siempre es fácil si se tiene en cuenta que suelen formar parte de un amplio proceso o línea de producción. Los contenidos tienen que ser lo suficientemente expresivos, mostrando las piezas más significativas y con mayor valor patrimonial. Y esto debe tener una trascendencia no sólo técnica sino también histórica en relación con la región en la que el museo se inserta.

El alcance de las piezas es también estético y didáctico y hay que saber que su función ya no es de uso industrial sino de testimonio de un pasado industrial. Esa es su principal función y como testimonio servirá para comprender el ambiente productivo, económico, técnico y social de la época en que se encontraban en funcionamiento. Los museos industriales deben contar con amplios espacios debido al volumen de la mayor parte de las máquinas y prevenir futuras incorporaciones.

La musealización industrial se ha llevado a cabo siguiendo varios modelos diferentes. A veces se han creado los denominados ecomuseos, en los que se

destaca y conserva la identidad industrial de una amplia zona, cuyo paisaje y patrimonio se incorporan inseparablemente como elementos básicos del museo. Los ecomuseos cuentan con un número determinado de enclaves visitables que interpretan de forma activa la historia económica del lugar. Frente a los museos tradicionales, los ecomuseos son abiertos y polinucleares. Uno de los mejores ejemplos es el Ecomuseo de Le Creusot-Montceau en Francia. Se creó en 1973 y fue entonces una de las primeras experiencias a gran escala de recuperación museográfica de bastantes edificios sobre un amplio territorio. La sede se estableció en el Château de la Verrerie, vieja fábrica real de vidrios del siglo XVIII. Desde aquí se coordina la visita de una serie de edificios repartidos en dos conjuntos de actividades: el de las industrias metalúrgicas y del transporte en Le Creusot y el de las extractivas del carbón y sus industrias derivadas en Montceau. En total, el ecomuseo abarca un área urbana de más de 100.000 habitantes y numerosos testimonios de industrias ligadas a esas actividades.

Otro ecomuseo importante es el de Bergslagen, creado en 1986. Bergslagen fue la primera región de Suecia donde se desarrolló la industria y se localiza al Sureste del país en torno al lago Mälaren. Abunda el hierro, el agua y los bosques, tres requisitos imprescindibles que hicieron posible la revolución industrial en el país y convertir a esta región en el cimiento de la Suecia moderna. Los objetivos principales del ecomuseo son interpretar de forma viva la historia de Bergslagen, proporcionar un perfil cultural al turismo de la zona y proteger entornos y edificios en sus lugares de origen. Cuenta con un total de 49 sitios para visitar, desde minas a altos hornos, fundiciones, casas de trabajadores, canales, ferrocarriles y centrales de energía.

Los museos más abundantes son los denominados de sitio. En ellos se pretende musealizar *in situ* las viejas instalaciones industriales. Son sitios cerrados con colecciones puntuales y concretas, referidas a un único centro productivo. Se extienden por todos los países desarrollados y su número ha crecido de forma espectacular en las dos últimas décadas. Hay buenos ejemplos en el Reino Unido y en ellos se pretende la puesta en uso de los lugares de la primera industrialización (Ironbridge, New Lanark, el Museo de la Ciencia y de la Industria de Manchester...), Italia, España, Holanda, Bélgica, Francia, Finlandia, Portugal, etc. Uno de los más espectaculares es la planta siderúrgica de Völklingen, en Alemania.

Völklingen, pequeña localidad del Sarre próxima a la frontera francesa, fue uno de los centros industriales más importantes del país. La apertura de canales, puentes y ferrocarriles a partir de 1860 facilitó el desarrollo industrial posterior. La planta siderúrgica se creó en 1873, construyéndose los primeros altos hornos. Desde entonces se convirtió en el primer centro industrial de perfiles metálicos de toda Alemania y ya a finales de la Primera Guerra Mundial, con seis altos hornos ya levantados, la fábrica se mostraba en líneas generales tal y como se puede observar en la actualidad. Los años de auge fueron en torno a la Segunda Guerra Mundial y la empresa se dedicó a la fabricación de armamento pesado para el conflicto. La derrota nazi provocó graves problemas eco-

nómicos, pero fueron superados en la década de 1950. Los humos, las chimeneas, los altos hornos... siguieron siendo elementos principales del paisaje hasta 1986, año en que se produjo el cierre definitivo del emporio.

Poco después del cierre se creó un centro multifuncional en el que se podían contemplar todas las instalaciones y las máquinas del proceso completo de producción: altos hornos, estufas, planta de purificación y tratamiento de gas, máquinas de vapor, baterías de coque, máquinas soplantes, oficinas, etc. Las visitas recorren todas las instalaciones y las innovaciones que han marcado la historia siderúrgica en el último siglo y medio. En 1994 el conjunto fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, siguiendo como criterio el hecho de que Völklingen constituye un monumento único de la evolución técnica e industrial del siglo XIX y principios del XX.

Otro museo de sitio es el creado en la vieja fábrica de papel Verla, en Finlandia. Situada a 160 kilómetros de Helsinki, en la región de Kymi, fue fundada en 1872 junto a la correspondiente colonia obrera. Tras sucesivas ampliaciones en la primera mitad del siglo XX, la industria cerró definitivamente en 1964. En 1972 se abrió aquí el primer museo industrial de Finlandia con el nombre de *Verla Tehdasmuseo* (Museo Industrial de Verla), en el que se puede visitar todo el conjunto y, dentro de la fábrica, las diferentes actividades desarrolladas en relación con la conversión de la madera en papel. Todo se mantiene sin alteración y se conservan las principales máquinas y equipos. Es un ejemplo único de la industria papelera del siglo XIX en el Norte de Europa y así lo reconoció la UNESCO al declarar el lugar, al igual que Völklingen, Patrimonio de la Humanidad en 1996.

En otros casos se han introducido en el viejo edificio industrial ya recuperado colecciones no vinculadas directamente con el edificio o con el sector industrial al que pertenecía la fábrica. Son museos en los que se ha dado todo el protagonismo a la arquitectura en sí, independientemente de las piezas temporales o permanentes que se puedan introducir. Tenemos dos ejemplos importantes en España, ambos en Cataluña: el Museu de la Ciència i Tècnica de Catalunya y el Caixaforum o centro cultural de la Fundació La Caixa.

En el primer caso, el museo se instala en una fábrica textil de Terrassa construida en 1909 por Lluís Muncunill, uno de los arquitectos modernistas más importantes de la época. Con diferentes dependencias, el elemento principal es la gran nave de 11.000 m<sup>2</sup> formada por una serie de columnas que sostienen una cubierta en diente de sierra. La cubierta está formada por doble bóveda "a la catalana" de forma campaniforme. La fábrica, denominada Vapor Aymerich, Amat i Jover, fue declarada por la Generalitat sede del museo, cuyos objetivos principales son la preservación del patrimonio industrial y la difusión de la historia de la industrialización, de la ciencia y de la técnica como componentes culturales. A este museo están vinculados otros más especializados en temas concretos y distribuidos por toda la región.

El centro cultural Caixaforum está instalado en la antigua fábrica Casarramona, inaugurada en 1913 en estilo modernista. El proyecto fue del

arquitecto Josep Puig i Cadafalch. La fábrica cerró en 1920, fue caballerizas de la policía tras la Guerra Civil, fue comprada en 1963 por La Caixa y declarada Monumento Histórico Artístico en 1976. Su transformación como centro cultural se produjo a finales de la década de 1990, contando con tres salas de exposiciones, mediateca, auditorio y salas de conferencias. Se inauguró en febrero de 2002 y alberga una de las colecciones privadas de arte contemporáneo internacional más importantes de Europa.

## **7. Conclusión: el turismo industrial como nueva tendencia turística**

El turismo es un fenómeno que está en un claro proceso de cambio de tendencias. El que surgió tras la Segunda Guerra Mundial, basado en el descanso de grandes masas de población cerca del mar, ha dado paso a otro más complejo que combina la búsqueda de sol y playa con los valores culturales y las señas de identidad de las comarcas, regiones o países. Esta demanda ha impulsado la creación de museos, ecomuseos, espacios culturales... centrados en la llamada cultura material. El patrimonio industrial se ha beneficiado del "tirón" en una especie de vuelta al romanticismo aventurero del siglo XIX interesado en descubrir todo aquello considerado diferente.

El turismo industrial nos conecta a través de itinerarios, museos y vestigios con el pasado de la Revolución Industrial. La aproximación a las improntas dejadas por la industrialización marca una nueva Geografía cargada de simbolismo y monumentos industriales. Un patrimonio, en definitiva, que sirve de atractivo turístico y de recurso para un desarrollo económico respetuoso con el pasado y las innovaciones de otros tiempos.

El turismo industrial puede ser de dos tipos en función del tipo de centros visitados. El primero es el turismo industrial de tipo *fabril o productivo*. Consiste en la visita a las industrias en activo en donde se muestra la fabricación de un determinado producto. El interés es básicamente técnico para observar la maquinaria en uso. El segundo es el turismo industrial de tipo *patrimonial o histórico*. En este caso las visitas se centran en fábricas abandonadas, con reutilización museística o con instalaciones de algún centro artístico o interpretativo. Se incluyen también piezas sueltas conservadas, como máquinas de vapor, chimeneas o territorios más o menos amplios caracterizados por la actividad en otras fases de la industrialización. En este turismo industrial el interés es básicamente cultural.

En ambos casos este turismo ha sido desde el principio más importante en el Norte de Europa debido a su menor riqueza artística que en el Sur del continente. Por esta razón países como Alemania, Suecia, Finlandia, Reino Unido, Bélgica... han acogido con entusiasmo los testimonios de su industrialización como un importante recurso turístico. En España, Francia, Italia o Portugal el interés ha sido más tardío pero también más acelerado y ha logrado recuperar

ya bastantes de los elementos principales de su patrimonio industrial.

La recuperación de los testimonios de la industrialización con fines turísticos está creando unos flujos de visitas realmente importantes, y en casi todos los países europeos existen buenas muestras de esta tendencia. Ha despertado con fuerza un turismo industrial de indudable interés cultural.

**Tabla 2**  
**Visitas a lugares de patrimonio industrial.**  
**Algunas cifras de turismo industrial.**

<b>Centro</b>	<b>Localidad/región</b>	<b>País</b>	<b>Nº visitas/año</b>
Parque Minero de Riotinto	Andalucía	España	40.000
Molino Papelero	Capellades	España	31.000
Museo Minero	Cercs	España	29.000
Museu de la Ciència i Tècnica	Terrassa	España	86.000
Halle Tony Garnier	Lyon	Francia	500.000
Centro Minero	Lewarde	Francia	250.000
Parque Minero San Silvestro	Campiglia	Italia	30.000
Mina de Sal	Wieliczka	Polonia	800.000
Ironbridge	Telford	Reino Unido	300.000
Ecomuseo de Bergslagen	Bergslagen	Suecia	450.000

Fuente: Museos y centros de interpretación respectivos y elaboración propia.

El caso de la Mina de Sal de Wieliczka (Polonia) constituye un caso paradigmático, además de estar declarado desde hace ya tiempo como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Su proximidad a la ciudad de Cracovia ha favorecido desde un principio el desarrollo de las visitas turísticas. A comienzos del siglo XIX se habilitaron ya varias cámaras históricas para facilitar las entradas y desde entonces la ruta se fue ampliando poco a poco. Desde principios del siglo XX existían ya campañas turísticas organizadas para mostrar el interior de la mina. Las visitas quedaron interrumpidas durante la ocupación nazi.

El turismo se reanudó a partir de 1945: si en ese año los visitantes fueron unos 10.000, en 1955 el número era ya de 200.000 y a mediados de la década de 1970 las visitas alcanzaban las 750.000 anuales. Actualmente la cifra todavía se ha incrementado más y la mina es uno de los mayores atractivos turísticos de toda Polonia.

La revalorización del patrimonio industrial tiene una trascendencia geográfica fuera de toda duda porque en definitiva se trata de recuperar para el turismo unos paisajes de fuerte contenido económico y social. La mayoría de las propuestas se han integrado en el marco más amplio de programas de ordenación territorial. La auténtica importancia del patrimonio industrial no son tanto los bienes en particular, concretos y puntuales, como toda una serie de componentes y valores más extensos asociados a esos bienes. Estos valores son las señas de identidad cultural de un determinado territorio y el mayor atractivo de cara al turismo industrial.

Los museos sobre fábricas abandonadas, los centros culturales abiertos donde antes palpitaban las viejas máquinas de vapor, los centros comerciales o de interpretación... son exponentes claros que deben servir para debatir y ampliar los límites de un patrimonio industrial que testimonia de forma rotunda e implacable la era industrial, sus modos de vida y su impacto territorial.

## Bibliografía

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1998). «Arquitectura industrial. Concepto, método y fuentes». Valencia: Diputación de Valencia.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (2003). «Patrimonio industrial. Aprovechamiento cultural y reutilización». En: ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel [coord.], *Estructuras y paisajes industriales. Proyectos socioculturales y turismo industrial*. Gijón: INCUNA, p. 41-61.
- ALONSO IBÁÑEZ, María del Rosario (1999). «Patrimonio industrial. Notas a su insatisfactoria protección jurídica», *Patrimonio Cultural y Derecho*, núm. 3, p. 257 y ss.
- ALONSO IBÁÑEZ, María del Rosario (2002). «Aspectos normativos del patrimonio industrial». En: ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel [coord.], *Patrimonio industrial: lugares de la memoria*. Gijón: INCUNA, p. 109-127.
- ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel (1992). «Recuperación y uso del patrimonio industrial», *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales* [Oviedo], núm. 1, p. 57-66.
- ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel (2001). «Patrimonio industrial, identidad cultural y sostenibilidad». En: ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel [coord.], *Arqueología industrial, patrimonio y turismo cultura*, Gijón: INCUNA, p. 13-32.
- ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel (2003). «Industrias culturales y patrimonio industrial». En: ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel [coord.], *Estructuras y paisajes industriales. Proyectos socioculturales y turismo industrial*. Gijón: INCUNA, p. 15-40.
- BENITO DEL POZO, Paz (2002). «Patrimonio industrial y cultura del territorio». *Boletín de la AGE* [Madrid], núm. 34, p. 213-227.
- BERGERON, Louis (2003). «La valorización turística del patrimonio industrial». En: ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel [coord.], *Estructuras y paisajes industriales. Proyectos socioculturales y turismo industrial*. Gijón: INCUNA, p. 9-13.
- CAPEL, Horacio (1996). «El turismo industrial y el patrimonio histórico de la electricidad». En: *Actas de las I Jornadas sobre Catalogación del Patrimonio Histórico*. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, p. 170-195.
- CASANELLES RAHOLA, Eusebi (1998). «Recuperación y uso del patrimonio industrial». *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales* [Gijón], núm. 19, p. 11-18.
- CASANELLES RAHOLA, Eusebi (2002). «El patrimonio industrial en el contexto internacional». En: *Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del s. XXI*. Bilbao: Congreso Vasco de Patrimonio Industrial, p. 308-315.

- COLLINET, Hans-Dieter (2002). «Emscher Park: zonas industriales. Desarrollo urbano y patrimonio industrial». En: *Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del s. XXI*. Bilbao: Congreso Vasco de Patrimonio Industrial, p. 58-73.
- FELIÚ TORRAS, Asunción (1998). «El patrimonio industrial, localizaciones, regeneraciones: una nueva geografía». *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, [Gijón], núm. 19, p. 71-80.
- GÓMEZ PRIETO, Julia (2002). «Patrimonio industrial y turismo industrial». En: *Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del s. XXI*. Bilbao: Congreso Vasco de Patrimonio Industrial, p. 215-221.
- LANDABASO, Miguel y otros (1989). *Regiones europeas de antigua industrialización*. Bilbao: SPRI Publicaciones.
- LLURDÉS I COIT, Joan Carles (1999). «Patrimonio industrial y Patrimonio de la Humanidad. El ejemplo de las colonias textiles catalanas. Potencialidades turísticas y algunas reflexiones». *Boletín de la AGE* [Madrid], núm. 28, p. 147-160.
- LOPES CORDEIRO, José Manuel (2001). «Museología y museografía industrial». En: ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel [coord.], *Arqueología Industrial, Patrimonio y Turismo Cultural*. Gijón: INCUNA, p. 41-52.
- MAGÁN PERALES, José María (2002). «La difícil definición y la escasa protección legislativa del patrimonio industrial. La situación legislativa estatal y autonómica». En: *Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del s. XXI*. Bilbao: Congreso Vasco de Patrimonio Industrial, p. 205-209.
- NEVELL, Michael (2002). «Regeneración y nuevos usos de las estructuras arqueológicas industriales en el Área de Manchester». En: *Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del s. XXI*. Bilbao: Congreso Vasco de Patrimonio Industrial, p. 36-57.
- PARDO ABAD, Carlos J. (1991). «Consideraciones en torno al concepto de vaciado industrial». *Estudios Geográficos* [Madrid], núm. 202, p. 89-107.
- PARDO ABAD, Carlos J. (1997). «Caña, azúcar y máquinas de vapor: industrialización y patrimonio histórico industrial en la costa granadina». *Studia Academica* [Cuenca], núm. 3, p. 55-76.
- PARDO ABAD, Carlos J. (1998). «Las colonias industriales del alto Llobregat en la provincia de Barcelona». *Studia Academica* [Cuenca], núm. 6, p. 9-48.
- ROUX, Emmanuel de (2000). *Patrimoine industriel*. París: Éditions Scala.
- SOBRINO SIMAL, Julián (1998). «La arquitectura industrial: de sala de máquinas a caja de sorpresas». *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*. [Gijón], núm. 19, p. 19-28.
- STRATTON, Michael (2000). *Industrial buildings*. Londres: E. & FN. Spon.
- TATJER, Mercè; VILANOVA, Antoni (2002). *La ciutat de les fàbriques. Itineraris industrials de Sant Martí*. Barcelona: Institut de Cultura.
- VALL I CASAS, Pere (1999). *De colònies textils a Parc Fluvial. El sistema de Colònies Textils del Baix Berguedà*. Barcelona: Marcombo/Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya.