

**EL DESARROLLO TERRITORIAL DEL TURISMO INDUSTRIAL EN CATALUÑA (1980-2010)**

José María Prat Forga\*  
Universidad Autónoma de  
Barcelona – España

**Resumen:** *En el actual contexto mundial con un turismo globalizado, unos medios de transporte cada vez más baratos, un uso masivo de Internet y unos turistas más experimentados y con mayores necesidades de disponer de productos personalizados, los destinos turísticos buscan nuevas ofertas para satisfacer la creciente demanda. Una de ellas es el turismo industrial basado en la puesta en valor turístico del patrimonio industrial de un territorio. En este trabajo se presenta la evolución espacial de este tipo de turismo en Cataluña en los últimos treinta años (1980-2010), una de las comunidades autónomas españolas más industrializadas, y se compara con el desarrollo urbano propuesto en el modelo de Friedmann a partir de una serie de fuentes externas de datos estadísticos, confirmándose que ambos siguen una evolución territorial parecida lo que puede servir si en el futuro otras investigaciones similares lo confirman, para que dicho modelo pudiera aplicarse en las políticas de desarrollo de este turismo en otros destinos en los que actualmente aún se encuentra en una fase más embrionaria.*

**PALABRAS CLAVE:** *turismo industrial, Cataluña, modelo de Friedmann, desarrollo territorial.*

**Abstract:** *The Territorial Development of the Industrial Tourism in Catalonia (1980-2010). In the current world context with a global tourism, a cheaper transport, a massive use of Internet, a more experienced tourists and with more need of personalized products the tourist destinations look for new offers in order to satisfy the increasing demand. One of them is the industrial tourism based on the recognition of the value of the industrial heritage of a territory for tourist use. The main aim of this paper is to explain the spatial evolution of this type of tourism during the last thirty years (1980-2010) in Catalonia, one of the most industrialized Spanish autonomous communities, comparing it with the urban development proposed in the model of Friedmann and a series of external sources of statistical information, be confirming that both follow a territorial similar evolution, which can serve in the future for other investigations and to apply this model in the politics of development of this tourism in other destinations with an industrial tourism less developed*

**KEY WORDS:** *Industrial tourism, Catalonia, Friedmann, territorial development.*

---

\* Licenciado en geografía por la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB), España, con premio extraordinario de licenciatura; ingeniero industrial por la Universidad Politécnica de Cataluña y Master oficial en estudios territoriales y de la población, por la UAB. Actualmente, con una beca FPU del Ministerio de Educación del gobierno español está desarrollando su tesis doctoral en geografía en la UAB, dentro del grupo de investigación TUDISTAR (Turismo y Nuevas Dinámicas Socio-territoriales en Áreas Rurales). E-mail: josepmaria.prat@uab.cat.

## INTRODUCCIÓN

El modelo de desarrollo turístico español a lo largo del siglo XX se ha basado fundamentalmente en el aprovechamiento de los recursos naturales del sol y la playa desplazando masivamente desde el norte del país, especialmente la costa cantábrica, hacia el este y el sur en el litoral mediterráneo (Tribe, 2000) y presentando una oferta complementaria muy escasa (García & Albuquerque, 2003). Sin embargo, en estos últimos años se han producido cambios profundos en el sector con unos turistas cada vez más expertos y exigentes, y que además de buscar una buena relación calidad-precio, también piden propuestas personalizadas, con estancias más cortas, viajes más frecuentes y fuera de temporada, y con deseos cada vez mayores de consumir productos culturales (Del Reguero, 1994; Bonet, 2003).

Así pues, respondiendo a las nuevas dinámicas globales y regionales que tienen su traslado a los comportamientos y exigencias de la demanda (Agarwall, 2002, 2005; Prats & Paunero, 2002; Branwell, 2004) y a los cambios demográficos producidos como el envejecimiento de la población o la reducción de miembros en la unidad familiar (Reques, 2011) y con un nuevo escenario cada vez más dinámico y competitivo se presenta un nuevo producto, el turismo cultural, que anteriormente ya había empezado a ser explotado en los entornos urbanos (Richards, 1996), y que tiene la particularidad de ser consumido simultáneamente por diferentes tipologías de visitantes (Smith, 2003; Antón, 2005; Vera & Baños, 2010) que de esta manera no solamente satisfacen sus nuevos gustos, motivaciones y preferencias dentro de parámetros de calidad y exigencia en el servicio (Garfield, 1993; Hunter & Green, 1995; Spielberg, 1995; Richards, 2001; Fullana & Ayuso, 2002; Bonet, 2003; Troitiño, 2003; Borja et al., 2005).

La expansión de este tipo de turismo se relaciona con la búsqueda de sentido, belleza y autenticidad por parte de las sociedades occidentales contemporáneas con la intención de conservar el patrimonio y la memoria colectiva como componente de la propia conciencia y de la identidad, y como elemento generador de riqueza (Hernández, 1989; Dann 1994; Urry 1994; Dubois, 2000; Williams & Buswell, 2003).

Ante esta situación, una de las manifestaciones del turismo cultural es el turismo industrial, que conecta la realidad y la evolución de un territorio para comprender su realidad actual integrando la historia, la arqueología, la sociología, la arquitectura, el urbanismo, la geografía y la tecnología; ya que las visitas a museos, centros de interpretación y rutas industriales permiten acercarse a la historia de la revolución industrial, sumergirse en un determinado paisaje, trasladarse en el tiempo e introducirse en la estructura y la organización del mundo obrero de entonces tanto social como tecnológicamente (Edwards & Llurdés, 1996).

Se trata de un tipo de turismo que presenta dos grandes vertientes. Por un lado, el turismo del patrimonio industrial y, por el otro, las visitas a industrias actualmente en funcionamiento. Respecto al

primer tipo, si se toma como base la definición de turismo industrial dada por Edwards & Llurdés (1996) que lo presenta como el desarrollo de actividades turísticas e industrias en lugares edificados por el hombre, edificios y paisajes que se originan en procesos industriales de tiempos pasados se puede deducir que se refiere fundamentalmente a la conservación, rehabilitación y puesta en valor turístico de un patrimonio industrial antiguo que no solamente incluye las fábricas sino también el resto de edificaciones e infraestructuras asociadas. En cuanto al segundo tipo suelen ser unas visitas planificadas de antemano, guiadas y con un soporte didáctico complementario para dar una idea del conjunto de todo el proceso industrial que en ellas se realiza (Capel, 1996).

Este artículo, con el objetivo de conocer cómo ha evolucionado el desarrollo territorial de este turismo en Cataluña (Figuras 1 y 2) se encuentra focalizado exclusivamente en el turismo del patrimonio industrial teniendo en cuenta que el concepto de patrimonio es difícil de precisar aunque se le puede considerar como el conjunto de bienes culturales -materiales o inmateriales- que se han heredado, reunido y conservado con el objetivo de ser transmitidos a las generaciones futuras (Casanelles, 2002; Terés, 2008), convirtiéndose en un bien público cuya conservación ha de estar asegurada por los poderes públicos (Hernández, 2002).

Figura 1: Mapa de situación de Cataluña en Europa



Fuente: elaboración propia

Figura 2: Mapa de situación de Cataluña en España



Fuente: Elaboración propia

Así pues, considerando el patrimonio industrial como un conjunto que engloba todos aquellos elementos industriales que la sociedad percibe como testimonio de una época y que, por tanto, pueden ser objeto de estudio para comprender el pasado y reforzar la memoria colectiva (Pardo, 2008), se ha creado una arqueología industrial con una serie de problemas y reflexiones que abarcan una dimensión física y conceptual novedosa, pasando de la mera exposición museística de máquinas aisladas a la exhibición de multitud de elementos interrelacionados con el territorio (infraestructuras, factorías, almacenes, canales, puentes, líneas ferroviarias, etc.), de manera que puedan explicar lo más fielmente posible los procesos industriales ocurridos y los paisajes asociados (Negri, 2007).

Para analizar el desarrollo espacial de este tipo de turismo en Cataluña a lo largo del período 1980-2010, además de la bibliografía referenciada al final del artículo, se han utilizado diversas fuentes estadísticas externas, fundamentalmente a partir de los datos cuantitativos sobre la localización de los establecimientos de turismo industrial, obtenidos del Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, de la red XATIC (Xarxa del Turisme Industrial de Catalunya), del Sistema Territorial del Museo de la Ciencia y la Técnica de Catalunya (StMNACTEC), de Turisme de Catalunya, de la Asociación del Museo de la Ciencia y la Técnica de Catalunya y de la Asociación de Ingenieros Industriales de Catalunya (AEIC) las cuales han servido para situar espacialmente la evolución de la oferta existente y para contextualizar los resultados de carácter más cualitativo obtenidos a partir de la investigación bibliográfica realizada.

## EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIALIZACIÓN Y DEL TURISMO INDUSTRIAL EN CATALUÑA

La industrialización comenzó en Cataluña con un cierto retraso respecto a otros territorios europeos como el Reino Unido, Alemania o Francia, pero ello no fue obstáculo para que se

industrializase a gran velocidad y con notable éxito de manera que muchos de los paisajes catalanes actuales son fruto de esta época y del legado patrimonial que dejó. Por ello, aunque la época protoindustrial se inicia finales del siglo XVII, no alcanza su máximo esplendor hasta la segunda mitad del siglo XVIII, cuando se consolida el comercio con el resto de España y América. En esta época se instalan molinos papeleros, fraguas y manufacturas de indianas en Barcelona para el autoconsumo de los productos del propio territorio, creándose las condiciones para la posterior implantación de la industrialización (Boquer, 2002; Casanelles, 2002).

La siguiente fase, la propiamente industrial, con una producción en serie y unas instalaciones especializadas (las llamadas “fábricas”), consta de tres subfases. La primera, desde finales del siglo XVIII y a lo largo del siglo XIX con predominio del sector textil, especialmente algodónero. Así, la primera fábrica que se construyó fue el Vapor Bonaplata, en 1832 (Jordi Nadal, citado por Casanelles, 2002). La segunda, durante la primera mitad del siglo XX, presenta un predominio de la electricidad con grandes fábricas y una amplia diversificación de actividades apareciendo nuevos sectores como la industria automovilística o la química. Este período finaliza en los años 1960's, con el desarrollo de nuevos materiales como el plástico, y emergiendo sectores novedosos como la electrónica. Finalmente, la tercera fase, desde finales del siglo XX, consolida el predominio de la informática y las telecomunicaciones (Casanelles, 2002).

Lógicamente, el patrimonio industrial catalán se enmarca dentro de estas características evolutivas, pero hay varias peculiaridades que lo singularizan respecto a otras regiones industrializadas. Por una parte, Cataluña fue una de las primera regiones mediterráneas industrializadas junto con el norte de Italia, presentando una concentración territorial en las provincias de Barcelona y Girona. Por otra, se produjo un importante aislamiento con respecto al núcleo industrial centroeuropeo. Además, aunque hubo gran diversidad productiva predominó el sector textil destacando la instalación de más de 70 colonias industriales especialmente a lo largo de los ríos Llobregat, Cardener y Ter, siguiendo el modelo desarrollado anteriormente en el Reino Unido (Casanelles, 2002; Miralda, 2002; Terés, 2008).

Aunque históricamente las primeras actuaciones gubernamentales destinadas a proteger el patrimonio español se iniciaron en el siglo XVIII, dictándose en el año 1779 una Real Orden para la protección de los bienes culturales y, posteriormente, en el año 1803 se delegó en la Real Academia de Historia la conservación de monumentos antiguos y en 1844 se crearon las Comisiones de monumentos provinciales y la Comisión central (Terés, 2008) no fue hasta el siglo XX cuando las medidas proteccionistas fueron aumentando con la centralización en la Dirección General de Bellas Artes en Madrid (en 1900) de las competencias sobre el patrimonio histórico; la elaboración de la Ley de excavaciones arqueológicas (en 1911); la Ley de Conservación de Monumentos Histórico-artísticos (en 1915) (Cerdà, 2008) y el Real Decreto que creaba las figuras de monumento nacional y conjunto histórico-artístico (en 1926).

Con la llegada de la Segunda República todo ello se reforzó en la Constitución de 1931, promulgándose en 1933 la Ley de Defensa y Conservación del Patrimonio histórico-artístico (Alvarez, 2007) y en Cataluña, la Generalitat firmó una orden para crear un museo de temática industrial, proyecto que la Guerra Civil (1936-1939) truncó de raíz. Acabada la guerra, con la dictadura del general Franco, se declararon 33 nuevos monumentos histórico-artísticos en Cataluña y posteriormente desde 1976 con la llegada de la democracia se diseñó a nivel estatal un nuevo marco legal que desembocó en 1985 con la Ley del Patrimonio Histórico Español y, a nivel autonómico, en 1993 con la Ley que permite que sea la Generalitat quien tenga las competencias exclusivas sobre la protección y gestión del patrimonio cultural catalán (Terés, 2008).

Paralelamente, en 1976 desde el ámbito social la Asociación de Ingenieros Industriales de Catalunya volvió a impulsar la creación de un museo del patrimonio industrial para lo que en 1979 constituyó la Asociación del Museo de la Ciencia y de la Técnica i de Arqueología Industrial de Catalunya. En el año 1982, el Departamento de Cultura de la Generalitat asumió el proyecto comprando en 1983 la fábrica Aymerich, Amat y Jover -antiguo vapor textil- en Terrassa (Barcelona) con la finalidad de convertirla en museo, el cual fue declarado Museo Nacional y entidad autónoma en la Ley de Museos de 1990.

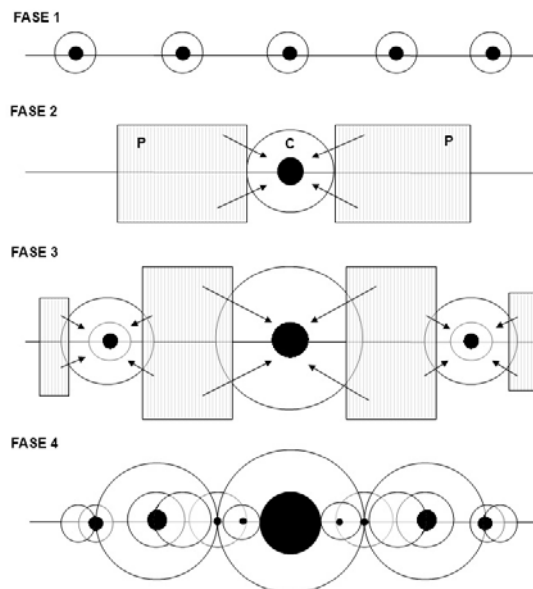
Sin embargo, a pesar de su importante tradición industrial en Cataluña el turismo industrial es todavía poco conocido, a diferencia de otros lugares de Europa donde ya es una opción turística consolidada como el Reino Unido, Alemania o Francia en que forma parte de la oferta turística y ha llegando a convertirse, en algunos casos, en verdaderos referentes turísticos, como Ironbridge (Inglaterra) o Guinness Storehouse (la atracción turística más visitada de Irlanda). Ante esta situación, en el año 2006 se creó la red XATIC, formada inicialmente por 19 municipios catalanes (actualmente ya son 22), el MNACTEC, la Generalitat y el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio con el objetivo de promover el concepto de turismo industrial y generar su demanda, turistificar el patrimonio industrial catalán, crear nuevos productos de turismo industrial y mejorar los existentes y convertir, en definitiva, el turismo industrial en un elemento de dinamización económica del territorio.

También se ha creado el Sistema Territorial del MNACTEC (StMNACTEC), una red de 25 museos con distintas temáticas, distribuidos espacialmente por Cataluña pero con el foco central en el MNACTEC (Terrassa), teniendo en cuenta tanto los aspectos técnicos como los sociales y los culturales, mediante colecciones y/o musealizando las diferentes actividades productivas que han existido.

## **EL MODELO DE FRIEDMANN Y SU APLICACIÓN AL TURISMO INDUSTRIAL EN CATALUNYA**

El modelo de desarrollo territorial de Friedmann (1966), quien estudió el desarrollo producido en las principales ciudades de Venezuela en el período 1936-1961, presenta cuatro fases (Figura 3).

Figura 3: Fases del modelo de Friedmann



Fuente: Esquema adaptado de Bradford & Kent (1987: 171)

En la primera, relativamente estable que se puede denominar como pre-industrial, aparecen algunos centros, escasos y pequeños independientes entre sí y sin jerarquías (fase 1) (Se puede ver con detalle este modelo de desarrollo espacial de las ciudades en Bradford & Kent (1987).

Posteriormente aumenta la inestabilidad provocada por los recursos disponibles (naturales, humanos, económicos, tecnológicos, políticos, sociales), la densidad de población y la localización geográfica de modo que el crecimiento regional va acompañado por una concentración de la expansión industrial en una o pocas ciudades o regiones dominantes (los “centros”), mientras que en el resto del territorio sigue predominando el sector primario, generándose una relación estructural unilateral con un flujo continuo de recursos desde la periferia al centro (fase 2). Este intercambio asimétrico, reafirma la disparidad entre la periferia y el centro, aumentando los desequilibrios territoriales y emergiendo en la periferia elementos que abastecen de recursos al centro. Sin embargo, esta fase, jerarquizada y de incipiente industrialización, desaprovecha crecimientos, ya que no pueden explotarse simultáneamente todas las oportunidades (Bradford & Kent, 1987).

Con el tiempo aumenta la industrialización (fase 3) así como las mejoras en el transporte (mercancías, personas, energía), en las comunicaciones y en la educación lo que añadido a los efectos de los bajos precios en las regiones menos desarrolladas, los cambios de actitud hacia el desarrollo económico en dichas regiones, las políticas públicas de equidad regional y las deseconomías de aglomeración en el centro modifican las relaciones centro-periferia volviéndose bilaterales los intercambios (con un trasvase de recursos periféricos desde el centro inicial a los nuevos centros secundarios), reduciéndose los espacios periféricos y transformándose gradualmente

la estructura territorial, pasando de estar fuertemente centralizada a multi-centralizada, con una clara jerarquización (un centro nuclear, varios centros secundarios y periferias) (Bradford & Kent, 1987).

Finalmente, se establece una organización relacional compleja (fase 4), con un sistema territorial funcional interdependiente, en el que las periferias son absorbidas por los centros y donde se maximiza el crecimiento potencial y la eficiencia (Bradford & Kent, 1987).

Tabla 1: destinos que ofrecen turismo industrial en Catalunya

Nº	destino	comarca	oferta	Nº	destino	comarca	oferta
1	Àreu	Pallars Sobirà	serrería	29	Gironella	Berguedà	textil
2	Bellmunt	Priorat	minas	30	Mataró	Maresme	textil
3	Capellades	Anoia	papel	31	Borgonyà	Osona	textil
4	Cardona	Bages	minas	32	Arenys de Mar	Maresme	textil
5	Castellar de n'Hug	Berguedà	minas - transporte	33	Vic	Osona	piel
6	Castelló d'Empúries	Alt Empordà	harinera	34	Cornellà	Barcelonès	agua
7	Cercs	Berguedà	minas - energía	35	Vilassar de Mar	Maresme	agua
8	Esplugues	Barcelonès	cerámica	36	Sabadell	Vallès Occ.	textil
9	Riutort	Berguedà	minas	37	Gavà	Baix Llobregat	minas
10	Igualada	Anoia	piel	38	Les Masías de Voltregà	Osona	metalurgia
11	Manlleu	Osona	textil	39	Argentona	Maresme	cerámica
12	Manresa	Anoia	industria - agua	40		Penedès	enología
13	Palafrugell	Baix Empordà	corcho	41	Vilafranca del Penedès	Alt Penedès	enología
14	Puig-reig	Berguedà	textil	42	Vall Flaquer	Bages	enología
15	Ripoll	Ripollès	metalurgia	43		Bages	enología
16	Sta Coloma de Cervelló	Baix Llobregat	textil	44	Palamós	Baix Empordà	pesca
17	Terrassa	Vallès Occ.	industria gral.	45	La Bisbal	Baix Empordà	cerámica
18	Vilanova i la Geltrú	Garraf	transporte	46	Figueres	Alt Empordà	industria gral - juguetes
19	Esparraguera	Baix Llobregat	textil	47	L'Espuga de Francolí	La Conca deBarberà	bebidas
20	Granollers	Vallès Or.	industria	48		Vall d'Aràn	minas
21		Alt Empordà	enología	49	Lleida	Pla de Lleida	agua
22	Premià de Mar	Maresme	textil	50	Sallent	Bages	textil
23	Sils	La Selva	transporte	51	Tavascan	Pallars Sobirà	energía
24	Capdella	Pallars Jussà	energía	52	Badalona	Barcelonès	agua
25	Gerri de la Sal	Pallars Sobirà	salinas	53	Cervera	Segarra	harinera
26	Sant Cugat	Vallès Occ.	textil	54	Montblanc	La Conca deBarberà	aceite
27	Barcelona	Barcelonès	textil-cerámica- transporte- chocolate	55	Vimbodí	La Conca deBarberà	vidrio
28	L'Ametlla de Merola	Berguedà	textil	56	Les Borges Blanques	Les Garrigues	aceite
				57	Sant Sadurní d'Anoia	Alt Penedès	enología

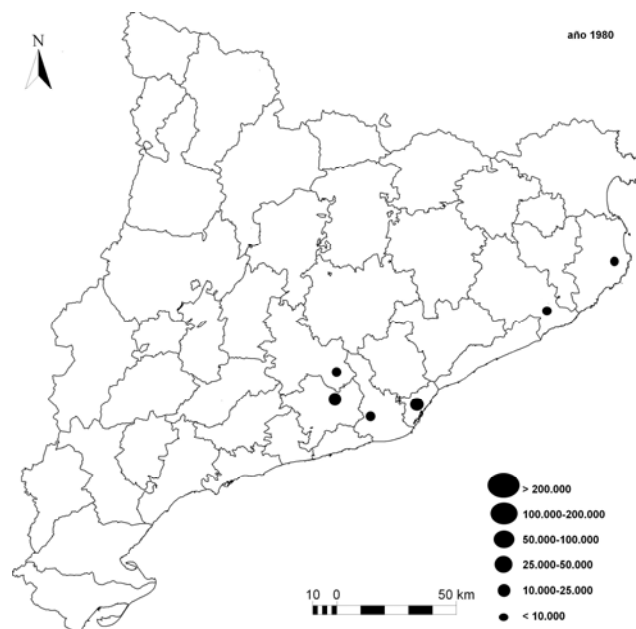
Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, de Turismo de Catalunya y de la red XATIC



El modelo de Friedmann describe y explica de manera no cuantitativa el desarrollo económico y territorial de las ciudades de un país, pasando de una estructura poli-nuclear a otra centralizada y, posteriormente, a estructuras más complejas, aunque la creciente involucración de las Administraciones Públicas en el desarrollo territorial aún hace más complejo el modelo, de modo que los países que han alcanzado la fase 4, aún no tienen una estabilidad definitiva, por lo que es de suponer la aparición en el futuro de nuevas fases de desarrollo territorial (Bradford & Kent, 1987).

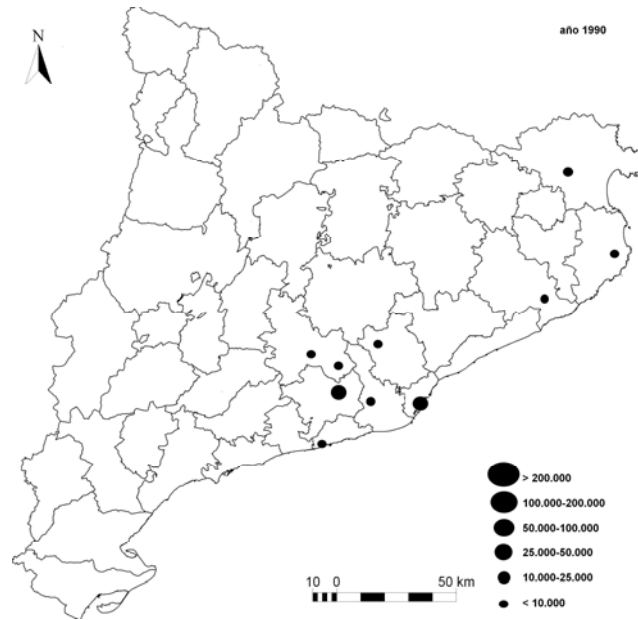
A continuación, a partir de datos estadísticos del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, de Turismo de Catalunya y de la red XATIC, se presentan los mapas (de elaboración propia) (ver la lista de establecimientos de turismo industrial en la Tabla 1) con la evolución de la distribución espacial de la oferta de turismo industrial en Catalunya a lo largo del período 1980-2010, clasificados según el número de visitantes recibidos (Figuras 4 a 7).

Figura 4: Distribución espacial de la oferta turística del patrimonio industrial en Cataluña (1980) según la cantidad de visitantes recibidos



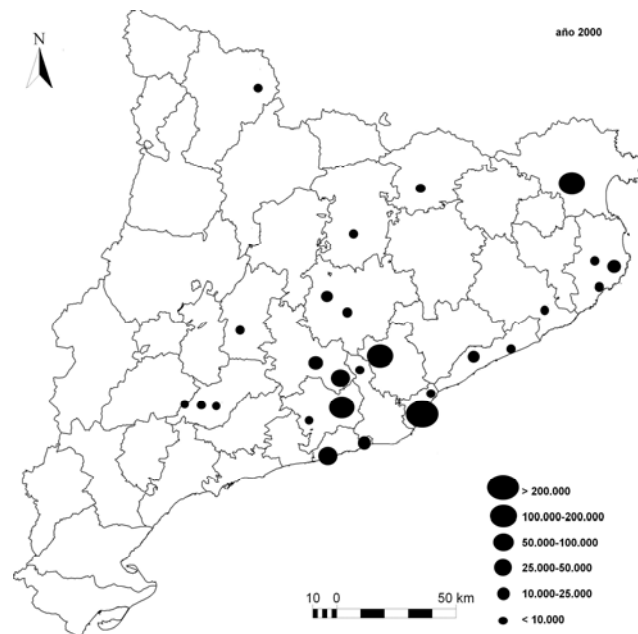
Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, de Turismo de Catalunya y de la red XATIC

Figura 5: Distribución espacial de la oferta turística del patrimonio industrial en Cataluña (1990) según la cantidad de visitantes recibidos



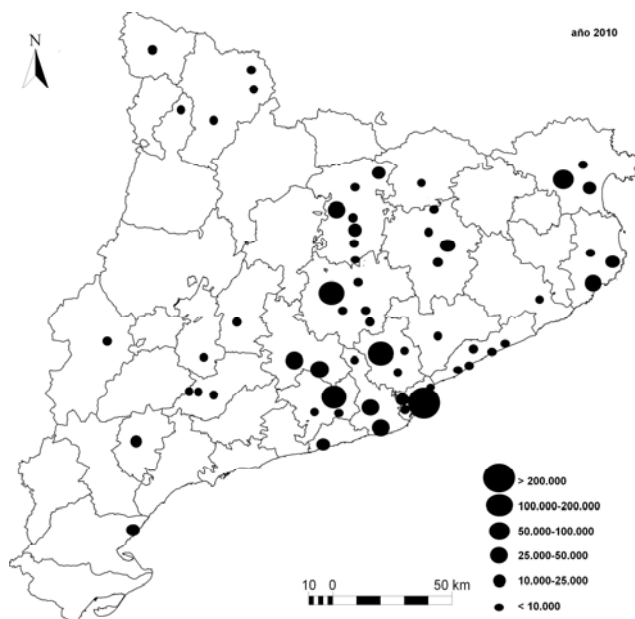
Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, de Turismo de Catalunya y de la red XATIC

Figura 6: Distribución espacial de la oferta turística del patrimonio industrial en Cataluña (2000) según la cantidad de visitantes recibidos



Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, de Turismo de Catalunya y de la red XATIC

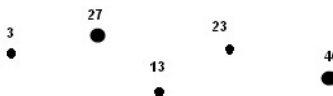
Figura 7: Distribución espacial de la oferta turística del patrimonio industrial en Cataluña (2010) según la cantidad de visitantes recibidos



Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, de Turismo de Catalunya y de la red XATIC

Como se puede observar en los mapas anteriores, la evolución del turismo del patrimonio industrial en Cataluña en este período también presenta cuatro fases bien diferenciadas. En primer lugar, en el mapa de 1980 (Figura 4) se puede ver que existían muy pocos destinos que ofrecían este tipo de turismo y lo hacían de manera independiente entre sí y sin ningún tipo de jerarquización (fase 1), tal como se aprecia en la Figura 8. Como se observa visualmente en el mapa, la mayoría de los destinos se encuentran dentro de un radio de 50 kilómetros de la capital catalana.

Figura 8: Esquema de la distribución espacial de los destinos en 1980

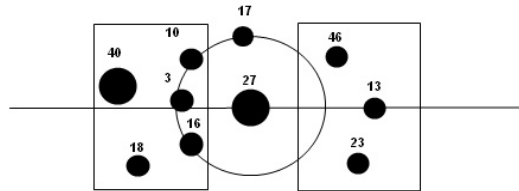


Fuente: elaboración propia a partir de la Figura 2

A continuación, tal como se aprecia en el mapa de 1990 (Figura 5), se ampliaron los destinos (fase 2), destacando la cantidad de visitantes recibidos por el conjunto de ofertas de la ciudad de Barcelona (*nº 27 del Anexo*), así como las cavas del Penedès (*nº 40*) (principalmente Sant Sadurní d'Anoia) y empezando a desarrollarse el museo de Terrassa (futuro MNACTEC) (*nº 17*). En esta fase, empieza a existir una verdadera concienciación de la necesidad de conservar una parte significativa del patrimonio industrial aunque quedando reducida la actividad turística a las visitas a las principales cavas. También aparece una cierta jerarquización según los visitantes recibidos, con un foco central en Barcelona gracias a la atracción y masa crítica de la capital, y emergiendo una periferia que

abastece de recursos (las piezas industriales) a los principales centros (Figura 9). Aún así, continuaba existiendo una mayoría de destinos localizados dentro del radio de 50 kilómetros alrededor de la ciudad de Barcelona.

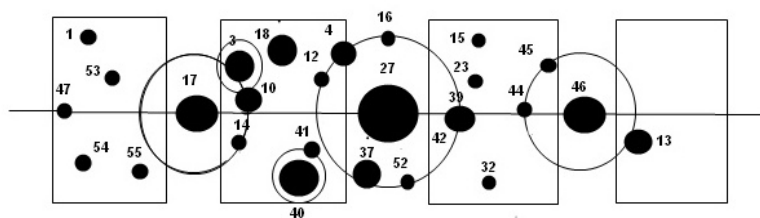
Figura 9: Esquema de la distribución espacial de los destinos en 1990



Fuente: Elaboración propia a partir de la Figura 3

Después, en el año 2000, tal como se aprecia en el mapa correspondiente (Figura 6), se produce una transformación gradual (fase 3) y la estructura adquiere mayor complejidad y jerarquización (Figura 10), con tres grandes focos centrales: el conjunto de museos de la ciudad de Barcelona ( $n^{\circ}$  27), el MANCTEC en Terrassa ( $n^{\circ}$  17) y los museos del juguete y de la Técnica en Figueres ( $n^{\circ}$  46); manteniéndose el nivel de visitas a las cavas del Penedès ( $n^{\circ}$  40), empezando a adquirir importancia el museo del ferrocarril en Vilanova i la Geltrú ( $n^{\circ}$  18) y el molino papelero de Capellades ( $n^{\circ}$  3), y desarrollándose distintas ofertas de turismo del patrimonio industrial. En esta fase continúa la consolidación de destinos dentro del radio de 50 kilómetros de la capital pero también se aprecia una expansión por todo el litoral desde Vilanova i la Geltrú hasta Francia y, sobretodo, se empieza a poner en valor turístico el patrimonio industrial del eje del Llobregat, especialmente sus colonias industriales.

Figura 10: Esquema de la distribución espacial de los destinos en 2000

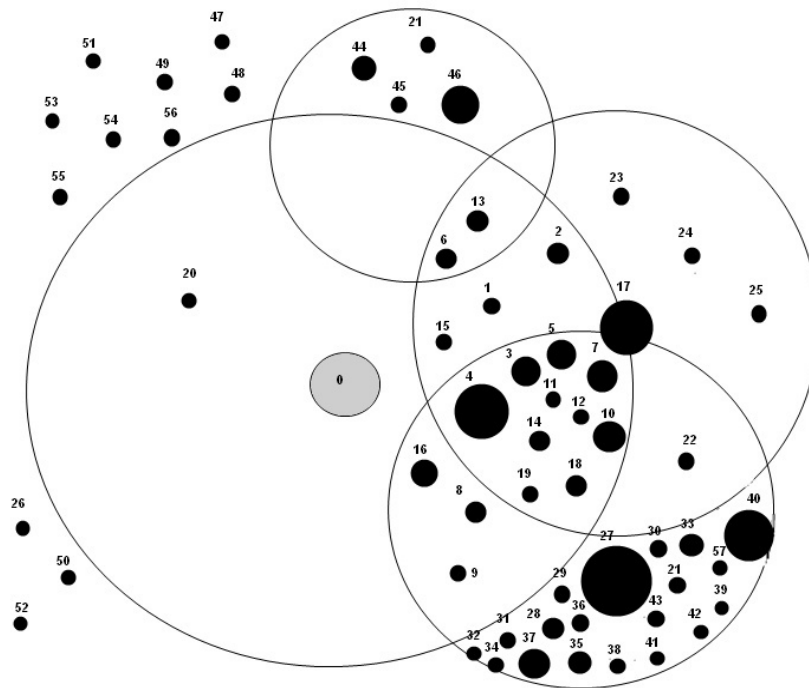


Fuente: Elaboración propia a partir de la Figura 4

Finalmente, en el mapa del año 2010 (Figura 7) se observa como se ha desarrollado una estructura muy compleja (fase 4) con una organización funcional interdependiente consolidándose una oferta diversificada de este tipo de turismo, con cuatro grandes focos centrales relacionales y virtuales: el sistema territorial del MNACTEC (StMANCTEC), la red XATIC, la red Turisme Industrial a prop de Barcelona (de la delegación de Turismo de la Diputación de Barcelona) y la red de Turisme de la Costa Brava. Como se observa en el esquema (Figura 11), la oferta se ha expandido por una parte significativa del territorio catalán, aunque con una especial incidencia en tres ejes. El primero

alrededor de la capital y su región metropolitana. El segundo, alrededor del Llobregat y sus principales afluentes. El tercero, a lo largo de las comarcas litorales barcelonesas y gerundenses. También empiezan a aparecer nuevas ofertas, situadas en otros puntos del territorio, hasta entonces inexistentes, como en el Pirineo, en el delta del Ebro o en las Tierras de Lleida, pero, a pesar de ello, la jerarquización de los destinos, según el número de visitantes es muy clara.

Figura 11: Esquema de la distribución espacial de los destinos en 2010



Fuente: Elaboración propia a partir de la Figura 5

## CONCLUSIONES

El nuevo contexto mundial del turismo, tanto desde el punto de la demanda como de la oferta y del mercado, ha hecho emerger nuevos productos turísticos destacando los culturales. Uno de ellos es el turismo industrial que en Cataluña cobra una cierta importancia ya que fue una de las regiones más industriales del área mediterránea presentando unos rasgos muy característicos como su expansión por gran parte del territorio y la especialización por zonas con un impacto muy grande en la cultura catalana de estos últimos 150 años. Sin embargo, como que la temática de la industrialización estaba más vinculada al país que la de la técnica, Cataluña no se caracterizaba por su innovación técnica y, en cambio, sí que su industrialización formaba parte de su historia y de su identidad (Casanelles, 2002).

Además, el turismo industrial es un tipo de turismo cultural que suele ser sostenible medioambientalmente y socialmente. Sin embargo, desde el punto de vista económico suele ser deficitario

ya que el número de visitantes que recibe es muy bajo, salvo contadas excepciones no aparecidas en el caso catalán lo que obliga a sus responsables a disponer de suficientes subvenciones públicas y patrocinios privados, a pesar de su desarrollo ascendente de estos últimos años.

En este trabajo se ha visto como la evolución del desarrollo espacial de este turismo en Cataluña ha seguido una pautas estructurales muy similares al modelo de desarrollo económico de las ciudades propuesto por Friedmann en 1960. Se ha pasado de una estructura pre-turística con una mínima oferta independiente entre sí y desjerarquizada a otra estructura centralizada en unos pocos focos y, acabando en los momentos actuales, en una estructura relacional en la que las redes sociales son los nuevos focos de esta oferta turística más flexible y adaptable a la nueva situación y siguiendo el esquema de desarrollo centro-periferia que enfatiza la existencia de una pauta “autonomía-dependencia” que considera la evolución de este turismo como un sistema de desarrollo desigual entre las diversas ofertas existentes en el territorio.

En este esquema se presentan unos elementos centrales que se definen en función del control que ejercen sobre su propia oferta, sobre la restante y sobre los organismos políticos, sociales y culturales relacionados con el territorio y otros, más periféricos, que dependen de y son controladas por el centro. Las actividades más avanzadas, el ambiente cultural y la demanda creciente son patrimonio del centro mientras que las oportunidades de desarrollo no son percibidas ni utilizadas inicialmente en los elementos periféricos mediante una relación asimétrica en la que el centro por capacidad económica, política y de innovación tecnológica e institucional domina a la periferia, estando las pautas de desarrollo de la periferia controladas por el centro con el fin de lograr sus objetivos políticos, culturales y sociales.

Se trata de una organización funcional que se ha desarrollado gracias a un importante soporte económico, de gestión y de marketing por parte de las diferentes administraciones públicas (Tamayo, 1998) de manera que muchos de los productos existentes pertenecen a varias redes a la vez lo que les permite actuar como puentes de intercambio de información, experiencias y conocimientos entre ellas. Sin embargo, esta optimización de recursos difícilmente se traduce en un gran desarrollo en turismo en Cataluña ya que no ha alcanzado los niveles de visitantes que tienen otros tipos de turismo cultural aunque las últimas tendencias sobre la turistificación del patrimonio industrial nos presentan una nueva concepción del producto, que además de restaurar y exponer los elementos y procesos industriales del pasado, también enfatiza las actividades sociales y culturales presentes en aquella época y reafirmar la identidad de un territorio.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que, tal como también indica Friedmann en su modelo, con el desarrollo del turismo del patrimonio industrial no se encontra en la fase 4 con el final del modelo sino solamente en una fase de un proceso en permanente evolución, donde influyen diversas fuerzas (cambios en la demanda, en la oferta y en el mercado, nuevas tecnologías, rehabilitación del

patrimonio industrial, mejora de los transportes, equipamientos y servicios, e implementando políticas de desarrollo específico de este turismo a todos los niveles).

Finalmente, la pertinencia de este trabajo reside en la inexistencia de trabajos académicos de este tipo, de modo que para confirmar si las pautas seguidas por esta evolución en Cataluña son generalizables o no, y, en caso afirmativo, poder aplicarse a las políticas de planificación del desarrollo de este turismo en otros destinos, deberían realizarse estudios similares en otras regiones industriales, trabajo que excede del ámbito del artículo aquí presentado, por lo que animamos a los investigadores a realizar dicha tarea en un futuro cercano.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agarwal, S.** (2002) "Restructuring seaside tourism. The resort lifecycle". *Annals of Tourism Research* 29(1): 5-55
- Agarwal, S.** (2005) "Global-local interactions in English coastal resorts". *Tourism Geographies* 6(4): 351-352
- Alvarez, M. A.** (2007) "Arqueología Industrial, el pasado por venir". Colección La herencia recuperada, CICEES, Gijón
- Anton, S.** (2005) "De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes. Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral". *Papeles de Economía Española* 102: 316-332
- Boquer, F.** (2002) "El preindustrial Català". En: Feliu, A. (coord.) *Cents elements del Patrimoni Industrial a Catalunya*. Lundweg Editores, Barcelona, pp. 15-34
- Borja, M., Jiménez, J. & Sevilla, C.** (2005) "Gestión del turismo cultural y de ciudad". Universidad de Castilla de La Mancha, Cuenca
- Bramwell, B.** (2004) "Mass tourism, diversification and sustainability development in Southern Europe's coastal regions". En: Bramwell, B. (ed.) *Coastal Mass Tourism. Diversification and Sustainable Development in Southern Europe*. Channel View Publications, Clevedon, pp. 1-31
- Bonet, L.** (2003) "Cultural tourism". En: Towse, R. (ed.) *Handbook of Cultural Economics*. Edward Elgar, Glos, pp. 187-193
- Bradford, M. G. & Kent, W. A.** (1987) "Human Geography. Theories and their applications". Oxford University Press, Oxford
- Capel, H.** (1996) "El turismo industrial y el patrimonio histórico de la electricidad". *Actas de las I Jornadas sobre Catalogación del Patrimonio Histórico*, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Sevilla, pp. 170-195
- Casanelles, E.** (2002) "Introducció". En: Feliu, A. (coord.) *Cents elements del Patrimoni Industrial a Catalunya*. Lundweg Editores, Barcelona, pp. 11-13
- Cerdà, M.** (2008) "Arqueología industrial. Teoría y práctica". Universitat de Valencia, Valencia

- Dann, G. M. S.** (1994) "Tourism and nostalgia: looking forward to going back". *Vrijetijd en Samenleving* 12(1-2): 75-94
- Del Reguero, M.** (1994) "Ecoturismo. Nuevas formas de turismo en el espacio rural". Editorial Bosch, Barcelona
- Dubois, B.** (2000) "Understanding the consumer". Pearson Education Limited, Harlow
- Edwards, J. & Llurdés, J. C.** (1996) "Mines and quarries: Industrial heritage tourism". *Annals of Tourism Research* 23(2): 341-363
- Friedmann, J.** (1966) "Regional development policy. A case study of Venezuela". MIT Press, Massachusetts
- Fullana, P. & Ayuso, S.** (2002) "Turismo sostenible". Rubes, Barcelona
- García, A. & Alburquerque, F. J.** (2003) "El turismo cultural y el de sol y playa: ¿sustitutivos o complementarios?" *Cuadernos de Turismo* 11: 97-105
- Garfield, D.** (1993) "Tourism at World Heritage Cultural Sites". ICOMOS, Madrid
- Hernández, A.** (1989) "Cultura y medio rural". Editorial Narcea, Madrid
- Hernández, F.** (2002) "El patrimonio cultural: la memoria recuperada". Trea, Gijón
- Hunter, C. & Green, H.** (1995) "Tourism and the environment. A sustainable relationship?". Routledge, Londres
- Miralda, A.** (2002) "Indústria tèxtil. Les colonies industrials". En: Feliu, A. (coord.) *Cents elements del Patrimoni Industrial a Catalunya*. Lundweg Editores, Barcelona, pp. 59-71
- Negri, M.** (2007) "Territori e paesaggi dell'industria. Sistema e reti di musei dell'industria". En: Biel, P. (coord.) *Patrimoni Industrial y la Obra Pública*. Actas Jornadas, Gobierno de Aragón, Consejería de Educación, Cultura y Deporte, Zaragoza, pp. 106-118
- Pardo, C. J.** (2008) "Turismo y patrimonio industrial". Síntesis, Madrid
- Prats, L. & Paunero, X.** (2002) "Girona i la Costa Brava: Algunes Reflexions sobre la Cohesió i la Flexibilitat del Territori". *Seminari Internacional sobre Competitivitat i Territori*, Girona
- Reques, P.** (2011) "El factor D. Los nuevos retos demográficos de la España actual". *Cinco Días y Edit Servicios Editoriales*, Bilbao
- Richards, G.** (2001) "Cultural attractions and European tourism". CABI, Wallingford
- Richards, G.** (1996) "Cultural tourism in Europe". CABI, Wallingford
- Smith, M. K.** (2003) "Issues in cultural tourism studies". Routledge, London
- Spielberg, T.** (1995) "Cultural tourism and business opportunities for museums and heritages sites." *Tourism Management* 16(5): 81-91
- Tamayo, R.** (1998) "Crecimiento económico regional: una sinopsis de la teoría y su conexión explícita con las políticas públicas". *Gestión y Política* 6(1): 5-24
- Tribe, J.** (2000) "Economía del ocio y del turismo". Síntesis, Madrid
- Terés, M.** (2008) "El patrimoni industrial: conservació i musealització. El cas català". Trabajo de investigación del Master en Gestión del Patrimonio Cultural, Universitat de Barcelona, Barcelona
- Troitiño, M. A.** (2003) "Patrimonio cultural: Valorización económica y reutilización funcional". *CULTURINNOVA2003, Jornadas de Gestión Cultural*, La Palma
- Urry, J.** (1994) "Cultural change and contemporary tourism". *Leisure Studies* 13: 1-6



**Vera, J. F. & Baños, C. J.** (2010) "Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico." Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles 53: 329-353

**Williams, C. & Buswell, J.** (2003) "Service quality in leisure and tourism". CABI, Wallingford

Recibido el 13 de abril de 2012

Correcciones recibidas el 14 de mayo de 2012

Aceptado el 18 de mayo de 2012

Arbitrado anónimamente