
TURISMO URBANO E INDUSTRIAL EN LA PERIFERIA “POSTINDUSTRIAL”: IMAGINARIOS Y NARRATIVAS DESDE LOS HABITANTES DE LA MARGEN IZQUIERDA DEL NERVIÓN EN EL BILBAO METROPOLITANO

Sandra González Durán

Universidad del País Vasco /Euskal Herriko Unibertsitatea
sandra.gonzalez@ehu.eus

Recibido: 28/04/2016; Aceptado: 23/03/2017

Turismo urbano e industrial en la periferia “postindustrial”: Imaginarios y narrativas desde los habitantes de la Margen Izquierda del Nervión en el Bilbao metropolitano (Resumen)

En las regiones “postindustriales” el turismo es central para los contemporáneos modos empresariales de gestión de lo urbano con el rol de tractor de la revitalización, principalmente desde el ocio y el consumo. Tomando el espacio como producto social desde los “modos de hacer” de sus habitantes este artículo analiza cómo éstos se relacionan —asimilan, (re)significan, resisten y/o cuestionan— con los emergentes y potenciales flujos turísticos que lo atraviesan. El análisis de los imaginarios y las narrativas de los habitantes de la Margen Izquierda del Nervión en el Bilbao metropolitano —País Vasco, España— en torno al presente turismo urbano y al potencial turismo industrial patrimonial, nos aproxima a las paradojas y dificultades de esta periferia “postindustrial”.

Palabras clave: Regiones postindustriales, turismo, regeneración, imaginarios

Urban and industrial tourism in the “post-industrial” periphery: Imaginaries and narratives of the inhabitants of the Left Bank of the river Nervión in metropolitan Bilbao (Abstract)

In “post-industrial” regions tourism has a key role in the contemporary entrepreneurial modes of urban governance and revitalization based, basically, on leisure and consumption. Approaching space as a social product from the “ways of doing” of its inhabitants, it is addressed the question of how people relate —by assimilating, (re)meaning, resisting and/or questioning— with emerging and potential tourist flows that go through it. The analysis of the imaginaries and narratives of the inhabitants of the Left Bank of the Nervión river in metropolitan Bilbao —Basque Country, Spain— around existing urban tourism and potential industrial heritage tourism, brings us closer to the paradoxes and difficulties of this “post-industrial” periphery.

Keywords: Post-industrial regions, tourism, regeneration, imaginaries

En la relación entre la regeneración, lo urbano y sus habitantes destaca el reto que enfrentan las antiguas ciudades industriales que encuentran en el turista la personificación de los llamados a la terciarización. Tras la crisis de su modelo productivo y cultural, en un contexto de competitividad urbana, los espacios de las regiones y ciudades postindustriales han sido conceptualizados como recurso turístico desde las “nuevas políticas urbanas”. La práctica turística, además de como fuerza económica, se consolida como ejercicio que valida espacial y simbólicamente la dirección de un cambio desde la ciudad industrial a la “postindustrial”. Situa “en el mapa” a la vez que pone en valor a ojos externos e internos una nueva imagen “postindustrial” alejada de las connotaciones del declive urbano. En este escenario, las regiones postindustriales periféricas o pequeñas ciudades muestran con mayor virulencia las consecuencias económicas y sociales de la ruptura y consiguiente crisis industrial, así como la difícil conjugación entre condicionamientos locales y referencias globales en el manejo de sus espacios urbanos. El turismo urbano apela a la gran dimensión de análisis a la que nos remite el profundo cambio estructural vivido: la gestión de lo urbano en general, y más específicamente, del legado simbólico-material industrial.

Las transformaciones de estos espacios postindustriales, dialécticamente producidos en relación con quienes los practican, nos llevan a la cuestión de la subjetividad espacial de quienes ven sus ciudades y regiones atravesadas por emergentes y novedosos flujos turísticos. La focalización sobre los imaginarios y narrativas de los habitantes visibilizará la relación entre éstos, los flujos turísticos y sus espacios. Con el objetivo de analizar los flujos turísticos que atraviesan la periferia postindustrial desde la subjetividad espacial de sus habitantes se abordarán primero los debates en torno a lo urbano como recurso turístico en las regiones postindustriales. Se abordan teórica y empíricamente espacios periféricos en términos espaciales, pero centrales en cuanto a su vínculo histórico con lo industrial material, dada la localización de la producción industrial y la residencia obrera en los mismos, e inmaterial en tanto que productores y reproductores de la cultura obrero-industrial. Posteriormente se analizan desde dos ejes los imaginarios y narrativas en torno al turismo urbano de los habitantes de la Margen Izquierda del Nervión¹ en el Bilbao metropolitano. El primero de ellos lo constituirá la relación con los flujos turísticos existentes en esta comarca y el segundo la relación con los potencialmente emergentes desde la patrimonialización de elementos industriales². Finalmente, los apuntes conclusivos y

1 La Margen Izquierda del Nervión situada en la provincia de Vizcaya —País Vasco, España—, forma parte del Bilbao metropolitano y la constituyen mediante una delimitación socialmente compartida no institucionalizada los municipios de Barakaldo, Sestao, Portugalete y Santurtzi. Estos municipios se localizan en continuidad urbana a lo largo de la ría del Nervión hacia la desembocadura del mar Cantábrico. Esta comarca vivió con fuerza la primera y segunda industrialización, situándose en ella las industrias más relevantes y los flujos migratorios más significativos, estos elementos hicieron de ella el centro de la cultura obrero-industrial del Bilbao metropolitano.

2 El análisis aquí presentado forma parte de la propuesta analítica más amplia desarrollada en mi tesis doctoral titulada “Habitar la periferia ‘postindustrial’. Imaginarios, narrativas y prácticas espaciales desde la Margen Izquierda del Nervión en el Bilbao metropolitano” (2015). En ella la

su discusión señalarán no sólo las cuestiones más relevantes respecto del objetivo señalado sino también las problemáticas de orden más general a los que análisis empíricos como este dan paso.

El espacio urbano postindustrial como recurso turístico para la revitalización

Comprender el turismo en las ciudades contemporáneas pasa necesariamente por su abordaje desde los estudios urbanos y sus problemáticas teóricas³, nos detendremos brevemente en tres de ellas centrales a nuestro objetivo y objeto de estudio: el rol del turismo urbano en las ciudades industriales, el marco de cambios generales que implican las “nuevas políticas urbanas” y, más concretamente, cómo éstas permean los procesos de regeneración urbana en las antiguas ciudades industriales y sus periferias con el turismo como eje.

En las primeras ciudades europeas el turismo estuvo presente desde los dispositivos de creación de valor turístico de las guías o paquetes. Ejercicios de demarcación de sitios y visitas que las consolidaba en una interpretación fija y, por tanto, asimilables como un collage de imágenes y lugares remarcables —siendo pionero en ello Thomas Cook—⁴. En la década de los 60 este proceso de construcción y reconstrucción de la imagen de la ciudad industrial se dio en términos negativos en un EE.UU. en el que los múltiples problemas sociales y urbanos fueron interpretados desde la narrativa del declive urbano⁵. Esta narrativa se impuso como discurso hegemónico sobre las ciudades y regiones industrializadas en crisis, y planteaba el reto de la transformación de los espacios urbanos así definidos y los imaginarios urbanos asociados a los mismos.

En nuestro estudio de caso, la crisis industrial en tanto que punto de inflexión estructural causó altas tasas de desempleo, intensos conflictos sociales y deteriorados espacios urbanos. El planteamiento dominante desde las esferas políticas y financieras de un crecimiento económico y urbano acrítico se interrumpe con muchos otros factores internacionales y locales de fondo. La crisis supuso el declive del tradicional polo de atracción laboral vasco, el impacto del desempleo fue especialmente fuerte

gestión del legado industrial y los cambios urbanos analizados desde la subjetividad espacial de sus habitantes fueron las dos dimensiones de análisis principales. De este modo, en ella el abordaje de los flujos turísticos es uno de los tres procesos abordados, junto al potencial patrimonial y la proliferación de los centros comerciales, dentro de la segunda dimensión de los cambios urbanos. La metodología empleada ha sido fundamentalmente cualitativa, en conjunto se han realizado un total de 32 entrevistas —20 entrevistas en profundidad a habitantes de la Margen Izquierda, 8 entrevistas a informantes expertos, 4 entrevistas focalizadas sobre centros comerciales— y una observación en dos centros comerciales de la Margen Izquierda.

3 Ashworth y Page, 2011.

4 El desarrollo de las ciudades industriales gestó como su oposición la reafirmación romántica de la naturaleza y su culto. Las pocas ciudades industriales que eran visitadas era promocionadas como centros industriales que enaltecían el progreso y la tecnología con actividades como ferias y exhibiciones internacionales (Judd, 2003b), si bien constataban a un tiempo la agresiva evidencia del progreso y la industria en forma de desigualdades y problemas sociales (Hall, 1996).

5 Beauregard, 1993.

en la Margen izquierda, un impacto social que se agravó por los fuertes vínculos establecidos mediante el empleo y las iniciativas sociales entre las empresas y la población donde se ubicaban, muy especialmente en el caso de Sestao y Barakaldo con Altos Hornos de Vizcaya. El peso relativo de la industria fue disminuyendo, tendencia que se dio en todo el Bilbao metropolitano, dando así inicio a una reorganización económica que señala hacia el crecimiento del sector servicios por encima del manufacturero. Este impacto de la crisis industrial en la dinámica poblacional hizo que las tendencias de crecimiento demográfico se invirtieran, la Margen Izquierda pasó de ser atractora a expulsar “mano de obra”. Los problemas urbanos ya presentes se vieron agravados, el declive de los espacio urbanos fue la consecuencia de la interrelación y concentración espacial de los problemas socio-económicos asociados al deterioro de las viviendas, las infraestructuras, las consecuencias medioambientales y el abandono de los elementos y suelos industriales. Este percibido declive urbano se acompañó de un cambio en las percepciones y valores en la relación entre la industria y la ciudad que se reflejan claramente en los imaginarios de lo industrial y su crisis: disminuye la tolerancia a las consecuencias no deseadas del desarrollo industrial y las condiciones del entorno urbano comienzan a considerarse como un valor más en las percepciones del bienestar y la calidad de vida. Las denominadas “ruinas industriales” fueron la constatación física de la crisis y de cómo lo industrial en su doble vertiente productiva y urbanizadora fue prioritaria en la elección de las localizaciones, ahora en desuso, y respecto a las que fueron secundarios los usos sociales o residenciales. Esta cuestión que llegaba a su punto más álgido en la Margen izquierda, muestra de ello es que el programa de Demolición de Ruinas Industriales del Gobierno Vasco hizo sus intervenciones más importantes en los antiguos terrenos de Altos Hornos de Vizcaya localizados en esta comarca. El después de la crisis industrial vino marcado por el cambio y la posterior recuperación relativa, no sin altibajos, de una Margen Izquierda contemporánea fuertemente condicionada por el legado de la configuración productiva industrial.

En términos genéricos, a la situación de crisis le siguieron los procesos de revitalización y regeneración urbana siendo central a los mismos la promoción de la actividad turística. Todos estos cambios urbanos se vienen dando junto a las transformaciones de lo conceptualizado como turismo, y por ende el sujeto turista, que a grosso modo podemos definir como una flexibilización y aumento de la indeterminación de sus características como práctica económica, cultural, social y espacial diferenciada de las de los habitantes de un lugar. Ello hace que la fuerte interrelación entre usos, espacios y significados locales y no locales sea cada vez más imbricada, que los visitantes también conformen la cultura urbana⁶ desde la posibilidad de desarrollar sentidos del lugar mediante apegos o identificaciones⁷ y que las infraestructuras o servicios utilizados lo sean simultáneamente por habitantes⁸ y no habi-

6 Martinotti, 1999; Costa y Martinotti, 2003.

7 Hiernaux, 2008.

8 Fainstein et al., 2003b.

tantes. A diferencia de las "burbujas turísticas" de los espacios urbanos fuertemente segmentados y segregados, todos estos elementos son relevantes en las ciudades europeas donde los visitantes forman parte también del tejido urbano⁹.

En lo que se refiere a los cambios en la forma de gobierno de lo urbano pueden comprenderse como manifestaciones de una política de "escala"¹⁰ que surge en la interrelación de los procesos de reestructuración urbana y reestructuración territorial del Estado. Y pueden aprehenderse desde los conceptos analíticos de "nuevas políticas urbanas"¹¹ o de "gobernanza empresarial"¹², cruciales en la investigación sobre los espacios rápidamente transformados por el desarrollo económico urbano y las infraestructuras institucionales cambiantes de la política urbana y la gobernabilidad. Más allá de las grandes metrópolis o ciudades, estos nuevos modos de gobernanza e intervención impactan también en los espacios de rango menor, como nuestro objeto de estudio, que muestran la intensa confluencia de las fuerzas globales y las limitaciones locales. Estando todas ellas condicionadas por las implicaciones de su posición periférica. Una escala en la que junto a la Margen Izquierda podemos situar a diferentes regiones periféricas o ciudades pequeñas con un pasado fuertemente industrial y que además de compartir problemáticas específicas por el mismo, comparten también una situación peculiar: que en ellas están presentes tanto procesos que se dan en las ciudades globales como intervenciones realizadas desde el discurso de las "nuevas políticas urbanas", pero con las especificidades, condicionamientos y limitaciones de su escala, de sus estructuras económicas, políticas y dinámicas sociales.

Como concepto analítico, siguiendo a Macleod y Jones (2011), estas "nuevas políticas urbanas" se caracterizan, por un lado, por la creciente influencia del sector privado y el interés de la visión empresarial en la política urbana. Y por el otro, por el cambio en las prioridades estratégicas de los gobiernos locales y coaliciones. Ambos rasgos perfilan un conjunto de prácticas en un escenario altamente competitivo: la creación de parternariados y agencias de regeneración, las intervenciones urbanísticas desde proyectos o grandes eventos, y el marketing urbano como actividad central y legitimadora. Si bien ciertas dimensiones de lo "nuevo" estaban ya presentes en el gobierno de las ciudades y hay dificultades en el aterrizaje empírico del concepto en contextos locales específicos, se han dado cambios cualitativos y cuantitativos en la forma en que la ciudad se gobierna y, en consecuencia, se hace necesaria una revisión de los vínculos entre las relaciones sociales y políticas y la experiencia cotidiana de la ciudad¹³.

Apoyándose en la perspectiva analítica del discurso¹⁴, esto es, tomando el lenguaje como constructor discursivo, Boyle y Rogerson (2001) sostienen que estas

9 Judd, 2003a, 2003a, p. 31, Judd, 2003b, pp. 54-55.

10 Smith, 1993.

11 Cox, 1993.

12 Mollencopf, 1983; Harvey, 1989; Leitner, 1990; Hall y Hubbard, 1998.

13 Hall y Hubbard, 1996, pp. 169-70.

14 Beauregard, 1993.

“nuevas políticas urbanas” no constituirían el análisis objetivo de las dinámicas existentes, o al menos no sólo eso, sino también la naturalización de un discurso urbano hegemónico. Desde esta perspectiva se señala el rol de los discursos en la conformación de las políticas urbanas, se cuestiona a qué grupos sociales benefician y a cuáles perjudican estas mismas, y visibiliza la posibilidad de “otros” discursos y representaciones de lo urbano. La metáfora central identificada en las “nuevas políticas urbanas” como discurso es la mercantilización de las ciudades desde la que se interpretan los problemas y elaboran medidas “correctas” a ejercer sobre los espacios urbanos. La consecuencia inevitable es que para la supervivencia de las ciudades la comercialización del lugar y la transformación de la ciudad en un bien de consumo se consideran las herramientas principales¹⁵.

El turismo urbano es elemento generador de competitividad en el marco de la globalización y sus procesos socioeconómicos y político-institucionales de reterritorialización, reconfiguración y re-escalado de las formas centrales de organización territorial¹⁶. Para las antiguas ciudades industriales, fuertemente condicionadas por el peso de la desindustrialización y sus graves consecuencias¹⁷, el turismo urbano es a un tiempo una herramienta para la reconfiguración física, económica y simbólica, y actividad privilegiada de las estrategias locales que da lugar a demandas de grandes y continuas inversiones en marketing urbano, infraestructuras y actividades que sostengan y alimenten esos flujos iniciales¹⁸.

En el contexto europeo, la posición periférica o de ciudad menor de viejos espacios industriales es considerada desde su necesidad de respuesta a los flujos globales¹⁹. Enmarcadas en contextos globales, supranacionales, nacionales y locales, con los condicionamientos, oportunidades y limitaciones que los mismos implican y formando parte de una jerarquía urbana variable, no todas las ciudades o regiones tienen la capacidad o la posibilidad de atraer capital global, de formar parternariados público-privados, o de intervenir urbanísticamente mediante la realización de proyectos bandera o grandes proyectos. Así como tampoco muestran las mismas capacidades o posibilidades económicas, espaciales y/o sociales para poder innovar y transformar física y simbólicamente su legado industrial y socializar en los empleos, estilos de vida y espacios asociados a las ciudades post-industriales²⁰. De hecho, cuando la preocupación central de muchos gobiernos locales no es tanto el crecimiento económico como la mera estabilidad económica o el poner el freno a una situación de declive, ello implica una diversidad de aproximaciones y orientaciones empresariales en los modos de gobernanza urbana, a la que se suma que las culturas locales median y negocian las trayectorias de sus ciudades²¹. Todo apunta

15 Sadler, 1993.

16 Brenner, 1999.

17 Gurrutxaga, 2013, pp. 167-170.

18 Fainstein y Judd, 1999a, pp. 1-17; Fainstein, et al., 2003, pp. 246-252.

19 Savini, 2014, pp. 97-98.

20 Jayne, 2006, pp. 163-166.

21 Jayne, 2006, p. 172.

hacia que esta posición periférica no permite acometer cambios estructurales significativos y por ello las intervenciones mejoran la calidad de vida y la imagen de los espacios urbanos²². En consecuencia, frente a los grandes eventos, proyectos bandera o significativos procesos de regeneración con visibilidad internacional como en el caso de Bilbao, Manchester, Birmingham o Glasgow²³, entre otros, nos encontramos con espacios urbanos con un rango menor en la jerarquía urbana que no pueden asimilarse a estos casos de "éxito" pero tampoco a los del declive de la desindustrialización ni detenida ni revertida²⁴. Estos espacios nos muestran sus potencialidades y dificultades en la gestión de los flujos globales²⁵.

A la sombra de la regeneración en torno al Museo Guggenheim Bilbao, ejemplo del uso del diseño arquitectónico y urbano como herramienta para el desarrollo del turismo²⁶, el caso de la Margen Izquierda se sitúa periférica en el Bilbao metropolitano no como claro ejemplo de éxito pero tampoco como caso de declive. Desde la conjugación de lo cultural, el desarrollo de actividades turísticas y la puesta en valor del patrimonio cultural y el consumo, las transformaciones urbanas en la Margen Izquierda generan impactos físicos y simbólicos en la forma de habitarla. En este escenario, con el referente del modelo de regeneración de Bilbao, se realiza el abordaje de los novedosos flujos turísticos y, en consecuencia, de la relación de lo local y lo visitante en esta comarca periférica y "postindustrial". Se ha dado relevancia a los imaginarios y narrativas de quienes habitan cotidianamente esos espacios así como, dado el peso histórico de lo industrial en la Margen Izquierda, al análisis del cambio de lo industrial a lo postindustrial y cómo ello ha marcado o no la autopercepción de la comarca y la imagen que de la misma tienen sus propios habitantes.

Dadas las transformaciones en la gestión de lo urbano contemporáneo y el rol estratégico de la actividad turística en los espacios postindustriales, se ha otorgado en esta investigación una especial centralidad a las experiencias de los habitantes, quienes ven transformados en uno u otro sentido sus espacios urbanos cotidianos. Por ello, emerge a un primer plano la relación entre la experiencia urbana y la constitución de lo urbano. El cuestionamiento del *para quién* son pensadas, construidas y significadas la ciudades y sus espacios urbanos encuentra su apoyo en Lefebvre (2013) quién subraya el espacio como producción social, simultáneamente producto de las relaciones sociales y manifestación de éstas. Siendo clave, en este caso, la distinción entre dos de los tres niveles de construcción espacial que él señala: *el espacio concebido* por urbanistas, instituciones y políticos de un lado, y *el espacio vivido*, el de las prácticas espaciales del otro. Lo que se manifiesta en el interés por las formas de habitar el espacio vivido en esta Margen Izquierda cuyos espacios

22 Lorentzen, 2012.

23 Peck y Ward, 2002; Jayne, 2006; Gómez, 1998.

24 Mah, 2009, 2010, 2012.

25 En ese sentido son interesantes los espacios periféricos de Newcastle Gateshead (Bailey et al., 2007) y el de Stoke-on-Trent (Jayne, 2006) ambos enfrentando el reto de la gestión del legado industrial en Reino Unido.

26 Gospodini, 2001, p. 932-933.

concebidos se transforman y cuyos sujetos no solo producen el espacio, sino que muestran su agencia en los márgenes de acción y maneras de hacer espacio²⁷. Habitantes que ni son pasivos ni dóciles, que pueden aceptar los disciplinamientos a los que les somete el espacio urbano y el orden sociopolítico, pero que generalmente de una u otra forma se los reapropian, los resisten o resignifican. En este sentido, se hace indispensable señalar cómo el espacio urbano, construido socialmente tanto desde sus habitantes como desde las intervenciones urbanísticas, reproduce e incide en las desigualdades desde múltiples posiciones sociales y/o marcajes identitarios como el género, la orientación sexual, la edad, el grupo étnico, la discapacidad, etc., y sus posibles intersecciones, generando así múltiples corporalidades ausentes^{28 29}.

Para abordar esas significaciones y/o resignificaciones en la producción de lo urbano en la Margen Izquierda, los imaginarios como concepto teórico y herramienta analítica han sido la vía prioritaria en el abordaje de la subjetividad espacial y el “hacer espacio” de los habitantes. Los imaginarios urbanos remiten a las construcciones histórico-sociales constituidas desde una subjetividad espacial —socialmente mediada— y la reelaboración simbólica de la misma. Tienen además efectos de realidad, se movilizan en la vida cotidiana de lo urbano como guías para la acción y son imaginarios en plural, cambiantes, diversos e incluso potencialmente contradictorios, que darán cuenta del cambio de la ciudad industrial a la postindustrial y de los cambios urbanos, destacando la emergencia del turismo urbano³⁰. En adelante los utilizaremos como herramienta analítica del presente turismo urbano en la comarca y el potencial turismo industrial de base patrimonial en la misma.

Imaginarios y narrativas del turismo urbano y el potencial turismo industrial

Cabe remarcar que nos encontramos ante un área de estudio “híbrida” en términos escalares convencionales, pues si bien es aprehensible bajo el concepto amplio de lo periférico no se trata en términos estrictos de una pequeña ciudad periférica, sino de un conjunto de municipios secundarios autopercebidos como comarca en el área metropolitana de Bilbao. Esta condición intermedia y su proximidad espacial con Bilbao, destinos turístico de alto nivel, influye y condiciona su percepción de la actividad turística como en adelante se irá expresando.

Respecto al marco municipal y comarcal de la Margen Izquierda, mediante una breve panorámica se contextualizarán los imaginarios y narrativas en lo referente a la situación urbana y urbanística, y a los elementos, actividades y flujos turísticos emergentes y potenciales. En primer lugar, el transcurrir histórico de esta

27 de Certeau, 2000.

28 Cortés, 2006.

29 Esta no neutralidad del espacio urbano incide muy significativamente en los significados y usos otorgados muy especialmente a los espacios públicos, en diversos patrones de movilidad, en los imaginarios sobre el miedo y la seguridad, y cómo no, en la forma de intervenir urbanísticamente en el espacio (Pain, 2001; Muxí et al., 2011, Bell y Binnie, 2004; Massey, 1994; del Valle, 2000; Sánchez de Madariaga, 2004; Fainstein y Servon, 2005).

30 García Canclini, 1997; Silva, 2000; Lindón et al., 2006.

comarca ha ido constituyendo elementos socioeconómicos y urbanos transversales a la misma, de modo que el impacto tras la pérdida de la industria se manifestó entretreído en el territorio, la economía y la sociedad de forma diferenciada respecto al resto de municipios del Bilbao metropolitano: múltiples externalidades medioambientales, urbanas y territoriales coexistiendo con altos niveles de desempleo y la vivencia de la crisis industrial desde el "resistencialismo". Ésta se percibía como una agresión específica y coyuntural a la comarca hasta que se asumió socialmente, bien entrada la década de los 90, que la Margen Izquierda se encontraban ante la quiebra definitiva del modelo productivo industrial³¹. Durante la década de los 80 la democracia favoreció un resurgimiento de los municipios como agentes en el ámbito urbano y en consecuencia a lo largo de la ría del Nervión cada uno de ellos fue dotándose de un plan sin intencionalidad metropolitana o visión de conjunto, dando lugar a una multiplicidad desarticulada. Cada ayuntamiento ejerciendo su autoridad sobre el territorio en ocasiones contradecía y generalmente era indiferente o competía con sus municipios colindantes³². La intensa urbanización de la Margen Izquierda, que mezcla usos residenciales e industriales, su densidad demográfica y una orografía de accesibilidad problemática hace que unos municipios lindan con otros conformando una continuidad urbana, lo que puso en múltiples ocasiones de relieve las contradicciones a las que avocaba la ausencia de coordinación metropolitana y comarcal. Durante esta década, caracterizada por un planeamiento defensivo negativamente marcado por el urbanismo del periodo desarrollista del franquismo, se priorizó la recuperación de la ciudad y el territorio regulando con fuerza sobre un escenario económico ahora de recesión, crisis industrial y reconversión³³, donde lo industrial era percibido como un elemento perturbador y obstáculo para la revitalización económica. Posteriormente, el urbanismo erigido sobre el concepto "suelo de oportunidad" de los años 90 se orientará a la regeneración de lo urbano como tractor para la revitalización económica³⁴ en el marco de la competencia inter-municipal por la implantación de nuevas actividades económicas³⁵. Así mismo, comenzará a manifestarse la necesidad de orientaciones políticas comarcales y/o metropolitanas para un espacio urbano no siempre bien delimitado, en permanente cambio y con población interrelacionada tanto económica como socialmente.

La Margen Izquierda como comarca solo puede entenderse por su posición en el Bilbao metropolitano en su conjunto, y más específicamente en su relación con Bilbao, dado el peso y centralidad incuestionable que éste tiene no solo en términos metropolitanos sino también provinciales. Esta relación, que toma su base de

31 Urrutia, 1998, pp. 51-52.

32 Cenicacelaya, 2004, p. 20.

33 Ponce y Martínez, 2001, p. 87.

34 El informe dirigido por Víctor Urrutia, "Planes con incidencia urbanístico-territorial en la Margen Izquierda (Bajo Ibaizabal)" (1998), se articula sobre las entrevistas realizadas a lo largo de 1997 a responsables políticos, técnicos de la administración y urbanistas de la Margen Izquierda y Zona Minera buscando detectar los puntos de confrontación o desequilibrio detectados en el desarrollo de las políticas urbanas en esta área, así como los problemas y expectativas generadas.

35 Urrutia, 1998, pp. 10-12.

la proximidad territorial, abarca un conjunto de relaciones de dependencia e interdependencia socioeconómica sobre las que la ría del Nervión, eje común, vertebró primero el desarrollo industrial y ahora el proceso de regeneración. Las intervenciones urbanísticas en la Margen Izquierda han sido mayoritariamente de carácter municipal, con la excepción de proyectos de infraestructuras realizados en y para el Bilbao metropolitano como conjunto, como el metro, la nueva feria de muestras denominada Bilbao Exhibition Centre (BEC), los sucesivos Planes de Saneamiento de la ría, la ampliación del puerto exterior, etc., y ciertas intervenciones de la agencia de carácter público Bilbao Ría 2000, siendo la más significativa el proyecto con financiación europea Urban-Galindo en Barakaldo. Sin un planeamiento integrador, los ayuntamientos y la iniciativa privada han intervenido de forma diversa, pero apuntando hacia la búsqueda del bienestar y la calidad de vida urbana, mejorando la accesibilidad, sus equipamientos o dando importancia a parques y paseos que aluden a la recurrente metáfora de “dejar de dar la espalda a la ría”, mediante la que se expresa la necesidad de mirar a la ría no ya en los tradicionales términos de producción industrial sino desde los del ocio y la recreación³⁶.

El proceso de regeneración urbana ha tenido a Bilbao como su protagonista principal, los cambios en su política urbana y en las prácticas urbanísticas se han constituido en referencias ineludibles, con diferentes interpretaciones posibles, que han permeado tanto los discursos institucionales de estos cuatro municipios como las dimensiones que en ellos son identificadas como susceptibles de atención e intervenciones. A la sombra del efecto Guggenheim, los municipios han asumido el rol tractor de lo urbano y por lo tanto la importancia de la regeneración urbana en la revitalización económica, siendo Bilbao el ejemplo más cercano de la esfera más internacional de ciudades “modelo” o “caso” de la regeneración. Desde este paradigma, o giro discursivo, buscan revitalizar los municipios de la Margen Izquierda, la que fuera de toda la provincia la zona más azotada por la crisis industrial. En definitiva, los procesos y tendencias globales en torno a las “nuevas políticas urbanas” o gobernanza empresarial, permean la forma en la que se gobierna e interviene en esta comarca periférica y postindustrial ni completamente insertada ni completamente excluida de los circuitos internacionales de ciudades o las redes globales. La gestión empresarial de la ciudad en un escenario urbano internacional altamente competitivo se experimenta como reto, posibilidad y limitación desde las especificidades locales de la Margen Izquierda³⁷.

En segundo lugar, los flujos turísticos con origen en Bilbao atraviesan esta comarca y hacen del turista un nuevo sujeto que transita junto con los habitantes los espacios urbanos. El turismo urbano presente y el potencial turismo industrial son parte de los más amplios procesos de terciarización que implican una significativa ruptura material y simbólica respecto de lo industrial como estructurador económico, demográfico, semiótico y social de esta comarca y a su vez dan pie a su-

36 Información. Periódico de la Cámara de Comercio de Bilbao. Nº 1625, Noviembre, 2006.

37 Esteban, 2000.

perposiciones y relaciones de confluencia o contradicción entre discursos, prácticas e imaginarios industriales y postindustriales. La presencia de estos flujos y actividades con una clara orientación post-industrial posibilitan, en paralelo, múltiples ligazones a su pasado industrial. Los discursos institucionales y mediáticos locales sobre la Margen Izquierda destacan que camina tras los pasos dados por Bilbao y enfatizan la "inevitabilidad" y deseabilidad de la terciarización de la misma como señal inequívoca de la reversión del declive. En la transformación económica hacia un mayor peso del sector servicios el turismo se detecta como una de las actividades centrales³⁸. Esto se da desde un uso amplio de los conceptos de "regeneración" y "revitalización", no solo como alusiones a los incipientes cambios urbanos o pautas económicas, sino también performativamente como el marcaje de las líneas desde las que a nivel mediático e institucional son considerados y han de ser considerados estos municipios. Aunar esta lógica de orientación hacia los servicios, las consecuencias del declive vivido y el peso actual del sector industrial se manifiesta en una tensión de la relación entre lo viejo y lo nuevo bajo expresiones como "no olvidar su pasado de ciudad fabril" o "recuperar el orgullo" y el deseo de recuperar o afianzar la credibilidad y el estatus perdido tras la crisis industrial³⁹. Reforzando esta misma línea discursiva, la agencia de desarrollo local de Barakaldo Inguralde identificó con anterioridad a la irrupción de la crisis económica de 2007 cuatro sectores con potencial de crecimiento en esta comarca y el turismo era uno de ellos, así mismo, aunque implícitamente, el patrimonio era considerado un sector estratégico para la reflexión⁴⁰.

Las actividades turísticas en la Margen Izquierda se han impulsado casi exclusivamente desde la iniciativa pública, construyendo el valor turístico desde elementos culturales, históricos —cascos históricos, casas-torre, iglesias y catedrales—, identitarios y gastronómicos —asociados a la histórica vinculación con el mar—. Si bien el turismo urbano y el potencial turismo industrial están presentes en los cuatro municipios de esta comarca de la Margen Izquierda, lo hacen de forma desigual en intensidad: Sestao y Barakaldo muestran una trayectoria socio-económica e histórica industrial marcadamente productiva y residencial obrera, del mismo modo, Santurtzi y Portugalete destacan principalmente por su perfil residencial obrero. Estas diferencias de intensidad de los elementos económicos y sociales industriales presentes en los municipios explican la fuerza del turismo en Santurtzi y Portugalete —los dos primeros en abrir oficinas de turismo—, la presencia del turismo de negocios o congresos previamente presente en la comarca y ahora también asociado a Barakaldo por estar localizado en él el BEC, y la fuerza potencial del turismo industrial de base patrimonial en Barakaldo o Sestao —el primero con oficina de turismo en el BEC y

38 "La Acería Compacta, La Naval, Petronor y los nuevos polígonos industriales comparten espacio en Ezkerraldea con el turístico Puente Colgante, BEC y los grandes centros comerciales". Información. Periódico de la Cámara de Comercio de Bilbao, N° 1625, Noviembre, 2006.

39 Información. Periódico de la Cámara de Comercio de Bilbao. N° 1647, Noviembre, 2008; N° 1658, Noviembre, 2009; N° 1.669, Noviembre 2010.

40 Inguralde, 2007, pp. 15, 28.

el segundo sin ella—. La tendencia general de la evolución del número de turistas en la comarca es un aumento en los municipios “más turísticos” como son Santurtzi y Portugalete⁴¹. El escenario que dibujan estas tendencias al alza, al menos para los municipios de Santurtzi y Portugalete, hacen que institucional y mediáticamente la actividad turística se considere un potencial motor económico con impacto en la economía local y en la mejora de la calidad de vida de la población, impulsor de la hostelería y el comercio. Hasta tal punto que el fomento de éste se interpreta como un bien general y de global repercusión para la población del municipio⁴².

Especificando brevemente los elementos sobre los que se construye la apuesta por el turismo en estos dos municipios de la Margen Izquierda, Santurtzi encuentra en la nostálgica lectura de su tradicional vinculación con el mar la posibilidad de fomentar crecientes actividades e instalaciones turísticas como el centro de interpretación del mar Santurtzi Itsasoa Museoa, o el centro de interpretación de la pesca en el atunero Agurtza vinculadas a la pesca, lo portuario y lo marítimo, así como de favorecer la dimensión gastronómica “fruto” de este mismo vínculo. Además la movilización del imaginario pesquero y marítimo para la promoción de la localidad se ha acompañado de la realización y proyección de un conjunto de intervenciones con el objetivo de acercar el espacio urbano del municipio a la lámina de agua. Por su parte, el municipio de Portugalete articula la atracción de flujos desde el Puente Colgante⁴³ —situado entre Getxo y Portugalete— declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 2006, el segundo monumento más visitado del País Vasco tras el Guggenheim y no identificado por la población como patrimonio industrial ni así explícitamente promocionado. Se acompaña de una labor de promoción como complemento del conjunto histórico-artístico de la villa que comprende su casco histórico, la basílica de Santa María, y sus tres museos —el de Arte Sacro, el de la Torre Salazar y el de la Industria-Rialia—, así como ser un municipio por el que pasa el Camino de Santiago. En cuanto a los otros dos municipios de marcado carácter “industrial productivo”, a pesar de la menor presencia de flujos turísticos muestran acciones e intervenciones que se orientan en la atracción de los mismos: el primer hotel construido en Sestao bajo el nombre de la “La Naval”, haciendo explícita alusión al astillero previamente existente en esta localización, los múltiples equipamientos hoteleros de Barakaldo al calor de la localización en él del BEC, o la apuesta por la elaboración de una audio guía denominada Cicerone, y visitas guiadas históricas, patrimoniales, industriales, medioambientales, etc., en su municipio.

Tras el escenario inicial de crisis donde los elementos industriales en desuso se consideraban “ruinas industriales”, símbolos palpables del declive y obstáculos para

41 A modo ilustrativo, en verano de 2015 fueron registradas 12.040 personas en la oficina turística de Santurtzi un 2,5% más que el año anterior (“El turismo creció un 2,5% en Santurtzi este verano”. 18/09/2015. www.deia.es).

42 Información. Periódico de la Cámara de Comercio de Bilbao, Nº 1658, Noviembre, 2009. Información. Periódico de la Cámara de Comercio de Bilbao, Nº 1636, Noviembre, 2007.

43 Más allá de la dimensión patrimonial industrial y turística del mismo, hay que tener en cuenta también su dimensión tecnológica-infraestructural y la de ser un medio de transporte para los habitantes de estos municipios.

la superación de la comarca —los Programas de demolición de Ruinas Industriales del Gobierno Vasco respondían a ello—, el impulso hacia la regeneración del Bilbao metropolitano obliga a la necesaria gestión del legado industrial. Los dos grandes posicionamientos ante ello serían, de un lado los de agentes institucionales y la iniciativa privada para los que la base de la regeneración son los grandes proyectos y las grandes firmas arquitectónicas, considerándose arriesgada la práctica de la conservación o rehabilitación de estos elementos. Del otro, principalmente agentes del espectro asociativo, experto y académico, aunque también institucionales, que apuestan por un modelo de regeneración urbana que ha de converger con los potenciales nuevos usos de los elementos industriales —tras la conservación, restauración y/o rehabilitación de los mismos— siendo estos además elementos de valor añadido para la revitalización de la trama urbana y para consolidar la singularidad del País Vasco en general y, en este caso de la Margen Izquierda. La situación actual, respecto a las cuestiones que este artículo aborda, se caracterizaría por la situación de riesgo en la que se encuentran muchos elementos dados los intereses económicos y las privilegiadas localizaciones de su suelo, a lo que se le suma la ausencia de mecanismos efectivos para su protección y preservación y de puesta en valor social y mediático. Los elementos y actividades culturales y turísticas industriales con base patrimonial no acaban de generar flujos relevantes de visitantes⁴⁴.

En la Margen Izquierda mientras muchos elementos se han derribado —algunos considerados por la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP) como merecedores de protección por su singularidad⁴⁵— otros elementos sí han sido conservados con nuevos usos, siendo especialmente significativo el turístico⁴⁶. La ría del Nervión en tanto que "Arteria industrial de Bizkaia"⁴⁷ muestra un fuerte potencial de imbricación entre patrimonio y turismo que se manifiesta, en primer lugar, en dos elementos icónicos, uno de ellos el ya mencionado Puente Colgante. El otro es el Alto Horno nº 1 de Altos Hornos de Vizcaya situado en Ses-

44 Entre 1990 y 1994, mediante la construcción de un inventario como herramienta de investigación —*Inventario provisional del patrimonio industrial del País Vasco*— un equipo interdisciplinar de la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP) inventarió 1227 elementos de los que posteriormente el 13% se considerarían elementos a proteger en el Registro de Bienes Culturales Calificados, finalmente 156 fueron así declarados y recibieron la consiguiente protección legal. Sin embargo, durante este proceso se han derruido de forma indiscriminada muchos de los elementos que estaban catalogados como de interés patrimonial (2003).

45 Las chimeneas de la térmica de Santurtzi, los múltiples elementos de la planta de Sefanitro y los chalets de la Orconera Iron Ore en Barakaldo, entre otros.

46 Ejemplo de ello son el pabellón de Fesa-Ercross, un puente de hierro para el ferrocarril, el centenario pabellón de Fesa y los dos de la Orconera en Lutzana; o restaurados como las oficinas de Altos Hornos de Vizcaya (AHV) y el cargadero de mineral de la compañía Franco Belga. Algunos de ellos han sido rehabilitados manteniendo su uso original como es el caso de la estación de Desierto en Barakaldo y otros acogen nuevos usos como el edificio Ilgner de Altos Hornos de Vizcaya (AHV) en Barakaldo, antiguo centro de transformación eléctrica reconvertido en el Centro de Desarrollo Empresarial de la Margen Izquierda (CEDEMI) centro empresarial, y erigido en uno de los símbolos de la posibilidad y el potencial de la recuperación del patrimonio industrial.

47 AVPIOP con el Departamento de Comercio, Consumo y Turismo del Gobierno Vasco, *Nuevos recursos turísticos: patrimonio industrial del País Vasco* (1997). *Ibíd.*, pp. 73-81).

tao, calificado como Bien Cultural en 2005 con la categoría de monumento por el Gobierno Vasco, viene restaurándose desde 2007. Los discursos y expectativas que acompañan a esta rehabilitación y el esfuerzo económico que conlleva apuntan hacia su constitución en reclamo turístico, abriendo para Sestao la opción a esta actividad terciaria prácticamente ausente hasta el momento.

En segundo lugar, encontramos lo industrial masificado en el Museo de la Industria Rialia en Portugalete, cuyo objetivo principal es la conservación del legado industrial, y el Centro de Interpretación Histórica y Medio Ambiental Luis Choya-Almaraz en Barakaldo (CIHMA), que aúna cuestiones medioambientales e históricas en las que la memoria industrial ocupa un lugar destacado. En tercer y último lugar señalar las guías de arquitectura urbana de Sestao y Barakaldo⁴⁸ como herramientas de socialización del entorno a cómo el periodo industrial y sus características edificaciones atraviesan, desde la vivienda obrera hasta la arquitectura industrial, la trama urbana contemporánea de los mismos generando puentes con la revalorización de los elementos históricos e industriales y la creación atractivo turístico. La cuestión de los elementos industriales en la Margen Izquierda y su patrimonialización nos remite, entre otras cuestiones, al vínculo potencial con el turismo y en consecuencia a la revitalización económica de la comarca. Un potencial vínculo frágil y limitado pero que manifiesta que los mandatos globales de la terciarización y lo urbano como tractor de la misma permean contextos periféricos como el de la Margen Izquierda y que éstos, desde sus posibilidades, le dan respuesta. Las apuestas “frágiles” o “fuertes” de estos municipios por la actividad turística se dan desde las dificultades y posibilidades locales, implicando así una necesaria gestión, en uno u otro sentido, del legado material y simbólico industrial de cada uno de ellos.

En adelante se analizarán, sobre los ejes de la relación con lo turístico presente y lo turístico potencial, los imaginarios y narrativas asociados a la práctica del turismo urbano desde los habitantes de la periférica Margen Izquierda del Nervión en el Bilbao metropolitano —País Vasco, España—, antigua región industrial que ha vivido un proceso de regeneración urbana apoyado en la terciarización de su base económica. En el centro de esa apuesta por los servicios el turismo se ha erigido como consecuencia del efecto Guggenheim, sino en la más relevante sí en la más visible de las nuevas actividades económicas impulsadas. Novedosos y aún hoy sorprendentes flujos turísticos señalan con fuerza el cambio material y simbólico respecto a lo que la Margen Izquierda ha sido y a lo que hoy sus habitantes consideran que es.

Los habitantes ante la emergente figura del turista y lo turístico: lo “fantasmagórico”

La cuestión específica de los imaginarios y narrativas en torno al turismo urbano en la Margen Izquierda ha de entenderse primero respecto al Bilbao metropolitano

48 *Guía de Arquitectura Urbana de Sestao y la Guía de Arquitectura Urbana de Barakaldo*, financiadas por los respectivos ayuntamientos y cuyo autor es el arquitecto y urbanista Gorka Pérez de la Peña (2010, 2011).

en su conjunto. El turismo es percibido como realidad habitual en un Bilbao regenerado, especialmente en la zona de Abandoibarra y siendo elemento recurrente el Museo Guggenheim Bilbao. En consecuencia, los flujos turísticos presentes en la Margen Izquierda se identifican como una sorprendente extensión de los que llegan a Bilbao. De ahí que se perciba e interprete la Margen Izquierda como espacio visitable pero secundario respecto a la capital, quedando a su sombra o cobijo, y que por tanto ha de realizar un esfuerzo extra para atraer y retener esos flujos turísticos en esta comarca periférica. Junto a la identificación entre regeneración urbana, terciarización y turismo emergen ciertos malestares que apuntan a cómo este cambio de modelo urbano y económico no ha supuesto un claro reemplazo del empleo industrial perdido.

Es relevante la cuestión de los circuitos percibidos, y la secundaria posición en las escalas en la que se sitúa a esta comarca, a la vez que se excluyen de la misma a ciertos espacios que por estar connotados con mayor intensidad como industriales se descartan de esos flujos turísticos. Como se mencionaba, se distingue entre los diferentes municipios de la Margen Izquierda en relación al peso económico y simbólico relativo que lo industrial ha tenido en ellos, pues los cuatro municipios fueron atravesados por los mismos procesos económicos, sociales y demográficos de la primera y segunda industrialización, pero las grandes empresas se situaron con mayor intensidad en dos de ellos —Sestao y Barakaldo— que serán en consecuencia los identificados como menos “bonitos” y turísticos”. Se percibe que se generan circuitos de valor que retienen esos flujos turísticos en unas escalas y no en otras. La Margen Izquierda enfrentaría estas problemáticas que su rango urbano menor le genera al no poder atraer hacia sí flujos turísticos geográficamente muy próximos pero de rango superior en términos escalares.

La conceptualización *as-ir tourists* de Lloyd (en Fainstein et al., 2003, p. 244) de los habitantes como turistas en su propia ciudad, o la de Urry (2005, p. 76) de la mirada turística universalizada donde “la gente es buena parte del tiempo ‘turistas’ tanto si les gusta como si no” parecen explicar la forma en la que los habitantes de la Margen Izquierda practican el espacio urbano cuando se aproximan a Bilbao: desde el goce estético, el bienestar subjetivo y la práctica del paseo. Aunque en las narrativas de sus propios espacios no se expresan desde estas conceptualizaciones, en cambio este “ser turista como experiencia contemporánea” emerge en la reflexividad ejercida respecto a la comarca y sus municipios como espacios turísticos. Todos los entrevistados y entrevistadas utilizan de forma transversal su “evaluación” sobre el potencial turístico de la comarca y lo hacen de forma generalizada desde su propia experiencia turística extrapolada ahora a sus propios espacios. Se evalúan con su propia mirada turística el potencial y las posibilidades o dificultades para la actividad turística de la propia comarca.

Los imaginarios de lo industrial, articulados sobre tres elementos— la industria como generadora de riqueza, la industria como contaminación y la industria como generadora de vida social— atraviesan las narrativas de los habitantes y están pre-

sententes en los tres grupos de edad entrevistados pero con peso diferente. El grupo de más de 55 años identifica con mayor fuerza lo industrial con la generación de empleo, siendo las grandes empresas, sobre todo Altos Hornos de Vizcaya, el epicentro del desarrollo industrial y las proveedoras de un bienestar extensible a toda la sociedad. El grupo de edad de 36 a 54 carga el peso de la significación sobre la contaminación y el daño medioambiental que ésta ha causado. Sensibilidad medioambiental que se manifiesta como “aprendizaje” para quienes se habían socializado en la naturalización de la coexistencia con la contaminación provocada por las industrias. En cambio, el grupo más joven de 20-35, presenta estos tres elementos mencionados pero sin que ninguno predomine se impone el imaginario de lo industrial como declive.

El imaginario de la industria como contaminación y declive se intensifica en esta ocasión para estos dos municipios que quedarían mediante estas atribuciones negativas invalidados para atraer primero, y retener después flujos turísticos. Por ello, el turismo socialmente constatado en la Margen Izquierda es el que está presente muy concretamente en los municipios percibidos como no industriales: Santurtzi ligado al mar, el puerto y la gastronomía, y Portugalete vinculado al Puente Colgante declarado patrimonio de la humanidad y el conjunto monumental del casco histórico. Excluyéndose categóricamente los otros dos, Sestao y Barakaldo, por una vinculación con la industria que se pone específicamente de manifiesto.

La narrativa principal entiende el valor turístico como producto a conseguir, incidiéndose en ello desde verbos como “explotar”, “promocionar”, “sacar partido” etc., y la importancia otorgada al marketing y a la publicidad. También hacia que hoy por hoy el turismo no es una prioridad, cuestión directamente vinculada al desconocimiento que los habitantes muestran tener de muchas de las actividades o elementos turísticos creados en estos municipios y de su repercusión a la hora de atraer turistas o visitantes. Cuando sí que se conocen, en cambio, la percepción mayoritaria es que la población local no es el objeto principal de los mismos, además de identificar un “desinterés” hacia estas actividades o elementos. Todo ello se da, a la vez, con la duda de que esos elementos turísticos sean aprovechados y visitados por los turistas. Este grado de desconocimiento sobre la oferta turística de los municipios, conjugado con el desinterés de la población local por los mismos y la duda respecto a la repercusión turística apuntan hacia un imaginario “fantasmagórico” de la presencia del turismo en la Margen Izquierda, y concretamente en los municipios de Santurtzi y Portugalete. O en otros términos, parece darse una ausencia de percepción social colectiva de la importancia del turismo en la comarca a día de hoy, puesto que su presencia no se niega pero su relevancia y repercusión, concretamente el impacto de los diferentes elementos turísticos o de las actividades, no acaban por percibirse con claridad: no existe social o colectivamente una relación con el turismo o el turista. En esta línea, desde el punto de vista del potencial turístico, una de las estrategias recurrentemente propuestas para poner en valor estos elementos y espacios turísticos percibidos con poca nitidez es el de la ruta o enlace de los enclaves turísticos desde

un punto de vista de turismo comarcal, esto es, se intenta ligar lo que se percibe como disperso y desconocido en la comarca.

De todos modos ello no impide que el turismo sea percibido como una fuente de ingresos más a desarrollar, no fundamental, pero sí importante y que va a repercutir en beneficio de toda la sociedad, ello en el contexto del cambio estructural que supuso la crisis industrial, su repercusión social en términos de pérdida de empleo y las subsiguientes transformaciones, entre ellas las urbanas.

Los habitantes ante un potencial turismo industrial patrimonial: lo "raro"

El turismo industrial toma como base el patrimonio industrial o histórico incluido dentro de la amplia etiqueta de patrimonio cultural⁴⁹. La relevancia de la presencia de estos elementos industriales y su gestión es significativa para las antiguas regiones industrializadas y por ende, potencialmente, para la comarca que nos ocupa. Esta práctica turística patrimonial se desarrolla sobre un proceso previo de selección así como todos los dispositivos de protección y conservación que se movilizan ante la declaración de un elemento industrial como monumento, patrimonio o bien cultural, convirtiendo lo percibido como "ruina" en patrimonio industrial y potencial recurso turístico⁵⁰.

En el estado Español el turismo industrial patrimonial es una práctica muy reducida y son diversos los elementos que se interrelacionan con ello: el peso del turismo de masas tradicional en el estado, el desconocimiento de la población de estas experiencias turístico industriales, la falta de iniciativa de entidades públicas y privadas, las deficiencias medioambientales asociadas a estos espacios industriales⁵¹, el objetivo inicial con que fueron construidos⁵², además de las connotaciones sociales que los vinculan a los impactos medioambientales y laborales negativos⁵³. Los

49 Siguiendo a Pardo (2011) se distinguen dos tipos de práctica turística entorno a las industrias, el turismo industrial de tipo fabril o productivo, esto es, donde se visitan instalaciones en activo, y el turismo industrial de tipo patrimonial o histórico donde las visitas se realizan a elementos industriales conservados y musealizados, ecomuseos y centros de interpretación (Pardo, 2011, pp. 19-20).

50 A nivel europeo en la conservación y reutilización de los elementos industriales destacan la experiencia británica, francesa y alemana (Pardo, 2002) y el reconocimiento cultural institucional europeo mediante las acciones emprendidas por el Comité de Patrimonio de la UNESCO o de la creación de una ruta del patrimonio europeo industrial, European Rute Industrial Heritage (ERIH) (Pardo, 2011, p. 17), sin embargo, en el estado español las iniciativas de protección y conservación son relativamente recientes. En el año 2000 se puso en marcha el Plan Nacional de Patrimonio Industrial del Instituto del Patrimonio Histórico Español, incluyendo 49 intervenciones urgentes, entre ellas el anteriormente señalado Horno Alto nº localizado en la Margen Izquierda en el municipio de Sestao, intervenciones que abarcan los elementos y conjuntos industriales pero también sus entornos socio-económicos y paisajes industriales. Ello posibilitaría el desarrollo del turismo industrial de base patrimonial (Pardo, 2002, pp. 73, 90).

51 Llurdés, 1994, p. 96.

52 Al mismo tiempo, las propias características de las construcciones industriales —amplios espacios, grandes ventanales, estructuras y materiales resistentes etc.— favorecen la reutilización de las mismas desde diversos fines, y que remite como comentábamos a la práctica de la reutilización central en los planteamientos de la economía sostenible (Pardo, 2002, p. 70).

53 Pardo, 2002, p. 70.

paisajes industriales muy significativa y visiblemente modificados por la actividad humana se “escapan” además de las definiciones tradicionales de paisaje turístico, ante lo que se proponen vías de cuestionamiento de esa estética hegemónica que define la belleza turística y la reivindicación de una belleza otra, belleza de lo feo, belleza del declive... Ello no llega a deconstruir el concepto mismo de lo bello y se quedan en movimientos conceptuales que buscan una legitimación estética, de la que sí gozan el resto de elementos patrimoniales culturales, y por lo tanto turística del paisaje industrial. De ahí la necesaria reflexión sobre los imaginarios asociados a estos paisajes y elementos industriales, en un contexto en el que el turismo industrial puede señalarse como estrategia de reconversión económica y paisajística para espacios en crisis⁵⁴. Los riesgos de la simplificación en las relecturas de los elementos industriales son apuntados desde el caso británico cuando lugares industriales con una imagen negativa y “turísticamente repelente” se re-etiquetan como lugares con un interesante pasado industrial, se evocan románticamente y el mecanismo de la nostalgia articula la mirada turística sobre la historia⁵⁵.

La cuestión del turismo industrial, así como las potencialidades y dificultades percibidas por los entrevistados/as para el desarrollo del mismo en la Margen Izquierda ha de entenderse en un marco de análisis más general en el que confluyen la ya aludida percepción a la par asombrosa y fantasmagórica de la actividad turística en la Margen Izquierda con dos imaginarios: el imaginario industrial como trabajo, contaminación y declive, y el imaginario de la “ruina industrial” y la narrativa de su conservación como “recuerdo”. Respecto a este último, el rasgo principal es una percibida ausencia de debate social entorno a la cuestión de los elementos industriales, que se acompaña de un vago conocimiento del estado de conservación o derribo de los mismos en la comarca. El imaginario dominante de la “ruina industrial” se articula tanto desde lo material, la constatación objetiva del deterioro físico, como desde lo simbólico, las connotaciones negativas atribuidas a los mismos. En definitiva, las narrativas parten de la existencia de “ruinas industriales” no de elementos industriales o del patrimonio industrial a la hora de abordar la gestión que se ha hecho y se hace de ellos. La narrativa hegemónica baraja la conservación desde el concepto de “recuerdo” entrelazado a la subjetividad personal y a lo históricamente acontecido a nivel local, desde la vivencia colectiva de la industrialización en la Margen Izquierda. Los elementos industriales conservados devendrían en mediadores físicos para que se avive lo simbólico, la memoria.

En contraste con la normalidad atribuida al uso turístico de la relación con el mar y las actividades pesqueras que se viene desarrollando en el municipio de Santurtzi percibido ello como “estrategia natural” de quien busca sacar partido de su pasado, el elemento industrial que articula la historia reciente de todos los municipios de la Margen Izquierda no es tan naturalmente identificado con potencial turístico. Cuestión interrelacionada con los elementos que se vienen destacando: el ima-

54 Llundés, 1994, pp. 97-104.

55 Ashworth y Tumbridge, 1990, p. 245 en Judd, 1999, p. 37; Urry, 2005, pp. 98-99.

ginario vigente de la ruina industrial, la apropiación y valorización de elementos industriales pero en términos subjetivos-colectivos y sin patrimonializarse y una constatación, entre sorprendente y fantasmagórica, de la presencia del turismo en la comarca que identifica también sus limitaciones. La narrativa dominante respecto al turismo industrial patrimonial es la posibilista, esto es, la que desde diferentes matizaciones considera que existe en la Margen Izquierda un valor turístico industrial potencial. No obstante, cabe señalar la existencia de ciertas resistencias que se posicionan desde el imaginario de la industria como trabajo y el imaginario de la ruina industrial, haciendo que, en consiguiente, el turismo industrial en el caso de la Margen Izquierda no parezca una realidad factible. Como en las narrativas respecto al turismo en general, en las narrativas posibilistas surge con fuerza la necesidad de "construir el valor turístico" y la autoevaluación desde la propia experiencia turística. Todo ello en este caso desde la comparación con otras ciudades postindustriales europeas como Londres. En la narrativa posibilista se refuerza esta idea de que sí es un turismo posible, pero es un turismo extraño, en línea con la atribución de rareza a quienes tienen interés por el turismo industrial.

Además de la atribución de rareza, se identifican cuatro elementos percibidos como cruciales en este turismo industrial, el primero de ellos hace alusión a lo discursivo como articulador de una experiencia significativa —entronca con el concepto de *storytelling* de las últimas teorías de marketing territorial—, la explicación es recurrentemente exigida como parte del elemento turístico y elementos industriales conservados. El carácter histórico de lo industrial y la desaparición física de una gran mayoría de elementos hacen que la palabra cobre especial relevancia, y sea la que puede restaurar los vínculos entre lo que hubo y lo que hay hoy en día.

En segundo lugar, nos encontramos con una matización o delimitación del interés turístico industrial de los elementos a nivel local, comarcal o del País Vasco, pero, en ningún caso conectaría con el prototipo del visitante extranjero del Guggenheim que se maneja. Se reconoce el valor pero se restringe el interés, muy en consonancia con lo que ocurría con la significación de los elementos industriales no como patrimoniales —y por lo tanto potencialmente interesantes para cualquier persona, extranjeros inclusive— sino desde la subjetividad personal y el valor colectivo para la comarca. En tercer lugar es muy interesante la identificación espacial de la industrialización con la ría como articuladora de la misma, pues entroncan en la línea de las propuestas de "ruta" y comarca anteriormente esgrimidas. Por último dentro de la narrativa posibilista se alude a las dificultades económicas de que esto se materialice, integrándose incluso el turismo industrial como parte de la ya presente oferta turística.

El peso de lo turístico en la Margen Izquierda: narrativas expertas

Es significativa la distancia entre las narrativas expertas y las de los habitantes, pues las primeras inciden en el peso de la actividad turística en la comarca y las posibilidades más plausibles del turismo industrial de base patrimonial. Mientras lo que

atrae visitantes viene siendo señalado con mayor vaguedad e imprecisión por los habitantes, en los discursos de las oficinas de turismo de Santurtzi (EE5) y Portugalete (EE6) se perfilan con mayor contundencia y claridad los lugares, actividades e instalaciones turísticas.

Desde una mirada institucional compartida por los habitantes Santurtzi encuentra en la vinculación histórica de su población con el mar su enseña, de la que se derivan el puerto pesquero como la localización y la gastronomía como actividad y Portugalete se vincula a un turismo cultural que tiene su eje en el conjunto monumental del casco histórico —donde se sitúan la Torre de Salazar y la Basílica de Santa María— con el Puente colgante, fuertemente señalado e identificado como patrimonio cultural, aunque tampoco especialmente visibilizado como elemento patrimonial industrial. Sin embargo las oficinas de turismo de ambos municipios comparten la identificación de un mismo perfil de turista y de un mismo perfil de baja intensidad turística para el turismo en estos municipios de la Margen Izquierda. Primero, los turistas llegan siempre de otro lado, generalmente de Bilbao, de los 2 o 3 días ir a pasar uno a los municipios de la Margen Izquierda. Segundo, la práctica espacial dominante es la de la ruta o el recorrido, ese día en la Margen Izquierda se pasa transitando de un municipio a otro, reflejo de una concepción diferente de las distancias y las delimitaciones que hace borrosos los límites municipales hasta el punto de identificar la Margen Izquierda como parte de Bilbao. Y tercero, la gran mayoría no son extranjeros, “guiris”, sino nacionales. Esto nos lleva a una doble constatación, que la actividad turística de la Margen Izquierda se da sobre esa percibida percepción de dispersión, resignificada desde la práctica turística como ruta, y que los esfuerzos de los agentes van hacia retener en esta escala, lo máximo posible, esos flujos que atraviesan en diferentes direcciones pero con las mismas paradas la Margen Izquierda.

La actividad turística de la Margen Izquierda se da sobre esa percibida dispersión, resignificada desde la mirada experta como ruta, y los esfuerzos de los agentes se dirigen hacia retener en esta escala, lo máximo posible, esos flujos que atraviesan la Margen Izquierda en diferentes direcciones pero con las mismas paradas. El desarrollo de la actividad turística enfrenta, principalmente, el reto de la credibilidad. Entendida ésta en términos de las narrativas expertas implicaría que los agentes privados inviertan en desarrollar actividades o infraestructuras turísticas y que la población tome el sector servicios como un sector relevante en el entramado socioeconómico de la comarca. Las oficinas de turismo perciben, aunque con diferentes matices, esa percepción fantasmagórica de la actividad turística por parte de la población de la comarca, percepción que se vincula a los imaginarios imperantes de la industria como contaminación y declive. De todos modos, esta relación con la actividad turística como carente de la certidumbre, y por lo tanto expresada o desde la sorpresa o desde el desconocimiento de su impacto, coexiste con que las diversas instalaciones o actividades turísticas sean usadas y visitadas también por los habitantes. Práctica espacial que podemos entender, con sus limitaciones, desde el con-

cepto ya señalado de *as if-tourists*⁵⁶ ya no por las experiencias del espacio regenerado de Abandoibarra sino por las realizadas en sus propias localidades.

En cuanto al turismo industrial, la lectura de estos agentes expertos ligados al turismo es principalmente posibilista, ligada a la apertura de lo considerado turístico, a las nuevas corrientes que enfatizan concepciones más experienciales y sensoriales de la práctica espacial socio-cultural que es el turismo. Aquí hemos de considerar también los agentes expertos del ámbito patrimonial que confluyen con los agentes expertos turísticos en las potencialidades de la Margen Izquierda en esta actividad siempre entendida como conjunto. Aunque no exento de dificultades, se aprecian desde estas narrativas posibilidades reales y específicas en el turismo industrial de base patrimonial y el turismo de "industria viva", mediante rutas y alianzas, conjugando la industria pasada con las visitas a empresas industriales presentes, que encontrarían en la ría uno de sus ejes vertebradores.

En definitiva, el distanciamiento entre posiciones es de gran relevancia en lo que respecta a las actividades turísticas, los expertos vienen a otorgar peso y evidencia económica a las percepciones vaporosas del turismo por parte de los habitantes de la Margen Izquierda y a normalizar las connotaciones de rareza de un potencial turismo industrial patrimonial, además de constatar que las actividades e instalaciones turísticas son también utilizadas por la población local. La percibida dispersión es resignificada desde la práctica espacial turística como la ruta habitual de los flujos de turistas nacionales que pasan una mañana visitando diferentes puntos en estos municipios de la Margen Izquierda, y las posibilidades del turismo industrial de base patrimonial son una realidad condicionada, entre otros, a la superación de localismos.

En términos conceptuales y de posicionamiento, la distancia es así mismo relevante en el ámbito de los elementos industriales potencialmente patrimoniales, que ya de partida manejan, a diferencia de los habitantes, el concepto clave de patrimonio industrial. Y como son agentes de transmisión de conocimiento son agentes socializadores del concepto de patrimonio.

Con sus acciones, entre otros, revalorizan lo industrial en términos históricos o arquitectónicos, lejos de las significaciones desde las vivencias subjetivas y colectivas de los habitantes, y buscan ampliar un imaginario absorbido por las figuras del trabajo industrial masculino y las grandes empresas. Muestran mayor rotundidad y claridad lo ya señalado minoritariamente por los habitantes, la conciencia de la pérdida por derribo de elementos industriales valiosos en la Margen Izquierda y cómo ello, además —en tanto que lo físico urbano es soporte de la cultura inmaterial del pasado industrial— puede condicionar la relación con el pasado de la comarca. Perciben, frente a los habitantes, la "fragilidad" del patrimonio industrial, las amenazas que enfrenta y las dificultades que encuentra para ser valorado —por estar localizado privilegiadamente, por las complicadas gestiones para lograr su protección y posterior conservación y apropiada gestión—.

56 Lloyd, 2000 en Fainstein et al., 2003, p. 244.

Conclusiones

En el marco de las contemporáneas transformaciones urbanas, el turismo urbano es uno de los elementos centrales enarbolados como tractores de la regeneración y revitalización económica en los modos de gobernanza empresariales. Cuestión que apela a las antiguas regiones industriales en tanto que espacios enfrentados al reto de la transformación. El turismo urbano presente en la Margen Izquierda se percibe como una llamativa extensión de los flujos turísticos que llegan hasta Bilbao, donde está normalizado y es percibido como consecuencia directa del “Efecto Guggenheim” y más ampliamente del proceso de regeneración basado en la terciarización de su estructura económica. La Margen Izquierda se entiende así misma como espacio visitable pero secundario, de rango urbano menor, que ha de realizar un esfuerzo especial construyendo valor y atractivo turístico para atraer y retener esos flujos turísticos en la comarca, pues se percibe que sin que llegue a ser un sector relevante, es un sector más que puede repercutir beneficiosamente en términos económicos, principalmente en los dos municipios percibidos como más turísticos y menos industriales. La propia experiencia como turistas de los habitantes de la Margen Izquierda ejerce como mecanismo principal para la autoevaluación de cada municipio y de la comarca en su conjunto. Mediante la proyección de sus vivencias turísticas sobre sus propios lugares se realiza la valoración de los mismos. En cambio, aún identificando lo turístico en la Margen Izquierda respecto a los elementos o actividades turísticas de sus municipios los habitantes muestran o desconocimiento de su existencia o cierto conocimiento de su existencia, pero es generalizado el desconocimiento de su repercusión turística, además de considerarse que la población principal de los mismos no es la población local. Este grado de desconocimiento sobre la oferta turística de los municipios, el desinterés de los habitantes hacia los mismos, y la ausencia de conocimiento de su repercusión perfilan una percepción certera y simultáneamente “fantasmagórica” de la existencia de flujos turísticos en estos dos municipios más “turísticos” de la Margen Izquierda.

El elemento industrial que articula la historia reciente de todos estos municipios es identificado muy débilmente, por no resultar ni turísticamente evidente ni “natural”, con potencial turístico. Esta falta de identificación del potencial turístico viene a aglutinar los imaginarios hasta ahora mencionados y que connotan negativamente y no recreativamente lo industrial: el imaginario de la industria como trabajo y riqueza, como contaminación, como declive; y el imaginario de la ruina industrial, todo ello en el marco de las limitaciones identificadas para la actividad turística. No obstante, la narrativa dominante sobre el turismo industrial como rareza con potencial turístico en la Margen Izquierda es la posibilista, y la ría del Nervión su vertebradora.

En definitiva, los habitantes hacen suyo el discurso que celebra el emergente turismo urbano, las posibilidades de flujos turísticos desde lo industrial patrimonial, y ello como parte de un proceso más amplio de terciarización como reemplazo de lo industrial en el Bilbao metropolitano. Pero eso sí, en lo que a la actividad turística-

ca en la Margen Izquierda se refiere lo turístico es bienvenido aunque percibido de manera parcial y difusa. Las posibilidades de esta comarca con las connotaciones negativas del declive de lo industrial se entretujan con las positivas atribuciones de significado y flujos económicos de una actividad turística creciente. Atribuciones positivas que, desde una valoración crítica se revelan como la adopción de la perspectiva mercantilista urbana hegemónica y a una concepción estandarizada del habitar desde ese así percibido "bienestar extensible" del turismo. El turista marca material y simbólicamente el esfuerzo no neutral de esta periferia y sus habitantes por la adopción de modelos normalizados de urbanismo, tan bien ejemplificados en el caso de Bilbao, y que como finos hilos va permeando estos municipios profundamente atravesados en la intersección de lo viejo y lo nuevo.

Este recorrido se ha posicionado, a diferencia de la mayoría de los abordajes sobre estas cuestiones, en lo postindustrial periférico y sus habitantes. Ello abre fructíferas vías de profundización y de análisis respecto a cómo resuelven o están resolviendo estos retos los otros muchos espacios periféricos de las antiguas ciudades industriales. La agenda urbana global asimilada por los centros se extiende hacia una periferia que la readapta a su escala y que, en ese ejercicio, puede incluso reforzar los condicionamientos y limitaciones heredados de lo industrial. La pauta parece apuntar hacia la localización en las mismas de las actividades terciarias sin valor añadido, vinculadas a la precariedad y la baja cualificación laboral, como bien ejemplifican los centros comerciales. Los espacios periféricos postindustriales complejizan la transición a lo terciario y lo urbano como tractor de lo económico, aún supeditados y reproductores de la lógica centro-periferia, tienen ritmos y escalas propias que no pueden obviarse en el análisis general de la regeneración de lo urbano.

Bibliografía

- ASHWORTH, G. J., y PAGE, J. Urban tourism research: recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, 2011, vol. 32, p. 1-15.
- BAILEY, C., MILES, S., Y STARK, P. Culture-led urban regeneration and the revitalisation of identities in Newcastle, Gateshead and the north east of England. *International Journal of Cultural Policy*, 2004, vol. 10, nº 1, p. 47-65.
- BEAUREGARD, R. *Voices of Decline: the post war fate of US cities*. Cambridge: Blackwell, 1993.
- BELL, D., y BINNIE, J. Authenticating queer space: citizenship, urbanism and governance. *Urban Studies*, 2004, vol. 41, nº 9, p. 1807-1820.
- BIANCHINI, F., y PARKISON, M. (ed.). *Cultural policy and urban regeneration: the west European experience*. Manchester: Manchester University Press, 1993.
- BOYLE, M., y ROGERSON, R. Power, discourses and city trajectories. In Addison R. (ed.) *Handbook of Urban Studies*. [En línea]. London: Sage Publications Ltd., 2001. <http://www.sage-ereference.com/hdbk_urban /Article_n26.html>. [20 de Abril de 2010] ISBN: 9781848608375.

- BRENNER, N. (1999). Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union. *Urban Studies*, 1999, vol. 36, nº 3, p. 431-451.
- CENICACELAYA, J. Bilbao y la urgencia de un urbanismo sostenible. En BORJA, J. y MUXÍ, Z. (ed.). *Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya UPC, 2004, p. 17-34.
- CORTÉS, J. M. G. *Políticas del espacio. Arquitectura, género y control social*. Barcelona: Iaac y Actar, 2006.
- COSTA, N., y MARTINOTTI, G. Sociological theories of tourism and regulation theory. In HOFFMAN, L. M., FAINSTEIN, S. S. y JUDD, D. R. (ed.). *Cities and Visitors: Regulating people, markets, and city space*. Oxford: Blackwell, 2003, p. 53-72.
- COX, K. R. The local and the global in the new urban politics: a critical view. *Environment and Planning D*, 1993, vol. 11, p. 433-448.
- CREWE, L., y BEAVERSTOCK, J. Fashioning the city: cultures of consumption in contemporary urban spaces. *Geoforum*, 1998, vol. 29, nº 3, p. 287-308.
- DE CERTEAU, M. *La invención de lo cotidiano. 1. Artes de hacer*. México D.F.: Universidad Iberoamericana. Departamento de Historia, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, 2000.
- DEL VALLE, T. La organización del tiempo y del espacio: análisis feminista de la ciudad. *Zainak*, 2000, nº 19, p. 53-60.
- ESTEBAN, M. *Bilbao, luces y sombras del titanio. El proceso de regeneración del Bilbao metropolitano*. Bilbao: Servicio Editorial Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea, 2000.
- EVANS, G. *Cultural Planning: An Urban Renaissance?* London: Routledge, 2001.
- EVANS, G. Hard-branding the cultural city. From Prado to Prada. *Journal of Urban and Regional Research*, 2003, vol. 27, nº 2, p. 417-440.
- FAINSTEIN, S. S., HOFFMAN, L. M., y JUDD, D. R. Making theoretical sense of tourism. In Hoffman, L. M., Fainstein, S. S. y Judd, D. R. (ed.). *Cities and Visitors: Regulating people, markets, and city space*. Oxford: Blackwell, 2003, p. 240-253.
- FAINSTEIN, S. S., y JUDD, D. R. Global forces, local strategies, and urban tourism. In Judd, D. R. y Fainstein, S. S. (ed.). *The tourist city*. New Haven and London: Yale University Press, 1999a, p. 1-20.
- FAINSTEIN, S. S., y JUDD, D. R. Cities as places to play. In Judd, D. R. y Fainstein, S. S. (ed.), *The tourist city*. New Haven and London: Yale University Press, 1999b, p. 261-272.
- FAINSTEIN, S. S., y SERVON, L. (ed.). *Gender and planning: a reader*. New Brunswick: Rutgers University Press, 2005.
- GARCÍA CANCLINI, N. *Imaginario urbanos*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1997.
- GÓMEZ, M. V. Reflective images: the case of urban regeneration in Glasgow and Bilbao. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1998, vol. 22, nº 1, p. 106-121.

- GOSPODINI, A. Urban design, urban space morphology, urban tourism: an emerging new paradigm concerning their relationship. *European Planning Studies*, 2001, vol. 9, nº 7, p. 925-934.
- GRIFFITHS, R. Cultural strategies and new modes of urban intervention. *Cities*, 1995, vol. 12, nº 4, p. 253-265.
- CONSEJO VASCO DE CULTURA. *Patrimonio industrial*. Grupo de trabajo del Patrimonio Industrial del Plan Vasco de Cultura. Plan Vasco de Cultura. Informes, 2003.
- GURRUTXAGA, A. *Voces y argumentos de la innovación social*. Bilbao: Servicio Editorial Universidad del País Vasco, 2013.
- HALL, P. *Ciudades del mañana, Historia del urbanismo en el siglo XX*. Madrid: Ediciones del Serbal, 1996.
- HALL, P. Creative cities and economic development. *Urban Studies*, 2000, vol. 37, nº 4, p. 639-649.
- HALL, T., y HUBBARD, P. The entrepreneurial city: new urban politics, new urban geographies? *Progress in Human Geography*, 1996, vol. 20, nº 2, p. 153-174.
- HALL, T., y HUBBARD, P. (ed.). *The Entrepreneurial City: Geographies of Politics, Regimes and Representation*. London: John Wiley, 1998.
- HANNIGAN, J. *Fantasy city: pleasure and profit in the postmodern metropolis*. London: Routledge, 1998.
- HARVEY, D. From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance. *Geografiska Annaler*, 1989, vol. 71, nº 1, p. 3-17.
- HIERNAUX, D. Una década de cambios: la Geografía Humana y el estudio del turismo. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, nº 270 (87). <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-87.htm>>. [15 de octubre de 2010]. ISSN: 1138-9788
- HUTTON, T. A. The new economy of the inner city. *Cities*, 2004, vol. 21, nº 2, p. 89-108.
- IBAÑEZ, M., TORRECILLA, J., y ZABALA, M. *Nuevos recursos turísticos: patrimonio industrial del País Vasco*. Vitoria-Gasteiz: Departamento de Comercio, Consumo y Turismo. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1997.
- INGURALDE. *Identificación de sectores estratégicos en la Margen Izquierda y Zona Minera. Documento de conclusiones*, 2007.
- JAYNE, M. *Cities and consumption*. London y New York: Routledge, 2006.
- JUDD, D. R. Visitors and the spatial ecology of the city. In L. M. Hoffman, S. S. Fainstein, y D. R. Judd (Eds.), *Cities and visitors: regulating people, markets and city space*. Oxford: Blackwell, 2003a, p. 23-38.
- JUDD, D. R. El turismo urbano y la geografía de la ciudad. *EURE (Santiago)*, 2003b, vol. 29, nº 87, p. 51-62.
- LEITNER, H. Cities in pursuit of economic growth: the local state as entrepreneur. *Political Geography Quarterly*, 1990, nº 9, p. 146-170.
- LINDÓN, A., HIERNAX, D., y AGUILAR, M. A. De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción. En LINDÓN, A., HIERNAX, D.

- y AGUILAR, M. A. (ed.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. México: UAM, Anthropos, 2006, p. 9-25.
- LORENTZEN, A. The experience turn of the Danish periphery: the downscaling of new spatial strategies. *European Urban and Regional Studies*, 2012, vol. 20, nº 4, p. 460-472.
- MACLEOD, G., y JONES, M. Renewing urban politics. *Urban Studies*, 2011, vol. 48, nº 12, p. 2443-2472.
- MAH, A. Devastation but also home: place attachment in areas of industrial decline. *Home Cultures*, 2009, vol. 6, nº 3, p. 287-310.
- MAH, A. Memory, uncertainty and industrial ruination: Walker Riverside, Newcastle upon Tyne. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2010, vol. 34, nº 2, p. 398-413.
- MAH, A. *Industrial ruination, community and place: landscapes and legacies of urban decline*. Toronto: University of Toronto Press, 2012.
- MARTINOTTI, G. A city for whom? Transients and public life in the second generation metropolis. In BEAUREGARD, R. A. y BODY-GENDROT, S. (ed.). *The urban moment*. Thousand Oaks, CA: Sage, 1999, p. 155-184.
- MASSEY, D. *Space, place and gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1994.
- MCNEIL, D., y WHILE, A. The new urban economies. In Addison, R. (ed.). *Handbook of Urban Studies*. London: Sage Publications, 2001.
- MOLLENCOPF, J. H. *The contested city*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1983.
- MUXÍ, Z., CASANOVAS, R., CIOCOLETTO, A., FONSECA, M., y GUTIÉRREZ, B. ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s*, 2011, nº 17, p. 105-129.
- PAIN, R. Gender, race, age and fear in the city. *Urban Studies*, 2001, vol. 38, nº 5-6, p. 899-913.
- PECK, J., y WARD, K. Placing Manchester. In *City of revolution. Restructuring Manchester*. Manchester: Manchester University Press, 2002, p. 1-17.
- PÉREZ DE LA PEÑA, G. *Guía de arquitectura urbana de Sestao. De concejo rural a ciudad postindustrial*. Cantabria: Cruzial, 2010.
- PÉREZ DE LA PEÑA, G. *Guía de arquitectura urbana de Barakaldo*. Cantabria: Cruzial, 2011.
- PONCE, G., y MARTÍNEZ, F. J. Industria y ciudad: Entre la aceptación y el rechazo de una relación histórica. *Investigaciones Geográficas. Universidad de Alicante*, 2001, nº 25, p. 67-93.
- PRATT, A. C. The cultural industries sector: its definition and character from secondary sources on employment and trade. Britain 1984-1991. *Research Papers on Environmental and Spatial Analysis. London School of Economics*, 1997, nº 41.

- SADLER, D. Place marketing, competitive places and the construction of hegemony in Britain in the 1980s. In KEARNS, G. y PHILO, C. (ed.). *Selling the city as cultural capital*. Oxford, UK: Pergamon, 1993, p. 175-192.
- SÁNCHEZ, J. L. Lana fundida, nieve tejida: nuevas políticas urbanas frente al declive industrial en Béjar (Salamanca). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de diciembre de 2013, vol. XVII, nº 458. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-458.htm>>. [17 de julio de 2015]. ISSN: 1138-9788
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida. *Ciudades*, 2004, nº 8, p. 101-133.
- SASSEN, S., y ROOST, F. The city: strategic site for the global entertainment industry. In Judd, D. R. y Fainstein, S. S. (ed.). *The tourist city*. New Haven and London: Yale University Press, 1999, p. 143-154.
- SAVINI, F. *Urban peripheries: The political dynamics of planning projects*. Tesis doctoral dirigida por W. G. M. Salet y co-dirigida por S. J. H. Majoor. [En línea]. Amsterdam: Amsterdam Institute for Social Science Research AISSR, 2014. <<http://dare.uva.nl/record/1/429006>>. [14 de julio de 2015]. ISBN: 9789461822949.
- SCOTT, A. The cultural economy of cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1997, vol. 21, nº 2, p. 323-339.
- SCOTT, A. *The cultural economy of cities*. London: Sage, 2000.
- SILVA, A. *Imaginarios urbanos*. Bogotá: Arango Editores, 2000.
- SMITH, N. Homeless/global: scaling places. In J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, y L. Tickner (ed.), *Mapping the futures: local cultures, global change*. New York: Routledge, 1993, p. 87-119.
- URRUTIA, V. *Planes con incidencia urbanístico-territorial en la Margen Izquierda (Bajo Ibaizabal)* (Informe Final. Sin publicar). Diputación Foral de Bizkaia, 1998.
- ZUKIN, S. *The culture of cities*. Cambridge: Blackwell, 1995.

© Copyright: Sandra González Durán, 2017

© Copyright *Scripta Nova*, 2017.

Ficha bibliográfica:

GONZÁLEZ DURÁN, Sandra. Turismo urbano e industrial en la periferia "postindustrial": Imaginarios y narrativas desde los habitantes de la Margen Izquierda del Nervión en el Bilbao metropolitano. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de agosto de 2017, vol. XXI, nº 572. ISSN: 1138-9788.