

# NUEVAS RUTAS CULTURALES: EL PATRIMONIO INDUSTRIAL VISTO DESDE EL MAR

**Manuel Lara Coira**, Dr Ingeniero Industrial / Profesor en la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de La Coruña / Presidente de Buxa, Asociación Gallega del Patrimonio Industrial / Presidente de la Comisión de Patrimonio Industrial de la Federación de Asociaciones de Ingenieros Industriales de España, +34 881 013 892, mlara@udc.es

## RESUMEN

Los documentos elaborados desde comienzos del siglo XX muestran cómo el concepto de patrimonio cultural evolucionó desde el objeto hasta el paisaje, y en el caso del patrimonio industrial, con la inclusión tanto de los espacios de trabajo y residencia de los trabajadores, como de los aspectos inmateriales vinculados a la cultura industrial.

Aceptando que la historia industrial redefine y aun reconstruye el territorio en el que se asienta, para su mejor conocimiento pareció oportuno abordar enfoques participativos que favoreciesen los procesos de apropiación social por parte de las comunidades en que tuvieron asiento aquellos elementos de la industrialización.

Buscando una aproximación amable a la historia industrial, accesible y atractiva a todo tipo de personas, se diseñó una ruta marítima por la ría de Vigo (Galicia, España), con dos horas de recorrido circular en un pequeño catamarán habilitado para un máximo de cincuenta personas. Un guía especializado expone aspectos generales y la referencia directa a una treintena de instalaciones industriales que desfilan por las orillas de la ría con el avance de la embarcación.

La propuesta, entendida como una nueva ruta cultural, contribuye a un mejor conocimiento y valoración del patrimonio industrial local y por tanto, a sus posibilidades de conservación, además de impulsar un nuevo desarrollo turístico, económico y social en el entorno de la experiencia.

Palabras clave: rutas, cultura, patrimonio, industria, navegación, turismo, Vigo, Galicia, España.

## ABSTRACT

References elaborated since the beginning of the 20th century on show how the concept of cultural heritage evolved from the object to the landscape, and in the case of industrial heritage, with the inclusion of both the work and residence spaces of the workers, as well as the immaterial aspects linked to industrial culture.

Accepting that industrial history redefines and even reconstructs the territory is based in, for its better knowledge it seemed opportune participatory approaches. Such

approach shall favour the processes of social appropriation by the communities in which those elements of industrialization are or were based.

Looking for a friendly approach to industrial history, accessible and attractive to all types of people, a maritime route was designed by the Vigo estuary (Galicia, Spain), with two hours of circular travel in a small catamaran enabled for a maximum of fifty people. A specialized guide explains general aspects and direct reference to some thirty industrial facilities that pass along the banks of the estuary with the advance of the boat.

The proposal, understood as a new cultural route, contributes to a better knowledge and appreciation of the local industrial heritage and, therefore, to its conservation possibilities, besides promoting a new tourist, economic and social development in the environment of the experience.

Keywords: routes, culture, heritage, industry, sailing, tourism, Vigo, Galicia, Spain.

## 1. INTRODUCCIÓN

Releyendo los documentos internacionales que se elaboraron desde los primeros decenios del siglo XX, se observa cómo el concepto de patrimonio cultural ha ido extendiéndose desde el objeto hasta el paisaje, y en el caso del patrimonio industrial, con la inclusión no sólo de los espacios de trabajo y de residencia de los trabajadores, sino también de los aspectos inmateriales vinculados a la cultura industrial.

El proceso de industrialización, inicialmente limitado a unos pocos países europeos occidentales y a los nacientes Estados Unidos, comenzaría con la industria extractiva (carbón) y la industria pesada (siderurgia), y, gracias a los logros técnicos y a la aplicación de nuevas fuentes y formas de energía (petróleo, electricidad), continuaría con la industria transformadora, extendiéndose por todo el planeta y dejando su huella en el territorio y su impronta en el orden moral y social, transformando la estructura urbana y modificando hasta nuestros días el modelado de las ciudades y los paisajes.

Desde el decenio de 1970, la crisis económica erosionó muchas áreas industrializadas hasta entonces plenamente integradas en los paisajes urbanos. Los procesos de degradación asociados a la desaparición de las industrias impulsoras del desarrollo local, junto con el traslado de las empresas supervivientes a los polígonos industriales, dañaron gravemente muchos tejidos sociales y urbanos, con la consiguiente degradación ambiental y la destrucción de modos de vida de hondo arraigo en la memoria colectiva. La especulación con los desiertos industriales encontró un cierto paliativo en la protección y conservación de las ruinas industriales, que empezaron a ser consideradas como una parte significativa de la historia y del patrimonio cultural.

Algunas iniciativas tempranas se habían preocupado por la conservación de ciertos elementos industriales (Sheffield, Inglaterra, 1918; Londres, Inglaterra, 1920; Pawtucket, Rhode Island, EE.UU., 1925; Trewellard, Cornualles, 1935), pero el estudio de la historia industrial y la efectiva recuperación de algunos de sus restos sólo arraigaría con fuerza tras la destrucción sufrida durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) en los centros industriales europeos. Asociaciones ciudadanas, museos y centros singulares sentarían entonces las bases que configurarían la historia industrial como un nuevo apartado del patrimonio cultural [1].

A la vez, surgía el desarrollo teórico orientado al estudio de los vestigios materiales de la Revolución Industrial y en 1955 nacía el término Arqueología Industrial [2]. Poco después se ampliaba el concepto, dando paso a una nueva disciplina académica multidisciplinar [3]. En 1965 se creaba en el Reino Unido el Registro Nacional de Monumentos Industriales (National Record of Industrial Monuments, NRIM), y al año siguiente en la universidad de Bath comenzaba a impartirse un nuevo curso, orientado al estudio, análisis, registro y preservación de los vestigios materiales del pasado industrial [4].

Sin embargo, el encorsetamiento que suponía un método de trabajo único, con unos objetivos comunes y unos límites temporales estrictos, dio paso a nuevas propuestas, que ampliaron el estudio de los restos materiales con la inclusión de los aspectos sociales, económicos y culturales, además de tener en cuenta la diferenciación cronológica de la historia industrial de diferentes países [5, 6].

Se llega así al año 1992, cuando el Comité de Patrimonio de la UNESCO, que ya entonces utilizaba una definición de patrimonio industrial más amplia que la que venía siendo admitida por los expertos, establece una política que reconoce los lugares industriales como parte del patrimonio cultural y territorial, con un valor patrimonial universal [7].

Grabadores, dibujantes, pintores y fotógrafos nos fueron enseñando a ver con una nueva mirada los desarrollos de la técnica y de la industria, su habitación y transformación del paisaje [8]. Y en un lapso de unos cincuenta años hemos transitado del “monumento industrial” al “paisaje industrial”, entendiendo el territorio como el escenario en el que va sedimentando la historia.

## 2. MATERIALES Y MÉTODOS

En las diversas jornadas de divulgación de la Asociación Gallega de Patrimonio Industrial (Buxa) fueron proponiéndose actividades que, más allá del mundo puramente académico, ayudasen a un mejor conocimiento del patrimonio industrial y su relación con la historia, en la línea de la Ruta de la Construcción Naval, iniciada en Ferrol el año 2011 [9].

La iniciativa de Buxa se explicitó en la primavera del año 2014 con la ponencia presentada en el marco de la jornada titulada “Las nuevas rutas culturales de Galicia: su contribución a la conservación del patrimonio y al desarrollo turístico, económico y social” [10]. Surgirían en este ámbito actividades como “La ruta de la conserva”, ese mismo año [11], y “As Pontes experiencia industrial”, al año siguiente [12].

Finalmente, el 9 de abril del año 2015 Buxa analizaría con la Agrupación de Interés Económico Logidigital (transitarios, consignatarios, transportistas, navieros, etc.), el Comité de Promoción Comercial del Puerto de Vigo y el Consorcio de la Zona Franca de Vigo, las posibilidades de valorizar el patrimonio industrial del puerto de Vigo, proponer planes de ordenación turística con rutas de turismo industrial, y estudiar la viabilidad de la recuperación y reutilización de alguno de los elementos inventariados en el área de competencia de la Autoridad Portuaria de Vigo.

De las diversas propuestas analizadas con un enfoque realista y posibilista a corto plazo, se optó finalmente por diseñar la oferta de un recorrido en barco por la ría de

Vigo, excursión que contaría, en funciones de guía turístico, con un conocedor de la historia industrial de la ría para ofrecer a los asistentes las pertinentes explicaciones durante el recorrido. Tras un año de trabajo, el 20 de mayo del año 2016 tenía lugar el lanzamiento de la primera ruta marítima de turismo industrial por la ría de Vigo, realizándose el viaje inaugural el 1 de junio del mismo año [13].

Las áreas costeras han estado históricamente fuertemente humanizadas, por lo que en ellas se intensificaron los procesos económicos y sociales, además de los de intercambio con otras comunidades. La actividad desarrollada en estos entornos fue generando estructuras específicas, a la vez condicionadas y favorecidas por su proximidad al mar. Podría decirse que en las fachadas costeras, si cabe con más claridad que en zonas del interior, las implantaciones industriales reflejan y son directa consecuencia del uso que la sociedad ha ido haciendo del territorio.

Evidentemente, en cada época la actividad económica responde a las necesidades sociales haciendo uso de los recursos y de las técnicas disponibles en cada momento, por lo que el paisaje resultante incluye, a veces de manera desordenada e informe, una diversidad de estructuras y elementos que son testimonio de diferentes tiempos históricos. En muchos casos, el paso de los años ha visto, con la evolución de las sociedades, la desaparición de numerosos bienes de claro interés patrimonial o su sustitución por otros nuevos, ya fuese con similar o con diferente finalidad.

La necesidad de ampliar emplazamientos costeros durante la industrialización, y la variedad de los mismos, ha dejado paso a una creciente uniformidad paisajística, derivada de la ordenación de los usos del territorio y dominada por los usos residenciales y turísticos. La dilución de la carga industrial en tales paisajes acaba por descontextualizar el patrimonio industrial, reduciéndolo a elementos pintorescos, cuando no puramente testimoniales, como viene ocurriendo con las chimeneas o las embarcaciones acomodadas en ámbitos puramente urbanos.

Es por ello muchas veces muy difícil interpretar correctamente el sentido de estos “monumentos”, desarraigados de “su paisaje” y melancólicos testimonios del desarrollo económico de sociedades y tiempos ya idos. Y casi imposible imaginar posibles usos de la herencia industrial en los que el territorio cobre protagonismo y el paisaje sustituya al monumento, siguiendo las actuales orientaciones de los especialistas, que enfatizan el componente subjetivo y emocional del patrimonio industrial, destacando la memoria de los lugares [14] y las vivencias de las personas que en ellos trabajaron y desarrollaron su vida.

Por estas razones, la propuesta elegida en este caso, se esfuerza en mostrar los valores culturales de unos paisajes de pasada vocación industrial que tuvieron un fuerte contenido económico y social, con una puesta en práctica orientada no sólo a la línea de la demanda turística que viene designándose como turismo industrial [15] sino para hacerlos lo más accesibles posible a personas de toda condición, y muy especialmente a aquéllas cuyas vivencias familiares atesoran fuertes vínculos con el mundo del trabajo.

### 3. ESTUDIO DEL CASO

La ría de Vigo, situada al sur de la provincia de Pontevedra, es la más meridional de las Rías Bajas de Galicia (España). Protegida en su acceso occidental por las islas

Cíes (parte del Parque Nacional de las Islas Atlánticas), tiene una anchura máxima de 18 km en su boca, entre cabo Home y cabo Silleiro, y se extiende en dirección noreste en una longitud de 35 km. Con un calado máximo de 50 m al sur de las Cíes, sus aguas tranquilas la hacen un lugar adecuado para la navegación y la práctica de deportes náuticos. Ambientalmente, es una bahía de una gran riqueza biológica, por lo que históricamente ha sido zona propicia para la pesca y el marisqueo, con el lógico asiento en sus riberas de industrias para el beneficio y transformación de los productos del mar.

El perímetro costero desde cabo de Home a cabo Silleiro es superior a los 85 km (unas 46 millas náuticas) y la población ribereña es superior a los 270.000 habitantes (198.000 en la ciudad de Vigo), y en este marco se ha desarrollado todo un mundo de trabajo, principalmente vinculado al mar, que sería el referente y a la vez el objetivo del trabajo a desarrollar.

El proceso para el diseño de la ruta comenzó con la identificación de los elementos industriales que encontraron acomodo en la zona ribereña y en sus proximidades, analizando además todos aquellos datos historiográficos que pudiesen ayudar a contextualizar y sintetizar su historia y sus relaciones con otras industrias, con la administración pública y con las propias poblaciones de su ámbito más cercano.

Al entender que la historia industrial redefine e incluso reconstruye el territorio en el que se asienta, partiendo de tales premisas y para su mejor conocimiento, se consideró oportuno el abordar enfoques principalmente participativos, que, además de divulgar la historia industrial de la ría de Vigo, favoreciesen los procesos de apropiación social por parte de las comunidades de su entorno y, especialmente, el de aquéllas en las que tuvieron su asiento variados elementos de la industrialización.

A la vez, se establecieron contactos informales con empresas que dispusiesen de embarcaciones aptas para recorridos turísticos confortables y con capacidad para acoger de 50 a 100 personas en cada viaje, explicándoles la razón y los objetivos de nuestro interés en su posible participación.

Finalmente, con los criterios y datos referidos, y buscando una aproximación amable a la historia industrial, que fuese accesible y atractiva a todo tipo de personas, se avanzó en el diseño de una ruta marítima por la ría de Vigo. Ante la gran superficie de la ría, y sopesadas varias opciones, se decidió proponer un recorrido circular, de unas dos horas de duración, en un catamarán de pequeña dimensión, habilitado para un máximo de personas que pudiesen acomodarse holgadamente y desplazarse a bordo con libertad para mejor disfrutar de la excursión.

Dada la excesiva duración que supondría un recorrido completo, se optó por diseñar dos rutas complementarias (figura 1) que atendiesen a los recursos de mayor interés. La primera de las rutas se dirigiría desde la estación marítima de Vigo hacia el nordeste, hacia el fondo de la ría, recorriendo las orillas en sentido anti horario y con la proximidad a la costa que la altura de la marea y las normas de navegación permitiesen; el recorrido supone del orden de 26 km (14 millas). La segunda ruta partiría igualmente de la estación marítima, pero con rumbo suroeste, recorriendo las riberas de la ría en sentido horario y con las mismas limitaciones de calado y distancia a la costa ya expuestas; esta ruta es de unos 28 km (15 millas). Con un rango de velocidades entre 3 nudos (en aproximaciones) y 10 nudos (en travesía), cada recorrido tendría una duración de entre hora y media y dos horas. Las rutas se

realizarían en días diferentes y en todo caso, atendiendo al mejor criterio de la naviera que se hiciese cargo de ellas.

Por parte de la asociación de patrimonio industrial de Galicia (Buxa), se preparó para la primera de las rutas, que recibiría el nombre de Ruta de la Ensenada de San Simón, el relato que iría exponiendo durante el viaje un guía especializado, y que incluye, además de citarse aspectos generales de lo que se va viendo durante el viaje y de su contexto histórico, la referencia directa a una treintena de las instalaciones industriales que van desfilando ante el pasaje con el avance de la embarcación frente a las orillas de la ría.

El trabajo se completó con unos sencillos trípticos plegados, ilustrados con una vista aérea de las rutas y con fotografías de algunos de los elementos presentes en dichas rutas, con la pretensión de que el público pudiese hacerse una idea razonable del recorrido a realizar y de que le sirviese de apoyo para el seguimiento del mismo si decidía embarcarse.

En el mes de mayo del año 2016 se alcanzaba un acuerdo con la empresa “Naviera Illa de Ons, S.L.” (“Naviera Nabia” de nombre comercial), que aportaría a riesgo y ventura uno de sus catamaranes (con su capitán y tres marineros), con una capacidad de hasta 150 pasajeros, aunque se limitaría el pasaje a un máximo de 80 personas. La duración del viaje sería próxima a dos horas y el precio del billete se fijó en 10 euros, incluido el seguro del viajero y los impuestos de aplicación, además de un ligero refrigerio ofrecido a bordo durante la excursión.

La intención de la naviera era la de sondear la viabilidad de la propuesta con un primer viaje que le sirviese para decidir su posible continuidad y, de ser el caso, regularidad, con una oferta turística de calidad, complementaria de su habitual actividad. Con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Vigo, “Logidigal, A.I.E.”, la Fundación Clúster de Conservación de Productos del Mar, y la Asociación Gallega del Patrimonio Industrial (Buxa), el 20 de mayo se hacía público el lanzamiento de la primera ruta marítima de turismo industrial por la ría de Vigo.

El miércoles 1 de junio, entre las siete y las nueve de la tarde, se realizaba el viaje inaugural por la ruta nordeste, recorriendo la Ensenada de San Simón (figura 2). Ante el gran interés despertado, que congregó en la estación marítima a unas 200 personas, y con el criterio antes mencionado de garantizar la comodidad del pasaje, sólo se admitió a bordo a un total de 80 personas. Puesto que tuvo que quedar en tierra un grupo muy numeroso de interesados, la compañía se comprometió a repetir el viaje al día siguiente, para el que consiguió reunir a otras 60 personas. La posterior falta de disponibilidad de embarcaciones apropiadas impediría la realización de más viajes ese año.

El 14 de junio del 2017 se renovarían el acuerdo de la Asociación Gallega del Patrimonio Industrial (Buxa) con “Logidigal, Asociación de Interese Económico” para la preparación de una nueva ruta marítima de turismo industrial por la ría de Vigo, en esta ocasión atendiendo a la segunda de las rutas en su día proyectadas, la que recorrería la parte occidental y que, para diferenciarla de la establecida el año anterior, recibiría el nombre de Ruta Oeste de la Bahía de Vigo.

De manera en todo similar a lo hecho con la Ruta de la Ensenada de San Simón, se preparó el relato para el guía turístico especializado y los trípticos plegados que recibirían los pasajeros. Y el miércoles 12 de julio, de nuevo con “Naviera Nabia” y

entre las siete y las nueve de la tarde, tenía lugar el primer viaje de la segunda ruta marítima de turismo industrial por la ría de Vigo, en el que se embarcaron 40 pasajeros. La misma “Naviera Nabia” realizaría el sábado 7 de octubre un nuevo viaje por la Ruta de la Ensenada de San Simón, entre las once de la mañana y la una del mediodía, al que en esta ocasión sólo concurren 20 personas.

Entre ambos viajes, la Asociación Gallega del Patrimonio Industrial (Buxa) llegó a un acuerdo con la empresa “The Fun Plan, S.L.” (Bluscus, Turismo Marinero) para realizar la ruta marítima de turismo industrial Oeste de la Bahía de Vigo. La empresa promotora planteó el viaje a bordo de una embarcación tradicional, la goleta “Nauja”, construida en 1928 en Dinamarca, en la que por su reducido tamaño se limitó el embarque a 25 pasajeros. El viaje se realizó el jueves 14 de septiembre, entre las siete y las nueve de la tarde, con el pasaje completo.

El 13 de marzo del 2018 se completaría un nuevo acuerdo entre la Asociación Gallega del Patrimonio Industrial (Buxa) y “Logidigal, Asociación de Interese Económico”, que incluiría la promoción y realización de las dos rutas marítimas de turismo industrial por la ría de Vigo preparadas los años precedentes, la Ruta de la Ensenada de San Simón y la Ruta Oeste de la Bahía de Vigo.

El viaje anunciado por la “Naviera Illa de Ons, S.L.” (Naviera Nabia) para la mañana del sábado 28 de abril, se suspendió, trasladándose al siguiente sábado, 5 de mayo, fecha en la que se llevó a cabo la ruta de la Ensenada de San Simón, que discurrió desde las once de la mañana hasta la una del mediodía, con 20 pasajeros a bordo. En este viaje, con el propósito de mejorar la comunicación y la comercialización de las rutas, se realizó una encuesta entre los viajeros para tratar de identificar su perfil y sus posibles preferencias. A fin de no hurtar al pasaje las explicaciones del guía, la encuesta se les solicitó en la travesía de retorno al punto de partida.

Después de este viaje, asumidos una serie de errores y disfunciones en el planteamiento y desarrollo de la iniciativa, la Asociación Gallega del Patrimonio Industrial (Buxa) suspendió su participación hasta que por los interesados se completase la revisión de las actuaciones realizadas y se estableciese un protocolo riguroso para la manera de proceder en futuras convocatorias.

Como cierre de este apartado, conviene mencionar que en todos los viajes realizados las compañías que los gestionaron (Nabia y Bluscus) ofrecieron gratuitamente al pasaje un refrigerio a bordo, consistente en café o té acompañado de bollería y pastas, en los viajes matinales, y mejillones de la ría al vapor acompañados de pan y bebidas (agua, refrescos y vino gallego) en los viajes realizados por las tardes.

#### 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El proyecto que se inició en el mes de junio del año 2016, con dos viajes satisfactorios en ese año, ha totalizado seis viajes (tres más el año 2017 y uno más en el año 2018) movilizándolo un pasaje de 245 personas.

Desde el punto de vista de compañía naviera Nabia se planteaba la regularización de estas rutas marítimas de turismo industrial como una oferta turística de calidad, complementarias de otras rutas convencionales y susceptibles de ser

desestacionalizadas, además de que podrían comercializarse de manera no regular para grupos definidos con intereses específicos en torno a la historia industrial.

Con la salvedad del viaje programado por Bluscus (que planteó su intervención como una experiencia aislada, bien definida y que obtuvo el resultado esperado), los resultados obtenidos por Nabia, inicialmente prometedores, pronto mostraron una tendencia claramente descendente, en nuestro criterio imputable a una serie de omisiones y errores cometidos en el desarrollo del proyecto, aspectos que pasan a comentarse seguidamente.

- a) No se realizó una planificación previa de los viajes a realizar, con la indicación de las rutas y de los horarios previstos. Este planteamiento (o carencia de él) obliga a la total improvisación de la excursión por los eventuales interesados.
- b) Alguno de los viajes ya anunciados, y con pasajeros confirmados, se suspendió en el mismo día de su previsible realización, sin razones suficientes que lo justificasen al público, como pudiera ser la amenaza de un temporal o la falta de visibilidad por niebla cerrada en la ría. Además del lógico descontento y frustración en los que se quedan sin viaje, se genera desconfianza y desapego en el posible público futuro.
- c) La publicidad y la gestión y el control de la información no se llevaron a cabo de forma centralizada y unificada, lo que originó carencias e incluso contradicciones en los mensajes publicitados.
- d) No se aprovecharon suficientemente las posibilidades que ofrecen las llamadas redes sociales para la divulgación de acontecimientos y la difusión de convocatorias.

Aunque los resultados de este proyecto puedan parecer un tanto desalentadores, evidencian también que este tipo de iniciativas reúne suficiente atractivo para un público generalista, además de, sin discusión, para un público especializado. Merece entonces la pena tomarse el tiempo necesario para preparar una oferta de referencia con dos orientaciones bien diferenciadas:

- una que atienda de manera regular a un público amplio que apetece unas horas de asueto disfrutando de la navegación, reconociendo el territorio desde una perspectiva marítima y descubriendo detalles poco divulgados de la historia local;
- y la otra, discrecional, que ofrezca a un público más definido (estudiantes, docentes, congresistas) una información rigurosa, pero amable, sobre la historia industrial de la ría de Vigo.

Sin duda, es muy necesario el analizar la forma y los medios en los que se publicitan las convocatorias. Además, por la importancia que el impacto visual tiene en la comunicación, creemos también muy importante el cuidar el diseño de la cartelería (figuras 3 y 4), atendiendo al segmento de público al que se desea atraer de modo preferente.

## 5. CONCLUSIONES Y FUTUROS DESARROLLOS

La propuesta realizada por la Asociación Gallega del Patrimonio Industrial (Buxa), entendida como una nueva ruta cultural para un amplio público objetivo, contribuye sin duda a un mejor conocimiento del patrimonio industrial local y por consiguiente, colabora con sus posibilidades de conservación como un testimonio fundamental de la historia regional. Con la modificación de ciertos aspectos de su planteamiento inicial podría consolidarse como un atractivo más de la amplia oferta turística viguesa.

Por otra parte, dado que el patrimonio industrial y sus vestigios en el territorio se han ido convirtiendo en reconocidos bienes culturales e incluso en recursos aplicados para fomentar programas de desarrollo sostenible a escala local y regional [16], esta propuesta puede ayudar a impulsar un nuevo desarrollo turístico, económico y social en el entorno de la experiencia, en este caso, los municipios de la ría de Vigo.

A partir de las deficiencias detectadas con la experiencia, se plantea la realización de una oferta turística que tenga presente, junto con los condicionantes climáticos locales, la planificación de los viajes, los dos tipos de público objetivo, la publicidad y gestión y control de la información, la comercialización de paquetes especializados para centros académicos y turismo de congresos.

De manera inmediata se procedió a rediseñar los trípticos, unificándolos en un único tríptico envolvente (figuras 5 y 6) [17], mejorando el mensaje y profesionalizando su diseño. Además, se están completando sendos cuadernos con la información básica de los elementos industriales que se comentan en los dos recorridos planteados. Con un atractivo diseño, esencialmente visual, en sus alrededor de ochenta páginas se van describiendo los aspectos principales de los diferentes tramos de cada ruta y de los bienes industriales que en ella tienen asiento. Ilustrados con numerosas imágenes, incluyen una serie de fotografías aéreas que ayudan a la localización desde el mar de los elementos que se describen.

A medio plazo se pretende la puesta en práctica de una experiencia similar en la ría de Arousa, en la que también tuvieron asiento numerosas industrias, con la intención de impulsar con posterioridad proyectos semejantes en las restantes rías gallegas, pues todas ellas, en mayor o menor medida, acogieron en sus riberas la mayor parte de la historia industrial de Galicia.

## REFERENCIAS

- [1] M. Lara Coira, *Patrimonio Industrial, más que arqueología y arquitectura* [en línea] Disponible en <http://www.ingenieroindustrial.es/Comisi%C3%B3n-Patrimonio-Industrial> [Acceso 22 agosto 2018].
- [2] M. Rix, *Industrial Archaeology*. London: Historical Association, 1967.
- [3] K. Hudson, *Industrial Archaeology: An Introduction*. London: John Baker, 1963.
- [4] M. Palmer, M. Nevell, M. Sissons, *Industrial Archaeology: a handbook*, York: Council for British Archaeology, 2012.

- [5] A. Negri, M. Negri, *L'archeologia industriale*. Messina-Firenze: G. D'Anna, 1978.
- [6] A. Carandini, *Arqueología y Cultura Material*. Barcelona: Editorial Mitre, 1984.
- [7] P. Benito del Pozo, Patrimonio industrial y cultura del territorio, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 34 - 2002, p. 213-227.
- [8] D. Crespo Delgado, A. Luján Díaz, *Mirar el paisaje moderno: paisaje, ingeniería e industria en los viajes por España (siglos XVI-XIX)*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2016.
- [9] *La Ruta de la Construcción Naval* [en línea] Disponible en <https://larutadelaconstruccionnaval.wordpress.com/> [Acceso 23 agosto 2018].
- [10] M. Lara Coira, Patrimonio Industrial, *Las nuevas rutas culturales de Galicia. Su contribución a la conservación del patrimonio y al desarrollo turístico, económico y social*, Ciclo de Foros Grupo Correo Gallego, miércoles 28 de mayo del 2014. Cidade da Cultura de Galicia (Sala Eisenman). Santiago de Compostela [en línea] Disponible en <https://www.elcorreogallego.es/foros/ecg/nuevas-rutas-culturales-galicia/idEdicion-2014-05-28/idNoticia-870237/> [Acceso 23 agosto 2018].
- [11] *La Ruta de la Conserva* [en línea] Disponible en <http://larutaconservera.es/> [Acceso 23 agosto 2018].
- [12] *As Pontes Experiencia Industrial* [en línea] Disponible en <http://www.experienciaindustrial.es/> [Acceso 23 agosto 2018].
- [13] *Ruta marítima por el patrimonio industrial de la ría de Vigo* [en línea] Disponible en <http://cies.gal/es/ruta-maritima-del-patrimonio-industrial-de-la-ria-de-vigo/> [Acceso 23 agosto 2018].
- [14] P. Benito del Pozo, Territorio, paisaje y herencia industrial: debates y acciones en el contexto europeo, *Documents d'anàlisi geogràfica*, Vol. 58, Nº 3, 2012, p. 443-457.
- [15] C.J. Pardo Abad, La reutilización del patrimonio industrial como recurso turístico: aproximación geográfica al turismo industrial, *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 57, 2004 (7-32) [En línea] Disponible en <https://publicacions.iec.cat/repository/pdf/00000019/00000023.pdf> [Acceso 7 abril 2018].
- [16] M. Á. Álvarez Areces, Patrimonio industrial, paisaje y desarrollo territorial, *AREAS. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, Nº 29 / 2010 p. 21-29.
- [17] M. Lara Mesa, *Promoción para las rutas marítimas de turismo industrial: ría de Vigo*, Trabajo de Fin de Máster en Dirección de Arte Publicitaria, Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación de la Universidad de Vigo, junio 2018.

## FINANCIACIÓN

Este trabajo contó con el apoyo de la Asociación Gallega del Patrimonio Industrial (Buxa)

## CONFLICTOS DE INTERÉS

Ninguno

## AGRADECIMIENTOS

Queremos agradecer a doña María Lara Mesa las observaciones y aportaciones realizadas y recogidas en su Trabajo Fin de Máster en Dirección de Arte Publicitaria de la Universidad de Vigo, titulado “Promoción para las rutas marítimas de turismo industrial - Ría de Vigo”, que mejorarán sensiblemente futuros planteamientos en este ámbito [17].

Es de destacar también la ayuda recibida de don Juan Martínez Domínguez, fundador de “Logidigital, A.I.E.” para facilitar los contactos con las navieras antes de iniciarse el proyecto y, posteriormente, para el desarrollo de los viajes.

Finalmente, es de justicia dejar constancia del entusiasta apoyo prestado por don Alberto Martínez Pintos en el desarrollo del proyecto a lo largo de estos cuatro años.

## ÍNDICE DE FIGURAS

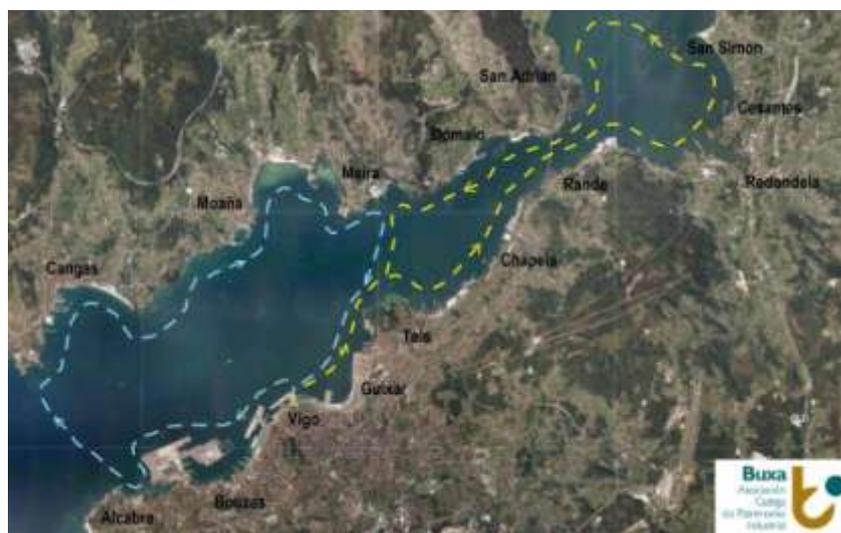


Figura 15. Rutas marítimas por la industria de la ría de Vigo (Archivo Buxa, 2016)

**Turismo industrial.**  
**Ría de Vigo (ruta guiada)**

Embarcate a descubrir la historia industrial de la ría con nosotros

**Miércoles 1 de Junio**

**SALIDA**  
 Desde Vigo a las 19:00 h  
 Estación Marítima de Ría, Puerto de Vigo  
 C/2 Cameros del Castillo s/n

**Pasareto por:**

- Molande
- Cargadero de Rande
- Cargadero minero siberiengo
- Salga de Regasenda o de Mañal
- Industria Metalifera española
- Telleira de Cozantes
- Conxerros Suñra
- Ferrerías de Arcaño
- Carburos Lafont
- Salinas de Lillo
- Salinas de Larache
- Forno de Santrafrán



Figura 2. Anuncio del primer viaje (Archivo Buxa, 2016)

**14 SEPT 2017**

**HISTORIA INDUSTRIAL DE LA RÍA DE VIGO**  
**RUTA POR MAR A BORDO DE UNA GOLETA**

RÍA: SALGA PUERTO MAÑINA DAVILA, ASTILLEROS BARROTERAS, ASTILLEROS CARISMA, MOLINO DEL MAR, VICTORIA MASCO, SARRAO Y SILLA, FABRICA DE ARBONES, CHANTIERA DO COCHO, ASTILLEROS MONTENEIRO // OIA, MANUEL LARA DE LA ASOCIACIÓN RÍA // DE 16:30 A 21:00 / PRECIO: 15€ // INSCRIPCIÓN: INFO@RIAJACUS.EU O 986 873 047



Figura 3. Anuncio del viaje de Bluscus (Archivo Buxa, 2017)



Figura 4. Anuncio del viaje de Nabia (Archivo Buxa, 2018)



Figura 5. Anverso del tríptico plegable (María Lara, 2018 [17])

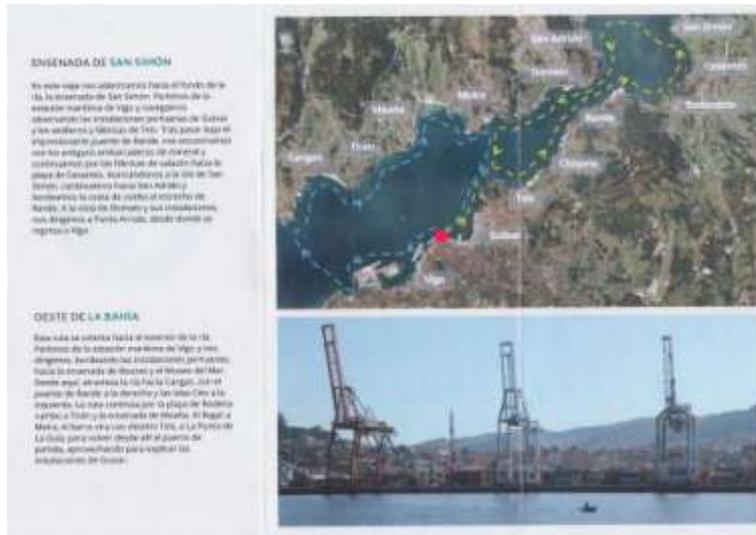


Figura 6. Reverso del tríptico plegable (María Lara, 2018 [17])