

La Cuenca del Ruhr en Alemania: **Turismo industrial** como ejemplo de la **reconversión económica** de una región

LENNART KOCH * [kochlennart@uniovi.es]

MÓNICA SÁNCHEZ GONZÁLEZ ** [msanchez@escueladeturismo.es]

Resumo | Al hilo de un cambio paradigmático hacia temas espaciales en las ciencias, también en la investigación de las regiones industriales tradicionales se establece desde hace tiempo y cada vez más la consideración de los ‘mapas mentales’ – la idea de que hay que completar los datos cuantificables y los límites administrativos con la investigación de los mundos conceptuales y los campos simbólicos como son la percepción de la realidad y los procesos de identidad. Pero no solamente por esto es importante interrelacionar la salida de la crisis estructural productiva de las regiones industriales tradicionales con la cuestión del cambio de perspectiva e identidad, sino por dos razones más que son claves para el turismo industrial. La primera es que la propia definición de turismo y también la de turismo industrial en su origen dependen de la cuestión de una visión positiva o negativa del lugar que visita el turista. La segunda es la importancia que tiene el desarrollo de una perspectiva y identidad positiva durante el cambio estructural y las medidas políticas, económicas y sociales tomadas para paliar sus consecuencias para el desarrollo de un turismo industrial sostenible y exitoso. Por lo tanto, en el presente artículo se tratará primero la definición y luego la interdependencia de cambio estructural, identidad y turismo industrial.

Palavras-chave | Definición de turismo industrial, Cultura industrial, Cambio estructural, Identidad, Regiones industriales tradicionales.

Abstract | In accordance with a paradigm shift related to space issues in science, also in research of traditional industrial regions establishing long and increasingly considering the ‘mental maps’ – the idea that quantifiable data and administrative boundaries have to be completed with the investigation of the conceptual worlds and symbolic fields such as the perception of reality and identity processes. However, this is not only important to interrelate the output of the productive structural crisis of traditional industrial regions with the question of change of perspective and identity, but for two reasons that are key to the tourism industry. The first is that the definition of tourism and the tourism industry in origin depend on the issue in a positive or negative view of tourists visiting the place. The second is the importance of developing a positive identity and perspective for structural change and the political, economic and social measures taken to mitigate its impact on the development of a sustainable and successful tourism industry. Therefore, this article will first approach the definition and then the interdependence of structural change, identity and tourism industry.

Keywords | Definition of industrial tourism, Industrial culture, Structural change, Identity, Traditional industrial regions.

* **Doctor en Filología Alemana** por la Universidad de Oviedo (España). **Profesor Contratado** de la Universidad de Oviedo (España).

** **Doctora en Filología Alemana** por la Ruhr-Universität Bochum (Alemania) y por la Universidad de Oviedo (España). **Profesora** de la Escuela Universitaria de Turismo de Asturias.

1. Cambios de visión en las definiciones de turismo

Antes del siglo XX ni la playa ni los cascos antiguos de las ciudades se percibían como espacios de tiempo libre y de turismo, sino que esta concepción se desarrolló durante el siglo pasado. En la época medieval no existía la conciencia del tiempo libre separado del tiempo de trabajo, y no había un turismo como lo entendemos hoy en día, sino que este constituye una invención de la época moderna (Kuchenbuch, 1990). Sí existían otras formas de viajar no vinculadas al trabajo, al interés mercantil, al descubrimiento o a la esfera militar, como pueden ser el peregrinaje (Bottineau, 1992), los viajes a balnearios por razones de salud (Ozment, 1989) o el viaje de formación de la nobleza y más adelante de la alta burguesía (Haupt, 2004). Si bien las formas actuales de estos tipos de viajes sí se incluyen como formas de turismo, en nuestra opinión los ejemplos citados se podrían considerar como mucho precursores del turismo, ya que se manifestaron y se realizaron en un modelo productivo y una mentalidad muy diferentes.

Una vez instaurado el modelo productivo industrial hasta el punto de que se consiguió la reducción de la jornada laboral y el derecho a tomar días de vacaciones, las primeras definiciones económicas y sociológicas del término ‘turismo’ comenzaron a establecerse durante el primer tercio del siglo XX en la escuela berlinesa (Bormann, 1930, Glücksmann, 1929, y Morgenroth, 1930, citados por Arnándis, 2007). Dentro de este modelo las definiciones se han ido adaptando constantemente desde que Walter Hunziker y Kurt Krapf (1942, citado por Arnándis,

2007), considerados por algunos como ‘los padres del turismo’, definieron el término “como el conjunto de relaciones y fenómenos que se derivan de la estancia de forasteros, en tanto que dicha estancia no dé lugar a la radicación para el ejercicio de una actividad lucrativa principal, permanente o pasajera” (Arnándis, 2007, p. 145). Sin el aumento general del poder adquisitivo de la población activa a partir de la mitad del siglo dentro de los parámetros típicos del modelo de producción industrial avanzada, la ampliación y diversificación del mercado de turismo no habría sido posible. Parte de la constante diversificación del turismo y la consiguiente ampliación y concretización de su definición alrededor de los tres aspectos desplazamiento, duración limitada y estancia fuera del lugar (Arnándis, 2007) constituyen el fenómeno del turismo industrial.

Con razón resalta Areces (2007, p. 23) en su definición de turismo industrial que la temprana descripción del término por la Dirección de Turismo en Francia se refería a la “visita de un sitio espectacular” y que por lo tanto la visita a una escombrera, a un conjunto minero o a una ruina industrial no podría encajar dentro de esta categorización, a pesar de que para “los aficionados y interesados en el patrimonio del turismo industrial podría ser significativa”. La cuestión de que sea un ‘sitio espectacular’ o digno de ver durante una visita turística es aparentemente clave para la propia definición. El autor (Areces, 2007, p. 25) resuelve el problema suprimiendo la valoración subjetiva de la definición que resume en el siguiente cuadro:

Sin embargo, esta evaluación subjetiva hasta hoy es central para la cuestión del éxito del turismo industrial, como demuestra la afirmación de Makua

Cuadro 1 | Definición del turismo industrial, según Álvarez Areces.

TURISMO INDUSTRIAL TECNOTURISMO	Actividades turísticas organizadas	Actividades turísticas no organizadas
Patrimonio industrial vivo o en actividad	Empresas abiertas al público con visitas guiadas.	Empresas ocasionalmente abiertas a visitas.
Patrimonio industrial musealizado o fuera de uso	Centros de interpretación, ecomuseos, parques patrimoniales mineros o industriales, museos técnicos e industriales.	Excursiones y rutas alrededor de un conjunto industrial sin actividad y de otros elementos del paisaje postindustrial.

Fonte: Adaptado de Areces (2007).

(2012, p. 26): “[...] el turismo industrial adolece de ciertas ‘limitaciones’ [...]. Las principales son la falta de reconocimiento cultural y turístico de lo industrial, hecho que incide negativamente en el desarrollo efectivo de la demanda y en su consideración como oferta complementaria de otras”. Casi opuesta diametralmente a esta visión formula Cardoso (2012, p. 42):

O turismo industrial pode ajudar a impulsionar o orgulho dos residentes acerca da sua cidade e ajudar a mudar imagens desatualizadas ou erradas. A população local é a embaixadora das suas cidades e se os residentes têm uma imagem positiva da cidade, é o melhor caminho para o fortalecimento ou para a mudança da imagem de um lugar.

De hecho las cifras de visitantes de los museos destacados de la cultura industrial no permiten hacer una afirmación tan general acerca de la falta de reconocimiento cultural y turístico de lo industrial. Si esto en parte era cierto hace veinte años hoy sin embargo se puede constatar que la visión del turismo industrial ha cambiado de forma notable. Las mencionadas limitaciones valen como mucho para el turismo industrial en actividad, que es el enfoque de Makua (2012). Para el otro tipo de turismo industrial, el que nos interesa en este caso, donde la infraestructura se encuentra fuera de su uso original y trasformada para otros fines como museos, centros culturales, etcétera, y que tiene un uso diversificado, hay que tener en cuenta por ejemplo que ya en los años noventa había 105 puntos en Gran Bretaña que tenían más de cien mil visitantes anuales (Tourismus-Studien, 2003). En la Cuenca del Ruhr, en el oeste del país, hay museos como el Museo de la Minería de

Bochum que reciben casi 400.000 visitantes al año (Bösch, 2005), el Gasómetro en Oberhausen, que ya en su primera exposición *Feuer und Flamme – 200 Jahre Ruhrgebiet* atrajo a 500.000 visitantes, o la Zeche Zollverein, que también recibe unos 500.000 visitantes anuales (Bösch, 2005).

Por eso precisamente nos parece adecuado extraer esta cuestión subjetiva de la definición de turismo industrial, tal como ha hecho Areces. Sin embargo, las afirmaciones aparentemente contradictorias de Makua (2012) y Cardoso (2012) marcan un punto fundamental: si no se desarrolla el reconocimiento cultural y turístico de lo industrial, constituirá a medio o largo plazo una grave amenaza para cualquier intento de rehabilitar las antiguas infraestructuras y relictos de la cultura industrial y desarrollar un turismo industrial sostenible. Defendemos aquí la hipótesis de que ambos conceptos – cultura y turismo industrial – están íntimamente relacionados y forman parte de un cambio estructural y de las reacciones políticas y sociales al mismo, sin los cuales no se pueden entender los procesos interrelacionados ni planificar con éxito la reconversión de una zona de industria tradicional y el papel que puede desarrollar en ello el turismo industrial, lo que pretendemos demostrar en el caso de Alemania y más concretamente en el de la Cuenca del Ruhr.

2. Cultura industrial y cambio estructural

El enfoque histórico ofrecido por el historiador Kleinschmidt (2007, p. 134) resulta bastante representativo para la perspectiva alemana del término ‘cultura industrial’:

Los tres términos monumentos técnicos, arqueología industrial y cultura industrial denotan en este orden una evolución histórica que comenzó hacia finales del siglo XIX y que marcó un siglo de debate sobre el significado, la conservación y el trato de artefactos técnicos, y que finalmente desembocó en un concepto más amplio de cultura industrial que

¹ Traducción de los autores a partir del original: “*Die Begriffstrias Technische Denkmäler, Industriearchäologie und Industriekultur bezeichnet in dieser Reihenfolge eine historische Entwicklung, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts einsetzte und ein Jahrhundert der Diskussion um die Bedeutung, den Erhalt und den Umgang mit technischen Artefakten markiert und die schließlich unter Berücksichtigung sozial-, wirtschafts-, kunst-, und architekturhistorischer Fragen in ein umfassendes Konzept der Industriekultur mündete*”.

tiene en cuenta cuestiones sociales, económicas, artísticas y de la historia de la arquitectura”¹.

En Alemania fueron sobre todo asociaciones de ingenieros y clubes patrióticos los que promovieron por primera vez la cuestión en la transición al siglo XX. Se suele destacar a los ingenieros Oskar von Miller y Conrad Matschaß como pioneros del impulso de monumentos de la cultura técnica e industrial, ambos muy importantes para la instalación, en 1925, del *Deutsches Museum* de Múnich. La función de este museo de primera generación era principalmente “la recolección, conservación, preservación, estudio y eventualmente exhibición de material científico y tecnológico de interés histórico” (Queirós, 2011, p. 58). Sin embargo, no es de extrañar que fueran los pioneros de la propia industria, británicos como Agnus Buchanan o Kenneth Hudson, los que crearan el término ‘arqueología industrial’, dándole así a esta cuestión un enfoque más científico a partir de los años cincuenta y ocupándose por primera vez de registrar y conservar artefactos y monumentos de la cultura industrial² (Queirós, 2011). ‘Cultura industrial’ es, por tanto, un concepto interdisciplinar, “como disciplina científica se ocupa de todas la manifestaciones materiales e inmateriales de la historia, del presente y del futuro de la época industrial”³, dice la definición de la Sociedad Alemana de la Cultura Industrial (*Deutsche Gesellschaft für Industriekultur*, 2013), según la cual el término fue acuñado originalmente por Hermann Glaser para la denominación del *Centro de Cultura Industrial* en Núremberg. En la práctica se puede entender como un recurso que se sirve de sistemas antiguos y actuales y vestigios industriales para el uso turístico, educativo y urbanístico (Soyez, 2006).

Por lo tanto, se trata de un término imprescindible porque constituye por un lado la base histórica y social del turismo industrial en la decadencia de un modelo productivo y por el otro lado forma parte de las diferentes medidas para contrarrestar los efectos económicos y sociales de este cambio estructural. Si se define el turismo industrial solamente como la actividad de viajar provocada por la atracción que

ejercen los sistemas industriales históricos o actuales sin tener en cuenta este contexto del cambio estructural no se pueden entender la necesidad y profundidad del cambio de la visión que ha inducido la cultura industrial en los usos renovados de la arquitectura industrial y que es fundamental para que el turismo industrial tenga éxito y sea sostenible.

Como escenario de la conglomeración industrial más grande de Europa y de un descenso inaudito de esta actividad, la Cuenca del Ruhr desempeñó en Alemania un papel precursor en el proceso de instalación de la cultura industrial que se desarrolló al mismo tiempo que el cambio de la estructura productiva. Si bien se trata de una transformación general de toda la sociedad, cuando hablamos del cambio de la estructura productiva nos solemos referir a una modificación en la relación de las partes sectoriales de la economía. En este cambio estructural se pueden observar modificaciones de las estructuras profesionales y de actividad entre los tres sectores de producción (Goch, 2002). Mientras que unos sectores ganan importancia otros la pierden, y estos cambios suelen estar vinculados al avance tecnológico y a una competencia internacional cada vez más intensa en un mundo globalizado.

El denominado cambio estructural constituye en realidad un efecto del final del ciclo económico que comenzó con la segunda Revolución industrial, bastante tardía en Alemania (década de 1840) debido a factores como las numerosas fronteras y barreras aduaneras o la escasez de transportes y vías de comunicación, y que significaba el cese de un

² Desde la perspectiva de algunos arqueólogos no es más que un área reciente de la arqueología moderna; también la geografía, que ha hecho importantes aportaciones al tema, opera a menudo con el término ‘arqueología industrial’, pero también con ‘patrimonio y herencia industrial’ – junto con la historiografía aporta investigaciones de base y por lo tanto perspectivas importantes para el turismo industrial. Véase por ejemplo el boletín de *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH) o ciertos artículos de la revista *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*.

³ Traducción de los autores a partir del original: “Als wissenschaftliche Disziplin befasst sich mit allen materiellen und immateriellen Zeugnissen der Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Industriezeitalters”.

modelo de producción milenario que en la Cuenca del Ruhr se sostenía en una economía agraria en su mayor parte. Suponía, pues, un cambio mucho más relevante desde un punto de vista histórico para la región y para Europa en general. Y al igual que este, también el cambio estructural actual afecta a toda Europa, pero a unas regiones más que a otras según el grado de implicación en el modelo industrial de la producción. Significa el declive de las regiones industriales tradicionales en una crisis de los sectores pioneros de la segunda Revolución industrial que ya no podía “sanearse mediante la tradicional política global y de crecimiento” (Köhler, 1996, p. 17), y que además implica profundos cambios en la estructura social, la forma de vida y cultura de una región, que los afectados perciben como pérdida.

El propio término ‘Cuenca del Ruhr’ está muy vinculado a estos cambios de percepción y mentalidad, porque nunca existió como territorio político o administrativo. No coincide con los concejos, ni con los tres distritos administrativos de los que forma parte, ni con el territorio del estado federado de Renania del Norte-Westfalia. El término surgió en torno a la industria del carbón y del acero a partir de 1867 (Tenfelde, 2008), que en 150 años transformó profundamente una región que antes había sido agraria y estaba poco poblada. Esta zona había prosperado gracias al milenario cruce de comercio centroeuropeo por el eje norte-sur del Rin y el eje este-oeste del famoso *Hellweg*, que ya en los tiempos de los romanos era el trayecto que conectaba los territorios del Imperio romano a la izquierda del Rin con el territorio de los germanos bárbaros. El reflejo religioso de esto lo encontramos en el importante tesoro artístico del convento de Essen, y el secular en la pertenencia de varias ciudades de la región del Ruhr a la *Hanse* entre los siglos XVII y XIX (Seibt, 1990). El término *Ruhrgebiet* (Cuenca del Ruhr), que se afianzó finalmente en los años veinte del siglo pasado, forma parte en realidad de una identidad que se formó durante los 150 años posteriores al despegue de la segunda Revolución industrial en Alemania. A continuación veremos en

qué medida están relacionadas la permanencia del término y de la mentalidad correspondiente con los esfuerzos de la región por mantener su identidad en un cambio estructural que parecía condenar a un declive brutal a una región antes próspera y productiva, el área metropolitana más poblada de Europa, que estaba acostumbrada a ser el motor de la economía alemana.

Para la Cuenca del Ruhr, que había sido el centro de la industria pesada de Alemania desde los albores del siglo XX y había estado por tanto fuertemente dominada por la hegemonía de la unión entre minería y siderurgia⁴ comenzó a mitad del siglo una decadencia en dos pasos, primero por la descendente importancia del carbón y luego por los cambios en el sector de la metalurgia. Desde los años cincuenta⁵ el carbón se sustituyó cada vez más por el gas y el petróleo como fuente de energía, y debido a la internacionalización del mercado era cada vez más barato importar el carbón desde fuera de Europa, así que ya entre 1958 y 1969 se cerraron 62 minas. Además, el avance tecnológico en la propia industria minera y metalúrgica y en el transporte ferroviario redujo según Goch (2002) el uso del carbón de 49,4% en 1958 a 10,7% en 1972.

Así pues, la crisis de la industria metalúrgica, que tuvo su último gran repunte de productividad en 1974, enlazó nítidamente con la crisis minera cuando después de quince años ya quedaba claro que era una crisis estructural de una energía del pasado que se seguía produciendo solamente por razones políticas y sociales (Goch 2002; Wienert, 1993). Los problemas principales – menos demanda, avance tecnológico que necesita menos mano de obra y más competencia a nivel internacional por unos gastos de producción mucho más bajos

⁴ Köhler (1996, p. 25) denomina las regiones afectadas por el declive de la minería “zonas de primera generación”, y a las afectadas por el declive de la siderurgia “zonas de segunda generación”. Para la Cuenca del Ruhr son válidos ambos conceptos.

⁵ En realidad, la crisis de primera generación empezó, como en el resto de comarcas mineras, ya en los años veinte pero se ocultó “debido a coyunturas especiales de las épocas de guerra y posguerra” (Köhler, 1996, p. 25).

fuera de Europa - eran bastante similares en los dos sectores. Hasta 1990 se cerraron la mitad de los hornos altos y se perdieron cien mil puestos de trabajo, prácticamente la mitad de los empleados en la siderurgia de la Cuenca del Ruhr (Klemmer, 1996).

En 1965 más del 50% de la población de la Cuenca del Ruhr trabajaba todavía en la minería y la industria siderúrgica, mientras que en la década de 1990 esta cifra ya se había reducido a menos del 35%. En la actualidad quedan solamente seis minas en funcionamiento, mientras que en los años veinte había casi dos centenares. De igual forma, donde antes había cien hornos de coque, quedan hoy solamente tres; y de los ochenta altos hornos que había en 1968, la cifra actual se reduce a seis. Como consecuencia de estos cambios, se perdieron setecientos mil puestos de trabajo desde finales de los años cincuenta, lo que se ha compensado principalmente con el crecimiento del sector terciario. En cuestión de subida del desempleo total significa un ascenso del 3,3% en el año 1974 al 15,1% en 1987/88 (Goch, 2002). En 2012, la cifra se redujo al 10,1%, lo que constituye todavía 2,5% más que en el resto de la región de Renania del Norte-Westfalia (Regionalverband Ruhr, 2011).

3. El turismo industrial y las medidas contra la crisis estructural

Ya desde el año 1962 se trató de amortiguar y dirigir con diferentes medidas este proceso de fuerte decrecimiento con sus efectos sociales devastadores en una región prácticamente monopolizada por la industria pesada durante cien años. El primer intento fue subvencionar la reducción de la producción minera por parte del gobierno, pero como la industria ganaba más con la disminución se cerraron minas prósperas, con lo que empeoró la situación social y el futuro del propio sector. Además, se introdujo el hoy tan de moda *Kurzarbeit*, el trabajo corto, una acción concertada entre gobierno y empresa

donde la jornada laboral se reduce durante una crisis coyuntural según el descenso de la producción y el Estado paga un porcentaje de los sobrecostos. Sin embargo, como la crisis era estructural, no tuvo el mismo efecto que en la Alemania actual, sino que solamente aplazó unos años la subida del desempleo (Ebert, 1993).

La continua racionalización de la producción llevó luego tanto en la minería como en la siderurgia a un proceso de centralización cuyo resultado fue la fundación de Ruhrkohle AG, en 1968, y la unión de ThyssenKrupp AG, en 1997; ambas empresas se consolidaron a través de la especialización y diversificación de sus productos (Eckart, 2003; ThyssenKrupp, 2014). Entre 1975 y 1994, la minería se subvencionó con el llamado *Kohlepfennig*, el penique del carbón, una subida al precio real de la energía en general en Alemania de un 8,5% de media (Zillinger, 1997). Además se intentaron compensar las pérdidas de puestos de trabajo con prejubilaciones, ofertas de formación e intentos de atraer otras industrias o ramas de la producción supuestamente más estables o innovadoras. Sin embargo, a pesar de los programas públicos de la región y los fondos estructurales de la Unión Europea, la recuperación fue lenta y hubo fracasos como los casos de Opel y Nokia en Bochum (Goch, 2002). Después de algunos años de prosperidad la fábrica de Opel está a punto de desaparecer por la crisis de General Motors y la inflexible reacción de los sindicatos, y Nokia pronto cerró la empresa para llevarse la producción a Rumanía (Hawranek, 2013)⁶.

Junto a estas medidas lo que más transformó las antiguas estructuras industriales y palió la subida del paro fue la introducción del sistema universitario en la Cuenca del Ruhr a partir de los años setenta (no solamente por el empleo que creó, sino por fomentar el potencial endógeno de innovación de la región), y la apuesta por el sector terciario, por la mejora de las infraestructuras, del tráfico público y el transporte,

⁶ Véase también el artículo del periódico *Süddeutsche Zeitung* 'Nokia Werkschließung in Bochum' (17/05/2010).

la construcción de parques tecnológicos, y también por medio de la cultura y el turismo industrial (Bronny, Jansen & Wetterau, 2002; Goch 2002). No en vano este proceso de “desindustrialización” se denomina también “terciarización” (Köhler, 1996, p. 19), por la importancia que adquiere el sector terciario según la teoría de Jean Fourastié: si hasta 1970 en la Cuenca del Ruhr dos tercios de la población activa pertenecían al sector secundario y uno al sector servicios hoy es prácticamente al revés (Bronny et al., 2002), si bien eso es relacional y todavía falta bastante para recompensar la pérdida real de puestos del trabajo. En esta reconversión a favor del sector servicios, el turismo puede desempeñar un papel crucial, y no solo en el ámbito económico. Es uno de los factores más importantes en la reconversión de la Cuenca del Ruhr, aunque, como forma parte de un cambio profundo, tampoco se puede esperar que su solo progreso subsane los problemas de toda la región. Sin embargo, en función de la profundidad del cambio, puede llevar implícitas ciertas modificaciones en diferentes ámbitos, desde la adaptación de la infraestructura, la recuperación del medio ambiente o la disminución del paro hasta cambios en una identidad en depresión por la crisis. Esto no quiere decir que la cultura industrial sea capaz de formar una nueva identidad para una región, sino que puede aportar un cambio de mentalidad que logre transformar una visión negativa en una perspectiva positiva, lo que es igualmente vital para la visión exterior de la región y por lo tanto para el turismo.

Hay que tener en cuenta que las regiones industriales tradicionales suelen tener problemas típicos que a primera vista las hacen inapropiadas para desarrollar el turismo, como las carencias en las infraestructuras y el deterioro del medio ambiente, la calificación unilateral de la mano de obra, el conservadurismo de los agentes sociales y los intereses de las grandes empresas o cárteles del sector (Köhler, 1996). La Cuenca del Ruhr no es ninguna excepción al respecto porque al principio del cambio estructural de segunda generación

ni las empresas ni la administración pública ni la política tenían interés en salvaguardar los relictos arquitectónicos de la minería y la siderurgia, y menos para el turismo. La implantación y expansión de la educación superior, prácticamente inexistente hasta la fecha, junto con los impulsos científicos de la ‘arqueología industrial, hicieron que se formaran amplias colaboraciones entre los museos, la administración pública encargada de la protección de los monumentos y las cátedras de Historia Económica y Técnica. Además, muchas iniciativas de ciudadanos, arquitectos y artistas movilizaron a la sociedad para salvar y mantener como monumentos las estructuras que estaba a punto de derribarse. Dos ejemplos dignos de mención al respecto porque sentaron precedentes son las luchas sociales para evitar la destrucción de la mina Zeche Zollern II/IV en Dortmund-Bövinghausen y de la colonia obrera Eisenheim en Oberhausen. Gracias a estas iniciativas, la administración pública encargada de la protección de los monumentos, la *Landschaftsverbände der staatlichen Denkmalpflege in Rheinland und Westfalen*, reaccionó y en el año 1980 se incluyeron por primera vez en Renania del Norte-Westfalia los monumentos de la cultura industrial como patrimonio protegido (Bösch, 2005). En la mina Zeche Zollverein de Essen fue el artista Ulrich Rückriem quien evitó que los terrenos de la mina se utilizaran como vertedero de escombros al colocar una obra de arte al aire libre en 1993 sin el conocimiento del ayuntamiento (Koch & Sánchez, en prensa). Ese mismo año la mina se declaró monumento y la famosa Internationale Bauausstellung (IBA) Emscherpark, un programa del gobierno de Renania del Norte-Westfalia para mejorar la calidad de vida en la región durante el cambio estructural y dirigir la recuperación económica, la incluyó como uno de sus proyectos estrella de saneamiento y búsqueda de nuevos usos dentro del plan de reconversión del norte de la Cuenca del Ruhr, que hasta hoy es la zona más afectada por el cambio estructural. En el ámbito internacional hasta este momento ya se habían

saneado y renovado varios sitios como el SoHo en Nueva York City, las zonas portuarias de Boston y de Baltimore o el barrio Castlefield de Manchester, el Iron Bridge Gorge Museum en Iron Bridge y el Lowell National Park en Massachusetts o lo que también influyó sin duda en las decisiones que se tomaron sobre la Cuenca del Ruhr (Tourismus-Studien, 2003).

4. Cambio de percepción e identidad en la Cuenca del Ruhr

Este fue el inicio de un cambio de percepción que perdura hasta hoy, que no esconde y destruye los relictos de la antigua industria minera y siderúrgica, sino que los rehabilita para otros usos, entre ellos el turístico como uno de los más importantes. Tenfelde (2008) explica los efectos del cambio estructural en la estructura social y la relación que esto tiene en la formación de la identidad. Describe la estructura social de la antigua Cuenca del Ruhr como una sociedad masculina, con una familia tradicional, donde la mujer se ocupaba de la casa y tenía muchos hijos que recibían poca formación. En una región con mucha inmigración con diferentes culturas y religiones y con una clase media muy escasa que también vino de fuera y que por su formación suele ser el factor principal, prácticamente no se formó una identidad colectiva regional hasta el declive de este modo de vida: "Ni las iglesias ni las corrientes socialistas ofrecían un cuadro de interpretación que se relacionara con la región o con la ciudad o la colonia de la empresa en la cual uno había encontrado su casa"⁷ (Tenfelde, 2008, p. 16). Por lo tanto, dominaba la percepción exterior de la región ante la propia de la gente de la región, a pesar de que estos tuvieron intereses y circunstancias de vida muy parecidos. Y en esta visión del exterior se mezclaba la idea de una región sucia con un estado social en cierta manera salvaje con el respeto por el rendimiento económico para toda la nación (Blotevogel, 2001). En este sentido, la reconversión

de la producción llevó también a la reestructuración de la vida social, recuperando un desarrollo que otras regiones habían hecho ya anteriormente; se puede constatar una modernización recuperada en la estructura de la producción (Blotevogel, 2001), la ocupación de la mujer, el modelo de familia, la expansión forzada de la formación escolar y universitaria, la expansión del tercer sector en la administración pública y privada y la formación tardía de una clase media:

Solamente desde que se midió el espacio histórico del paisaje del carbón y del acero con la cooperación intensa de la nueva clase media y académica, ahora formada en la misma región y apoyada por la historiografía, se ha construido a partir de los años 1960 especialmente y desde el interior una conciencia de la región más profunda en torno al término de Cultura industrial⁸ (Blotevogel, 2001, p. 17).

El propio cambio estructural y la lucha contra sus efectos han permitido, por tanto, la formación de una identidad que emplea como ancla la memoria histórica de las industrias tradicionales. Los cambios de la estructura productiva, de la visión exterior e interior de la región, de la identidad de su gente, así como el turismo, tanto desde dentro como desde fuera de la región, son procesos entrelazados. Estos se han promovido gracias al apoyo institucional, empresarial y académico de diversos organismos tanto públicos como privados que se han creado desde entonces, tales como la Internationale Bauausstellung Emscherpark, Initiativkreis

⁷ Traducción de los autores a partir del original: "Weder die Kirchen noch die sozialistischen Strömungen boten einen auf die Region oder auch nur auf die Stadt oder Werkskolonie, in der man ansässig geworden war, bezogenen Deutungsrahmen."

⁸ Traducción de los autores a partir del original: "Erst seitdem der historische Raum der Montanlandschaft unter starker Beteiligung der neuen, nun in der Region selbst ausgebildeten, akademischen Mittelschichten gedanklich ausgemessen worden ist, namentlich seit den 1960er Jahren, konturierte sich von innen her ein eigenes, um den Begriff der 'Industriekultur' konzentriertes und durch die Geschichtswissenschaft vertieftes Raumbewusstsein."

Ruhrgebiet, Kultur Ruhr GmbH, Ruhrgebiet Tourismus GmbH o la fundación Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur⁹. La institución más importante - también desde la perspectiva de la identidad y del cambio de la visión de la Cuenca del Ruhr - es sin duda la primera, puesto que:

La IBA Emscherpark dirigió sus proyectos más bien a la construcción de un paisaje con el que sea posible identificarse con las condiciones actuales, que no niegue el cuño industrial, sino que enlace conscientemente con el legado del paisaje de la industria, al intentar formar una relación de carácter novedoso entre cultura industrial y naturaleza industrial. Este ambicioso concepto exige a la población de la Cuenca del Ruhr nada menos que aprender a observar de una forma nueva el paisaje de la zona¹⁰ (Blotevogel, 2001, p. 16).

A pesar de que la mala imagen de la Cuenca del Ruhr persiste en grandes partes de la población los números del turismo industrial demuestran que se logró un cambio significativo. La labor de estas instituciones contribuyó a que ya entre 1987 y 1996 las pernoctaciones en la Cuenca del Ruhr aumentaran en un 57%, mientras que en el estado de Renania del Norte-Westfalia el aumento fue de un 21,3%, lo que demuestra que la cultura industrial no solo atrajo a visitantes de la zona, sino también a turistas de fuera de la región que se quedaron una media de dos noches y visitaron monumentos industriales como la Zeche Zollverein, el Gasometer en Oberhausen o el Landschaftspark

Duisburg-Nord, todos ellos con elevadas cifras de visitantes ya en el siglo pasado (Tourismus-Studien, 2003). Además, los propios esfuerzos de la región se multiplicaron al pasar su perspectiva a instituciones internacionales, que posibilitaron los dos hitos que marcaron la historia reciente de la cultura industrial de la Cuenca del Ruhr a comienzos del siglo XXI y que contribuyeron de forma esencial al cambio de mentalidad respecto a la percepción de la cultura industrial como un bien histórico de gran valor estético: la declaración de la Zeche Zollverein Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO en 2001 y en 2010 la elección de la Cuenca del Ruhr como Capital Europea de la Cultura (Koch y Sánchez, en prensa). La Unión Europea reafirmó así el particular camino entre el mantenimiento de las antiguas instalaciones industriales y los eventos culturales que encontró la Cuenca del Ruhr para reinventarse en una identidad que es la base para la difícil y larga recuperación tanto del entorno natural como urbano, tanto económico como social.

La Zeche Zollverein es un claro exponente de la ampliación del término cultura y turismo industrial en este sentido "[...] porque sobre todo para el visitante que vuelve al mismo lugar varias veces, el patrimonio industrial ya no es primordial para la visita. De alguna manera, la oferta permanente siempre está vinculada al patrimonio de la antigua mina, pero a menudo la infraestructura es solamente el marco escenográfico para otro tipo de atracciones que, lejos de estropear el patrimonio, celebran su extraña belleza, se aprovechan visual- y acústicamente de sus extraordinarios espacios y garantizan un uso que hace necesario el mantenimiento y el cuidado de las instalaciones" (Koch y Sánchez, en prensa).

En cuanto al aumento del turismo en la región, este fue lógicamente aún mayor en 2010, produciéndose un 13,4% más que en 2009, y en la ciudad de Essen, donde se encuentra la Zeche Zollverein, incluso un 30% más. La agencia pública Ruhr-Tourismus considera los proyectos de la IBA, entre los que cabe destacar la conocida Ruta de la industria cultural de la Cuenca del Ruhr como

⁹ Para una descripción detallada de la labor de estas instituciones y el ejemplo de la Zeche Zollverein, véase Koch y Sánchez (en prensa).

¹⁰ Traducción de los autores a partir del original: "Die IBA Emscher Park richtete ihre Projekte vielmehr auf den Aufbau einer unter den Bedingungen der Gegenwart identifikationsfähigen Landschaft, die die industrielle Prägung nicht verleugnet, sondern bewusst an das Erbe der Industrielandschaft anknüpft, indem sie eine neuartige Verbindung von Industriekultur und Industrienatur herzustellen versucht. Dieses ehrgeizige Konzept verlangt von der Ruhrgebietsbevölkerung nichts weniger, als die Landschaft des Reviers neu sehen zu lernen".

el principio del turismo en la región, y subraya que la mayoría de las Capitales Europeas de la Cultura pierde muchos turistas después del año declarado, mientras que la Cuenca del Ruhr, tras el espectacular crecimiento del 13% en pernoctaciones en 2010, todavía creció un 3,9 % en 2011 y aún un 3,5% en 2012, contabilizándose en este año más de 7 millones de pernoctaciones; esto significa un crecimiento del 48,5 % en los últimos diez años. Según Axel Biermann, director de Ruhr-Tourismus, a pesar de estar solamente al principio de su evolución turística la región ya se ha hecho un nombre tanto en Alemania como en el extranjero y en el futuro puede convertirse en un factor económico importante de la región. La imagen mejorada de la región le parece el factor decisivo para esta evolución positiva.

En este sentido, parece que la estrategia de la Unión Europea de fomentar una identidad común y el intento de influir de manera positiva en políticas de buenas prácticas ha funcionado: junto con la iniciativa de la Ruta Europea de la Cultura Industrial, el hecho de elegir la Cuenca del Ruhr como Capital Europea 2010 ayudó a fomentar una conciencia común acerca de procesos históricos muy parecidos en Europa que conllevaron al desarrollo de identidades similares (European Route of Industrial Heritage, 2013, s.p.).

Es evidente que para la Cuenca del Ruhr ya no se puede decir que la falta de reconocimiento cultural y turístico de lo industrial sea una de las principales limitaciones para su desarrollo turístico. Al contrario, es uno de los medios más exitosos en las medidas tomadas para dirigir el cambio estructural que además, al mismo tiempo que cambió la perspectiva negativa sobre los vestigios de la cultura industrial, devolvió a los habitantes de la región una visión positiva de la zona y su historia y su propia identidad: gracias al turismo industrial no solo se constituyó un mercado estable donde antes, debido a la industria, no había turismo ninguno, sino que se consiguió en el sector turístico de la Cuenca del Ruhr un crecimiento por encima del resto del *Land*

de Renania del Norte Westfalia, que tiene una oferta turística rica y variada, como los castillos del Rin, las llanuras en el Münsterland y la suaves montañas del Sauerland, ciudades como Münster, Colonia o Bonn. Las infraestructuras industriales, que antes se percibían como algo negativo, se transformaron en algo positivo: el camino que antes hacía el carbón es hoy una ruta ciclo turística, recuperándose de esta forma el paisaje. La agencia pública Ruhr Tourismus (s. d.) entiende la ruta no solamente como muestra de sitios históricos de la cultura industrial, sino a la vez como testigo del actual cambio urbanístico en la zona y como tal está dirigida tanto al público local como a los turistas.

5. Conclusión

Nuestra intención en este artículo era demostrar que este éxito es inseparable de los esfuerzos por mantener y mejorar el nivel de vida en una región que atraviesa, como muchas de las zonas que ofrecen turismo industrial, un profundo cambio estructural. Hemos visto que en la Cuenca del Ruhr los cambios en la producción han estado desde el principio estrechamente vinculados a las transformaciones de la vida laboral y los subsiguientes cambios del estilo de vida, de mentalidad, de identidad y de la idea de tiempo libre, y continúan ejerciendo una gran influencia en el sector turístico al final de una época industrial que diversifica la idea de turismo y de ocio que se va transformando cada vez más en diferentes esferas de experiencias con destinos muy diferentes y enfoques temáticos cada vez más diversos para turistas de perfiles distintos. Pero aparte de esto se puede constatar una dependencia mutua que multiplica los beneficios para ambas partes si los agentes sociales económicos y sociales se complementan: el turismo industrial puede contribuir al sostenimiento del patrimonio histórico que muchas veces está abocado a su desaparición por la crisis económica y social que causa cualquier

cambio estructural, y al apreciar la arquitectura industrial y la cultura vinculada a ella el turista puede apoyar la reconversión positiva de una región que fundamenta su identidad en el pasado industrial. Al mismo tiempo, la nueva identidad de la región junto con el interés por la propia historia, la recuperación del paisaje y los nuevos usos turísticos de la infraestructura, la enorme oferta cultural y la reconversión de barrios enteros y, sobre todo, el extraño encanto de la arquitectura industrial con sus usos diversos hacen que los resultados de la reconversión de la zona sean atractivos para el turismo interior y exterior de la región.

Referências bibliográficas

- Areces, M. Á. (2007). *Tecnoturismo y turismo industrial* (2ª ed., Vol. 54). Ábaco.
- Arnándis, R. (2007). *¿Qué es el turismo? Su evolución a través de sus definiciones* (2ª ed., Vol. 54, pp. 144-153). Ábaco.
- Blotevogel, H.-H. (2000, 29-31 Octubre). Industrielle Kulturlandschaft im Ruhrgebiet. Die Geschichte einer schwierigen Annäherung, *Industriedenkmale in Nordrhein-Westfalen*, Manuscrito de conferencia Landschaftspark Duisburg-Nord. Visitado en 13 de Marzo de 2013, en <http://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-5199/blotevogel3.pdf>
- Bösch, D. (2011). *Ruhrgebiet: Entdeckungsreise Industriekultur*. Essen: Klartext.
- Bottineau, Y. (1992). Der Weg der Jakobspilger: Geschichte, Kunst und Kultur der Wallfahrt nach Santiago de Compostela. In H. Bronny, N. Jansen, B. Wetterau, (Eds.), *Das Ruhrgebiet. Landeskundliche Betrachtungen des Strukturwandels einer europäischen Region*. Essen: Fachbereich Öffentlichkeitsarbeit und Regionalmarketing, Regionalverband Ruhr.
- Cardoso, V. (2012). Turismo industrial: Uma abordagem metodológica para o território. *Revista Turismo & Desenvolvimento, especial 1*, 37-59.
- Deutsche Gesellschaft für Industriekultur (2013). *Die Definition: Was ist Industriekultur?*. Visitado en 13 de Marzo de 2013, en <http://www.industriekultur.de/>
- Ebert, W. (1993). Industriegeschichte im revier: Lebendige Vergangenheit oder Altlast?. In H. Dürr & J. Gramke (Eds.), *Erneuerung des Ruhrgebiets, regionales erbe und gestaltung für die zukunft* (pp. 19-40). Paderborn: Schöningh
- Eckart, K. (2003). *Social, economic, and cultural aspects in the dynamic changing process of old industrial regions, Ruhr district (Germany), Upper Silesia (Poland) and Ostrava Region (Czech Republik)*. Münster: Lit Verlag.
- European Route of Industrial Heritage (2013). Visitado en 13 de Marzo de 2013, en <http://www.erih.net/>
- Goch, S. (2002). *Eine region im kampf mit dem strukturwandel: Bewältigung von strukturwandel und strukturpolitik im Ruhrgebiet*. Essen: Klartext Verlag.
- Haupt, H.-G. (2004). Der bürger. In F. Furet (Ed.) *Der mensch der romantik*. Vienna: Magnus Verlag.
- Hawranek, D. (2000). *Konzern in der krise: Opel-Werk Bochum droht schnelles Aus*. Visitado en 13 de Marzo de 2013, en <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/konzern-in-der-krise-opel-bochum-droht-fruehes-aus-a-885232.html>
- Kleinschmidt, C. (2007). *Technik und Wirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert* (Vol. 79). Enzyklopädie Deutscher Geschichte. München: Oldenbourg.
- Klemmer, P. (1996). *Das Ruhrgebiet im Strukturwandel, Rückblicke – Einblicke – Ausblicke*. Essen: Ruhrkohle AG.
- Koch, L. & Sánchez, M. (2010). El impacto de la declaración de la cuenca del Ruhr Ciudad Europea de la Cultura en el turismo industrial de la región. *Patrimonio industrial y paisajes culturales: Memorias del desarrollo*, 13.
- Köhler, H.-D. (Eds.) (1996). *Asturias: El declive de una región industrial*. Gijón: Trea.
- Kuchenbuch, L. (1990). Mühsal, Werk, Kunst, Lohn – Zur ‚Arbeit‘ im mittelalterlichen Ruhrgebiet. In F. Seibt, G. Gleba, H.-T. Grütter, et al. (Eds.), *Vergessene Zeiten – Mittelalter im Ruhrgebiet* (Vol. 2, pp. 103-110). Peter Pomp, Essen.
- Makua, A. (2012). El potencial de la visita a industria viva para la vivencia de experiencias significativas: claves para su desarrollo. *Revista Turismo & Desenvolvimento, especial 1*, 19-36.
- Ozment, S. (1989). *Magdalena und Balthasar*. Frankfurt del Meno: Insel.
- Queirós, A. dos S. (2011, 27-29 Octubre). *El papel de los museos como las estructuras orgánicas de la educación no-formal*. Comunicación en el III Seminario Iberoamericano de Investigación en Museología. Facultad de Psicología. Universidad Autónoma de Madrid.
- Regionalverband Ruhr (2011). *Arbeitslose im Ruhrgebiet*. Visitado en 13 de Marzo de 2013, en http://www.metropoleruhr.de/fileadmin/user_upload/metropoleruhr.de/Bilder/Daten____Fakten/Regionalstatistik_PDF/Arbeitsmarkt/ABM_12_11.pdf
- Ruhr Tourismus (s.d.). *Metropole Ruhr legt bei Übernachtungen weiter zu*. Visitado en 13 de Marzo de 2013, en <http://www.ruhr-tourismus.de/presse/uebernachtungsstatistiken-2011.html>
- Ruhr-Tourismus (s.d.). *Erstmals über 7 Mio. Übernachtungen im Ruhrgebiet*. Visitado en 13 de Marzo de 2013, en <http://www.ruhr-tourismus.de/presse/pressemitteilungen/uebernachtungsstatistiken-2012.html>
- Seibt, F. (1990). Vorwort. In F. Seibt, G. Gleba, H.-T. Grütter, et al. (Eds.), *Vergessene Zeiten – Mittelalter im Ruhrgebiet* (pp. 7-10). Peter Pomp: Essen.
- Soyez, D. (2006). Europäische Industriekultur als touristisches Destinationspotential. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, 50(2), 75-84.
- Süddeutsche Zeitung (2012). *Nokia Werksschließung in Bochum: Die Bundesregierung schaltet sich in Gespräche ein*. Visitado en 13 de Marzo de 2013, en <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/nokia-werksschliessung-in-bochum-bundesregierung-schaltet-sich-in-gespraech-ein-1.273345>.

- Tenfelde, K. (2008). Raumbildung als ökonomischer, sozialer und mentaler Prozess. *Mitteilungsblatt des Instituts für soziale Bewegung*, 39, pp. 5-19.
- ThyssenKrupp (2013). Visitado en 13 de Marzo de 2013, en <http://www.thyssenkrupp.com/>.
- Tourismus-Studien Sachsen-Anhalt 13 (2003). *Industrietourismus in Sachsen-Anhalt – Kulturtouristisches und industriegeschichtliches Rahmenkonzept*. München: Magdeburg.
- Wienert, H. (1993). Kohle und Stahl unter anhaltendem Veränderungsdruck. In H. Dürr, & J. Gramke (Eds.), *Erneuerung des Ruhrgebiets, Regionales Erbe und Gestaltung für die Zukunft* (pp. 55-63). Schöningh: Paderborn.
- Zillinger, S. (1997). *Regionalwirtschaftlicher Strukturwandel und individuelle Arbeitsplatzproblematik: untersucht am Beispiel der Region Heinsberg und der Zeche Sophia-Jacoba*. Aquisgrán: Maas-Rhein-Institut für Angewandte Geographie.