

Ponencia presentada el jueves 23 de enero de 2025. Casa de cultura Casares - Tomasene K.E. (Altza).

Enrique De Rosa, Doctor en geografía con mención internacional por la Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Buenos días, muchas gracias por permitirme estar con ustedes y poder mostrar mi investigación.

El tema que vamos a abordar es conocido por el público en general es por ello que ha sido titulado Conflicto, Gobernanza y Paisaje en la Bahía de Pasaia (Gipuzkoa). Dinámicas territoriales de evolución y cambio de usos.

Desde hace más de treinta años, existe la necesidad explícita por parte del Gobierno Vasco de regenerar la Bahía de Pasaia, el puerto y su entorno, realizar una operación integrada de recalificación ambiental, reconversión urbanística e industrial. La bahía está considerada como Área de Carácter Estratégico. Cuestión que se hace esperar....

Desde el punto de vista del paisaje, durante años, décadas y siglos ha habido un uso utilitario-productivo del territorio, de la bahía y el puerto como soporte de actividades económicas e industriales. El puerto, era el motor social y económico de una población principalmente inmigrante y existía una lógica económica.

En estos últimos años, vemos un intento de regeneración de la mano de un desarrollismo urbano que debería detenerse. Se propone cambiar la lógica, pasar de una lógica económica a otra lógica de desarrollo social: por medio de una relación entre el paisaje, el puerto y la ciudad se cambia a una lógica de carácter cultural-identitario sostenible.

Contexto, en el que se transforma el puerto y se rescatan ciertas actividades tradicionales desde un punto de vista lúdico y visual, e incluso turístico (sea la pesca, sea la reconstrucción y rehabilitación de viejos astilleros o navíos).

El paisaje apenas se ha valorado y ahora, a raíz del Convenio Europeo del Paisaje, es obligatorio hacerlo. Es por ello por lo que pretendo demostrar los valores patrimoniales y medioambientales del paisaje y sus oportunidades como soporte de identidades colectivas para resolver los conflictos entre intereses contrapuestos en la zona,

especialmente derivados del protagonismo espacial y funcional del puerto a lo largo de la historia y en la actualidad.

Por eso investigamos los elementos del paisaje: cómo se constituyen, cómo los ve, los siente y los percibe la población y cómo el desarrollo urbano no ha prestado atención al paisaje, lo que en un contexto mundial como el que vivimos puede y debe ser revertido.

La bahía está situada en la comarca de Donostialdea y comprende los municipios de Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun y parte de Donostia-San Sebastián. Un área urbana densamente poblada, presenta una extensión de 100 km² y forma un territorio de más de 1.000 hab./km²), continuación del cinturón oriental de Donostia. Enmarcado en un sector del litoral, con un paisaje marítimo y montañoso, el espacio urbano que se estructura a lo largo del corredor que se extiende sobre los montes Jaizkibel y Ulia y, por tanto, cuenta con las ventajas que proporciona la vecindad al mar y los inconvenientes que para la circulación implica un relieve intrincado.

Los Objetivos principales y secundarios de la tesis son:

En primer lugar, estudiar el patrimonio o paisaje cultural de la bahía como un recurso, poniendo el acento en los cambios más recientes teniendo en cuenta las transformaciones ocasionadas por la globalización y la competencia cada vez mayor entre los distintos puertos del frente atlántico.

En segundo lugar, evaluar las actuaciones de Ordenación del Territorio desde la planificación y sus impactos sobre el paisaje, con importantes implicaciones en la trama urbana, en las actividades económicas y en la estructura demográfica de la zona.

El objetivo fundamental es convertir el conflicto en su relación con el paisaje de la bahía de Pasaia como eje de la investigación. Por ello, destacamos los valores culturales, construimos un discurso que ponga en valor el conjunto de la bahía y señalamos la dificultad de los intereses entre los actores, y como estrategia potenciar cómo se produce ese cambio en relación con la gestión del territorio por medio de una gobernanza y la imprescindible participación ciudadana.

Comprobado que en la Bahía de Pasaia como en otros lugares, el paisaje es transformado por la acción de la sociedad a lo largo del tiempo según intereses económicos, políticos y sociales contrapuestos y cambiantes, planteamos a manera de hipótesis principal que el

conflicto y la gobernanza tienen un protagonismo fundamental en el proceso de evolución del paisaje.

Las hipótesis específicas son las siguientes:

- Una buena gobernanza contribuye a la regeneración urbana y facilita la especialización del puerto.
- Una mejor calidad de la gobernanza ayuda a mejorar la regeneración de la bahía, la recuperación medioambiental y paisajística.

Eje argumental sostiene que:

- La bahía es un espacio de valor ambiental y paisajístico que la sociedad utiliza y lo transforma a lo largo del tiempo.
- El papel del puerto desempeña una importancia fundamental en ese espacio y su paisaje.
- Existe un conflicto de intereses entre actores económicos, políticos y sociales por el uso de ese espacio, provocando la desorganización del territorio y el deterioro del paisaje.
- La solución al conflicto de intereses, la mejora de la calidad de vida y las condiciones ambientales pasa por aplicar una correcta gobernanza y atención al paisaje, lo que supone su restauración y puesta en valor.

Ahora pasare a hablar de la Metodología. Por medio de una aportación teórica cuantitativa y cualitativa propuesta por Georges Bertrand de tipo holístico, utilizando varias técnicas de investigación, desde el trabajo de campo al trabajo de gabinete, realizando inventarios, entrevistas, consulta de mapas antiguos, como también la realización de cartografía SIG. El análisis del sentido del lugar o las representaciones mentales como una forma de analizar el espacio y lo visual. También se realizó un análisis del precio de la vivienda y el análisis del conflicto por medio de una matriz de actores y el grado de intensidad. Por último la creación de un itinerario cultural y siempre con una reflexión personal.

[Diapositiva 6] Se ha utilizado distintas fuentes recopiladas en los Archivos estatales, municipales y bibliotecas, estudiando diversos documentos, pictóricos, literarios y de una cartografía histórica que permite analizar los cambios de los usos del suelo desde el S. XVI, fecha a partir de la cual existe cartografía disponible, hasta principios del S. XX,

cuando, con la introducción de la fotografía, cambia la metodología cartográfica y el tipo de datos aportados.

Los conceptos principales usados son:

- a. El concepto de maritimidad, traducido libremente del francés *maritimité* —que hace relación al término utilizado comúnmente en lengua inglesa, *port-urban interface*— denota específicamente las relaciones de tipo complejo que se dan entre los puertos y sus ciudades. Se expresa en función de diferentes tipos de descriptores, en forma de huellas e impresiones que en conjunto forman una trayectoria técnica y social.

La maritimidad se expresa en términos socioeconómicos: (el empleo, el tejido empresarial), geográficos (el paisaje costero, la dinámica urbana), o culturales (representaciones y patrimonio).

- b. Gobernanza se define como Arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía.

El análisis de la gobernabilidad de un sistema implica el de su gobernanza, es decir, el descubrimiento del mapa de actores, sus expectativas, sus conflictos y las estructuras y procesos de su interacción. Ello exige una coordinación vertical, de lo local a lo regional y horizontal entre órganos decisorios a distintos niveles y políticas relacionadas con los sectores, y transdisciplinar (entre ámbitos temáticos, departamentos y áreas de las correspondientes administraciones). Una concertación multinivel a fin de garantizar coherencia y sinergia.

- c. El Patrimonio es entendido como una herencia cultural, que es importante conocer, proteger y transmitir a las generaciones futuras, son señas propias de identidad tangibles o intangibles.

El paisaje es un concepto polisémico de carácter integrador, una visión sistémica. Es por ello que en toda la tesis, voy a analizar muchos factores de manera integrada para dar una mejor explicación y descripción del paisaje. Y como fuente de información, el paisaje se hace objeto de interpretación: el ser humano establece su relación con el paisaje como receptor de información, lo analiza científicamente o lo experimenta emocionalmente.

En la práctica, los valores que comportan los términos “paisaje” y “patrimonio”, son ignorados, dejados de aplicar a la hora de acometer cualquier desarrollo urbanístico o utilizados como pretexto para justificar operaciones especulativas.

- d. El conflicto ha existido siempre. En el sentido más amplio, un conflicto es una oposición entre dos o más actores. Estalla cuando un actor, individual o colectivo, tiene un comportamiento que afecta los intereses de otros actores. Es un elemento, en ocasiones, dinamizador, que sirve para mover las relaciones sociales, si se enquista, la relación se deteriora, y el enfrentamiento puede ser irreversible. Es necesario darle una solución.
- e. El concepto de Cambio de usos se refiere a un análisis detallado de los cambios en la ocupación del uso del suelo de la Bahía de Pasaia, es un conjunto de aprovechamientos y funciones que se dan en la superficie terrestre por medio de distintas fuentes (fotográficas, cartográficas). En nuestro caso, tenemos las fuentes de Corine Land Cover que nos permite comparar entre 1990 y 2018 como fuente de información por medio de clases agregadas en niveles.

Se puede conocer las tendencias de cambio de usos del suelo ocurridos por medio de una tabla cruzada o matriz de transición, método propuesto por Pontius, obteniendo la superficie de cambio, pertinencia, pérdida y ganancias y conocer hacia que categoría ha cambiado. Se hace patente, el elevado grado de artificialización del suelo motivado por el crecimiento urbano y las infraestructuras.

Tenemos presente que el paisaje lo interpretamos como el espacio que se ordena y se visualiza en unas imágenes, la transformación y las fuerzas que se mueven en él. Como a lo largo del tiempo se ha construido, hubo conflictos e imágenes visuales, por ello se ponen de manifiesto los diversos agentes que entran en conflicto y los esfuerzos para superar las contradicciones que se fueron dando.

¿Como lo hicimos?

La estructura de esta tesis la integran cuatro partes. En la primera de ellas (capítulo 1), se exponen los objetivos, hipótesis y el marco teórico.

La segunda parte de la obra (capítulos 2 y 3) aborda el estudio de la configuración espacial e histórica del paisaje, desde el siglo XVI hasta la década de 2020, por medio de la

conflictiva relación puerto-ciudad o etapas de maritimidad. Destaca la interrelación de factores que van evolucionando en el tiempo, desapareciendo algunos, modificándose otros en un proceso de constante creación del imaginario cultural en torno a la Bahía de Pasaia. Teniendo siempre presentes a modo de síntesis, los diversos sistemas que corresponden a cada fase de maritimidad: a) económicos, productivos y culturales; b) el administrativo y legal; c) el físico ambiental o paisajístico; d) el conflicto imperante y e) los resultados. De su análisis se extraen diferentes conclusiones.

En la tercera parte de la obra, se produce un cambio de escala en el contexto a nivel europeo, se pone de manifiesto la gobernabilidad y el paisaje por medio de la planificación (capítulo 4), en el período comprendido desde 1990 a 2020, como condición indispensable para la superación del conflicto. Se aborda una serie de características propia de las ciudades y puertos del Arco Atlántico como oportunidad y estrategia de las políticas territoriales.

La consecuente red de actores incrementa las oportunidades de cooperación, pero se evidencia una falta de coordinación, puesto que cada uno de los actores intenta organizar el espacio en beneficio propio y perjudica la eficacia de las políticas de competitividad y una política marítima integrada, generando debilitamiento y conflicto.

Se constata una crisis de gobernabilidad urbana y portuaria que se manifiesta con indicadores que miden la intensidad del conflicto y se plantean instrumentos como respuesta que apuestan por el puerto interior, el diálogo con los municipios y por qué se tenga en cuenta la participación ciudadana. A continuación, se pretende acercarse a la gobernanza y la participación social como un estudio de caso local (capítulo 5), debido a la crisis de gobernabilidad urbana como de encaje de un modelo portuario que no acaba de encontrar consenso entre los diferentes actores del territorio. Se busca una armonización entre urbanismo y patrimonio, analizando la normativa estatal y autonómica. Se hacen imprescindibles los procesos participativos de implicación de la ciudadanía.

El capítulo 6, aplica varias metodologías desde un análisis espacial, visual y de condicionantes antrópicos y físicos. Se pone de manifiesto nuevas visiones de sensibilidad: –sociales, la valoración del medio natural y el paisaje–, como piezas claves del gobierno local.

Junto a los indicadores estadísticos se concluye el diagnóstico integral mostrando indicadores subjetivos que muestran el costo social del deterioro urbano. Se busca alinear diversas competencias públicas y privadas en una estrategia local de desarrollo económico por medio del patrimonio y teniendo en cuenta la participación ciudadana.

La opinión de los expertos (capítulo 7) por medio de las entrevistas y su análisis justifican la propuesta de investigación y permite realizar una triangulación.

Paso a mostrarles los resultados científicos alcanzados en la investigación

A partir de las causas halladas en los capítulos anteriores, se describe el fenómeno como un quiebre en la capacidad de dar respuesta a los problemas suscitados, se manifiesta como un rechazo por parte de la ciudadanía, que también son cotejados con indicadores estadísticos, asimismo se proponen estrategias o herramientas que den respuestas.

Se puede trazar una clasificación por etapas de maritimidad como marco de análisis de las múltiples interrelaciones puerto-ciudad. Así podremos entender, en ciclos de larga duración, cómo un puerto menor en el golfo de Bizkaia ha pasado por varias etapas: de puerto pesquero, a puerto de tipo “militar”, a salida de mineral y construcción de embarcaciones a gran escala, a ser relegado a un pequeño puerto. Al costado derecho se observa como va aumentando la ciudad en rojo y la ocupación del puerto en un story map.

Desde sus orígenes puerto y ciudad aparecen como un todo, existe una intensa asociación espacial y una máxima interdependencia funcional, ya que es un lugar de intercambio económico y de comunicación, luego comienzan a separarse. Pone de manifiesto el constreñimiento y el conflicto entre el puerto y la ciudad y, por último, plantea la necesidad de sacar el puerto al exterior, para poder asumir un mayor tráfico pudiendo tener beneficios más elevados. Posteriormente la desindustrialización de la zona, el desmantelamiento de la actividad pesquera y la creciente terciarización económica genera los procesos que conocemos en la actualidad.

Demostramos de manera teórica ciclos de convergencia y divergencia, de adaptación y conflictividad en la relación puerto-ciudad, que se manifiestan en el paisaje aplicando la trayectoria sociotécnica como metodología propia y que puede ser extrapolada a otros contextos.

La tesis pretende demostrar cómo la Bahía de Pasaia se ha ido adecuando a las oportunidades de cada momento desde sus inicios y ahora es necesaria otra adecuación,

de acuerdo con una dinámica propia y los impulsos globales que recibe de su entorno. Por tanto, no se puede decir que siempre y necesariamente se resiste a todo cambio. Si se dan resistencias, se dan, a nuestro parecer, por varias razones:

- cuando las transformaciones parecen decidirse desde arriba sin tener suficientemente en cuenta las necesidades o los deseos de la población local que se siente perturbada o ignorada.
- cuando algunos cambios en las maneras de actuar en realidad no van seguidos de efectos o tienen resultados inciertos.
- cuando impera el cortoplacismo político, las disputas, la confrontación y las discrepancias se hacen evidentes.

Asimismo, dicho análisis mostrará los factores que han impedido u obstaculizado un mejor desarrollo urbanístico y social. Es decir, se aborda una teoría de carácter holístico y también un espacio social.

El conflicto se manifiesta también en el análisis de cambio de usos del suelo. Así, respondemos a dos preguntas por separado: ¿Dónde se llevan a cabo los cambios de usos del suelo?, es decir, la localización del cambio, y ¿Qué tasas de cambio se han producido o se están produciendo?, es decir, la cuantificación del cambio.

Cómo se puede observar en la comparación entre los usos de 1990 y 2018, en general hubo 2 usos que han aumentado su superficie: el forestal y el artificial, siendo este el cambio más positivo, debido a políticas forestales de ampliación o a la repoblación natural, por una parte y al abandono de la agricultura. El incremento del suelo artificial se ha comentado a lo largo de esta tesis, como línea general debido al desarrollismo como un factor impulsor y la expansión de la urbanización principalmente de zonas industriales y comerciales que demandan nuevos suelos generando un constante avance y conflicto, en detrimento de los otros usos. Por el contrario, el matorral arbolado, las praderas y landas han perdido superficie.

En la actualidad ha de pensarse en el puerto como una nueva infraestructura, que esté acorde con el momento en el que vivimos; por lo tanto, necesita aminorar la cuestión ambiental. Aspirar a grandes proyectos en Pasaia es un anacronismo. Los elementos clave, lo ha dado la población por medio de las entrevistas. A modo de claves macro y micro, con palabras clave como: Trabajando a la carta, Imaginación, creatividad, innovación y honradez.

El puerto de Pasaia adolece de dos defectos que frenan su desarrollo: una capacidad interna limitada para los buques de pequeño y mediano tamaño y una visible saturación de sus infraestructuras. Pasaia carece de espacio y los activos que hicieron su fortuna (un puerto protegido, con pueblos aledaños que proporcionaban abundante mano de obra para trabajar en la transformación del pescado, cerca de las infraestructuras viarias y ferroviarias) son hoy la fuente de sus males (imposibilidad casi total de su ampliación).

Pensar en el desarrollo de la bahía y el puerto, aumentando las capacidades de infraestructura no es una política válida conforme a la trayectoria del puerto. Este desarrollo pasa por la búsqueda de mercados muy específicos o concretos. Una especialización y un tráfico a la carta.

En consecuencia, la Bahía de Pasaia experimentó un desarrollo relativamente lento y concentrado, principalmente hacia finales del siglo XIX y a lo largo del siglo XX. Además, el crecimiento del tráfico no ha sido regular debido a que la estructura portuaria ha cambiado a menudo su razón social, disputada entre el Estado, la Diputación Foral de Gipuzkoa y los municipios limítrofes al puerto.

De manera cuantitativa y cualitativa se realizó un análisis de la intensidad del conflicto. Estudiando los diversos planes y proyectos que no se llevaron a cabo desde 1994 a 2018. El problema radica en la pluralidad de agentes y administraciones implicadas en una obligada concertación y en la falta de un liderazgo claro a distintas escalas. En definitiva, en la inexistencia de un consenso institucional y social en torno a un plan estratégico de actuación y a un plan urbanístico de usos. Se constata además que hubo varios procesos participativos.

Y se demuestra como a lo largo del tiempo el conflicto se manifiesta, principalmente con el planteamiento del puerto exterior. Asimismo, existe una escala de la conflictividad que va del desacuerdo a la tensión y a la violencia. Conflictos que se pueden manifestar tanto a escala individual, personal como a escala social, colectiva; conflictos territoriales en las que la dimensión paisajística es cada vez más relevante y esto se observa en el surgimiento espontáneo de las plataformas ciudadanas, la creciente importancia del lugar y de las identidades territoriales. Lo interesante que observamos en el gráfico de la izquierda, es que no se ha llegado a los tribunales.

Se realizó la medición de la Calidad y Fragilidad del paisaje, de manera objetiva que sirve para la intervención y evaluación de los impactos sobre los “valores visuales” del paisaje;

tiene en cuenta los observadores potenciales (Fijos y móviles) de la zona de estudio. Observamos que la divisoria de aguas permite zonas de elevada calidad cuya conservación resulta prioritaria, en la cumbre del monte Jaizkibel y de valores medios que dan hacia el golfo de Bizkaia que, a pesar de poseer calidad, se encuentran menos expuestos a ser observados por la población circundante. En contraposición, los valores más bajos corresponden a la localización de actividades poco gratas o que causen impactos muy fuertes: zonas Industriales, de infraestructura y núcleos de población.

Además, coincide perfectamente con los objetivos de calidad paisajística según el Plan Territorial Parcial de Donostialdea Bajo Bidasoa.

La inacción frente al deterioro y abandono de vastos terrenos centrales tiene múltiples costes sociales, delitos, abandono de locales, ruido, contaminación por la chatarra, malos olores y enfermedades.

La experiencia recogida en el caso analizado por medio de la entrevista y contrastado con las estadísticas indica que, para lograr los objetivos de recuperación social, económica y física de áreas urbanas centrales, se requiere la acción concertada de actores públicos y privados en torno a un proyecto urbano integral de transformación y desarrollo a largo plazo capaz de modificar la imagen de deterioro del área y atraer nuevos usuarios. La explicación teórica sobre la trayectoria sociotécnica y las etapas de maritimidad explican un proceso de reconfiguración urbana e industrial que está indisociablemente unido a un cambio del modelo productivo y de consumo acaecido en estos últimos años. Como se justifica por el análisis de las variables de tráfico, vivienda y población y que se resuelve por una regresión lineal, entre las variables, en este caso tráfico y viviendas.

Observamos como a lo largo del tiempo existe un modelo de crecimiento desarrollista, hasta la década de 1980, momento en el cual cambia el modelo.

Ahora se busca un urbanismo de reparación, que busca mejorar la ciudad existente, reordenarla de manera que se corrijan los desequilibrios de la época expansionista, volver a dotarla de servicios, esponjar el territorio para que acoja las dotaciones y equipamientos que requiere. La toma de conciencia social respecto a los retos de desarrollo territorial deberá funcionar necesariamente a múltiples escalas. Las consecuencias globales de nuestros hábitos de vida deberán asumirse desde lo local, protegiendo el patrimonio y es necesario un dialogo constante entre los actores en conflicto.

Ahora pasare a hablar de las Conclusiones principales:

El patrimonio cultural como eje de una propuesta compartida

Se busca reflexionar sobre la relación entre el presente y el pasado, con miras a comprender las reconversiones actuales del sector marítimo, relacionadas con las aspiraciones y necesidades profundas de nuestra sociedad. Los aspectos navales de las ciudades portuarias y las relaciones culturales con el interior se han pasado por alto de alguna manera.

Se observan nuevas dimensiones o estrategias para tratar el patrimonio marítimo

Principalmente en ciudades que presentan tres fenómenos: Primero, Debido a la obsolescencia de los edificios del siglo XIX, ahora abandonados y la organización del espacio. El segundo fenómeno, ciudades que han tenido un crecimiento cero, e incluso un declive con graves problemas económicos. El tercer fenómeno se debe a los nuevos valores culturales, como la importancia del paisaje, la vista al mar y distintas cualidades muy valoradas por los ciudadanos que frecuentan los espacios públicos.

Propuestas que son parecidas en diversas ciudades de Croacia, Inglaterra, Brest o Argentina.

Podemos comentar que se confirma la hipótesis

El supuesto de partida de este trabajo es que son las relaciones entre los actores, a través de la historia, las que dictan la organización, la estructuración y, en última instancia, la evolución de un territorio. Puede suceder que estas relaciones sean conflictivas. En el caso de Pasaia, estos conflictos, o controversias, en lo que respecta a la ocupación y el uso de la tierra, han provocado un deterioro del medio ambiente y del paisaje en particular. Esta difícil situación sólo puede resolverse mediante una renovación de los métodos de gobernanza y, probablemente, la construcción de un consenso en torno a la identidad marítima de la zona.

Sin embargo, es importante preservarlos, crear un relato que pueda ser un instrumento de valorización del paisaje y que tenga en cuenta la importancia de los diferentes sectores creativos, así como de todos los actores que intervienen en él.

También se demostró que, a pesar del actual cambio político hacia la vuelta al pluralismo partidista, los partidos no influyen en la inversión en el área de la Bahía. Sin embargo, en

el conflicto sí; por lo tanto, es una cuestión de gobernanza y se puede comentar cómo pueden influir otros acontecimientos externos (crisis económica, burbuja inmobiliaria, legislación, elecciones), lo que ayuda a explicar la cuestión.

Es importante subrayar la importancia del diálogo entre todos, apostando por un puerto interior, especializado en funciones postindustriales, relacionadas con la cultura y el ocio, salas de exposiciones, estudios para profesionales, espacios para actividades deportivas marítimas y terrestres. Se proporcionan herramientas para generar consensos y acuerdos en la relación puerto-ciudad.

Como resultado, se observa una polarización social dentro de las ciudades por barrios, en la que principalmente el Este de Donostia-San Sebastián muestra procesos de gentrificación y su área de influencia, de menor calidad, está cada vez más deprimida. El resultado de todo esto es un fuerte contraste social entre un barrio y otro en las zonas centrales.

Es interesante considerar la diversidad del cambio en el uso, ligado a los procesos de herencia: Las instalaciones portuarias y los barcos constituyen una oferta turística original. Generan un vínculo de actividades culturales, desde el museo, viajes temáticos en el barco o festivales marítimos. Además de esta experiencia, también demuestra cómo los barcos se pueden utilizar indirectamente en la construcción de la imagen de la ciudad. Esto refuerza el carácter de recurso, centrándose en su contribución al paisaje local, se conserva y se transforma, el patrimonio, a través de prácticas pedagógicas interpretativas por parte de los pescadores y la gente de mar. Además, necesita buscar apoyo político, razón por la cual, se puede definir tales actividades como desarrollo industrial y explicar la comercialización del patrimonio inmaterial como una industria cultural emergente. Es lo que ocurre con la Factoría Albaola que construye la Nao San Juan, se recupera oficios del pasado y genera un festival marítimo, o el barco museo Matter, que realiza actividades de limpieza, concienciación y conocimiento de la costa o la Casa Ciriza, edificio cultural de usos múltiple.

El fomento y el márketing de lugares promociona la ciudad, identificando aspectos de lugar considerados atractivos para movilizar inversores, consumidores y turistas. La ciudad moderna se comercializa como un lugar de limpieza, ocio y consumo, Por otra parte, se ocultan los elementos negativos o sombras mediante el silencio. Problemas que surgen cuando el “patrimonio” local no se ajusta a las exigencias del márketing local

moderno. El “patrimonio” que atrae a inversores, empresarios y turistas postindustriales no es el mismo “patrimonio” que veneran las comunidades locales. Pero negociando esta tensión, y tratando de materializar un sentido apropiado, más aceptable y plural de patrimonio en el paisaje resulta una tarea contenciosa y continua.

Los espacios contemporáneos entre puertos y ciudades se han convertido a menudo en un collage de paisajes baldíos: territorios marginales resultantes del actual crecimiento desigual de las ciudades portuarias. Y son estos territorios los que hay que saber gestionar, con políticas patrimoniales de regeneración circulares y resilientes. Esto genera otros problemas en relación con el turismo, que se busca ¿una industria turística que contribuye al crecimiento cultural de una ciudad o, por el contrario, al turismo especulativo?