

**PLAN DE
IDENTIFICACIÓN, PROTECCIÓN Y
PUESTA EN VALOR DEL
PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL
FERROVIARIO**

Los estatutos de la **Fundación de los Ferrocarriles Españoles** recogen, entre sus fines, el de "Velar por la identificación, conservación, restauración y puesta a disposición de la sociedad de los fondos materiales y documentales que componen el **Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario**" (Art. 6).

Y se concreta que, para el cumplimiento de sus fines, la Fundación realizará, entre otras actividades, la de: "...desarrollar y mantener el *Plan de identificación protección y divulgación del Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario*" (Art. 7).

Plan de identificación, protección y puesta en valor del patrimonio histórico cultural ferroviario

© Fundación de los Ferrocarriles Españoles, mayo de 2016

0. ÍNDICE

0.	INDICE	3
1.	INTRODUCCIÓN	5
1.1.	Antecedentes.....	5
1.2.	Hacia una aproximación al concepto de Patrimonio Histórico	6
1.2.1	Patrimonio económico y patrimonio histórico: criterios constituyentes.....	6
1.2.2	El concepto de Patrimonio Histórico Cultural	7
1.3.	Oportunidad del Plan.....	9
1.3.1	El Plan como modelo y referente de un sector	9
1.3.2	El Plan y el coste económico del PHCF.....	10
1.4.	El ámbito material del Plan	11
1.5.	Metodología de la actuación.....	12
1.5.1	Metodología de elaboración del Plan	12
1.5.2	Exclusión de los bienes documentales y bibliográficos del alcance material de Plan	13
1.5.3	Fases del Plan.....	14
1.5.4	Fuentes.....	14
1.5.5	Relación entre patrimonio, museos y bibliotecas.....	15
2.	EL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO.....	17
2.1.	El Patrimonio Industrial como parte del Patrimonio Histórico Cultural.....	18
2.2.	Aproximación funcional al concepto de <i>Patrimonio Industrial Ferroviario</i>.....	20
2.2.1	Características distintivas del Patrimonio Industrial Ferroviario	22
2.2.2	El patrimonio industrial ferroviario como recurso de museos sociales	23
2.2.3	La precariedad del patrimonio industrial ferroviario.....	24
2.3.	Clasificación de los elementos integrantes del PHCF	25
2.3.1	Clasificación por su naturaleza de los bienes del PIF	26
2.3.2	Clasificación por la propiedad	27
2.3.3	Clasificación por el estado de declaración	27
2.3.4	Paisajes industriales o naturales	28
2.4.	Problemas específicos relacionados con la identificación Patrimonio Industrial Ferroviario	30
2.4.1	Bienes que forman parte de una serie.....	30
2.4.2	Bienes que forman parte de un conjunto.....	31
2.4.3	Piezas.....	32
2.4.4	Bienes modificados	33
3.	PROGRAMA DE IDENTIFICACIÓN Y PROTECCIÓN DEL PIF.....	34
3.1.	Identificación.....	34
3.1.1	Elaboración del inventario	35
3.1.2	Criterios de identificación	35
3.1.3	Proceso para la declaración como Bien o Grupo como integrante del PHCF	37
3.2.	Protección de los Bienes y Conjuntos integrantes del PIF	40
4.	PROGRAMA DE PUESTA EN VALOR DEL PIF	43
4.1.	Las formas de puesta en valor.....	44
4.2.	Difusión de la existencia y características de los elementos integrantes del PHCF	47
4.2.1	Etiquetado de los bienes y conjuntos	47
4.2.2	Información básica	48
4.2.3	Información completa	48
4.2.4	Soportes	49

4.2.5	Difusión en Internet	49
4.2.6	Difusión para instituciones	50
4.3.	Recursos audiovisuales	52
4.3.1	Fuentes audiovisuales primarias.....	52
4.3.2	Productos audiovisuales finales: formatos y usos.....	52
4.4.	Los productos ligados específicamente a la Puesta en Valor del PHCF	54
4.4.1	Museos y colecciones del ferrocarril	54
4.4.2	Explotaciones ferroturísticas.....	54
4.5.	El Sistema de Centros de Puesta en Valor del PHCF	58
4.5.1	Razones para la gestión descentralizada	58
4.5.2	Necesidad del Sistema	59
4.5.3	La especialización.....	60
4.5.4	Coordinación temática y territorial de los centros asociados al Programa de Puesta en Valor del PHCF	61
4.5.5	Derechos y deberes de los centros asociados	62
4.6.	Procedimientos relacionados con la puesta y recuperación en valor del PIF	64
4.6.1	Procedimiento	64
4.6.2	Criterios de preferencia en la asignación de los bienes muebles no documentales	65
4.7.	Recuperación de los bienes y conjuntos del PHCF	67
4.7.1	Criterios para la recuperación	67
4.7.2	Procedimientos de recuperación.....	67
5.	ACTUACIONES DE CARÁCTER NORMATIVO Y FINANCIACIÓN.....	68
5.1.	La cuestión del PHC en desuso en la LSF.....	69
5.2.	Norma voluntaria de las empresas públicas ferroviarias y guía de buenas prácticas.....	71
6.	BIBLIOGRAFÍA.....	72

1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente documento es presentar el Plan de identificación, protección y puesta en valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario (abreviadamente, en lo sucesivo, PHCF).

El Plan trata de aproximarse a una definición y clasificación del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario; propone procesos para su identificación, protección, puesta en valor de forma eficiente y sostenible, y recuperación y también incluye un capítulo destinado a proponer las medidas normativas necesarias para conseguir estos objetivos.

1.1. Antecedentes

La adecuada identificación y protección del PHCF ha sido una antigua preocupación de Renfe y de la Fundación del Ferrocarriles Españoles (FFE), que se ha concretado en la creación de Museos del Ferrocarril y en la permanente labor de conservación y ampliación de sus fondos. Tanto en la creación del primer museo del ferrocarril, como luego del Museo Nacional Ferroviario, del Museo de Vilanova y de la propia Fundación de los Ferrocarriles Españoles (a la que se encargó la gestión de este patrimonio y de los museos), Renfe ha estado en vanguardia de lo que luego ha venido a entenderse como protección del patrimonio histórico-ferroviario. Este liderazgo requiere una permanente actualización y mejora, más necesaria en los actuales momentos en los que, junto a una mayor sensibilidad social, se dispone de una doctrina científica para la identificación, protección y puesta en valor de dicho patrimonio.

Tampoco debe olvidarse la importante labor que en materia de protección del patrimonio histórico-ferroviario han realizado las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, que a través de múltiples iniciativas, evitando la pérdida de piezas importantes, singularmente en el campo de los vehículos.

Igualmente debe mencionarse la labor de numerosas instituciones públicas y privadas que vienen colaborando a la protección y puesta en valor de este patrimonio, como pueden ser los Museos de Azpeitia y de Gijón y otras tantas iniciativas en forma de colecciones, explotación de trenes históricos y turísticos, etc., que han hecho posible que, aun cuando se han producido pérdidas irreparables en el patrimonio ferroviario, se pueda asegurar que el grado de conservación de piezas en desuso ha sido alto y su puesta en valor relevante.

1.2. Hacia una aproximación al concepto de patrimonio histórico

1.2.1 Patrimonio económico y patrimonio histórico: criterios constituyentes

Es innegable que el término “patrimonio” ha tenido y tiene connotaciones económicas y empresariales; en este sentido, la idea de patrimonio va unida a la de propiedad de bienes y a la titularidad de derechos de contenido económico. También se hace referencia a “patrimonio” cuando se considera el estado de la situación financiera que representa el importe de bienes y derechos que pertenecen a un Estado o a una administración pública. El “patrimonio” puede ser entendido entonces, como el conjunto de bienes y derechos de una persona física o jurídica o de una administración en un momento determinado y que tiene un valor económico.

Por ser este concepto económico el más empleado en la actualidad, y para evitar ambigüedades, se hace necesario aclarar el uso que se le dará al término “patrimonio” dentro del ámbito de este Plan. Sin desconocer los elementos característicos que ligan el patrimonio con la propiedad material y el valor económico; se profundizará, como es lógico, en su carácter histórico-cultural.

Las diferentes clasificaciones teóricas posibles sobre el patrimonio (industrial, artístico, documental) estarán incluidas dentro del concepto general de patrimonio histórico cultural, que, cuando se refieren al ámbito ferroviario, constituyen el objeto de presente Plan en el sentido más amplio.

Desde luego los conjuntos formados por el patrimonio económico ferroviario y el patrimonio histórico cultural ferroviario son secantes entre sí, de forma que existen bienes que pertenecen simultáneamente a ambos: así, por ejemplo, las estaciones que están en servicio y que, a la vez, tienen un valor histórico y merecen la calificación de integrantes del PHCF.



1.2.2 El concepto de patrimonio histórico cultural

El concepto de “patrimonio” tiene una fuerte relación con la herencia, en el sentido en que se origina en el pasado (lo recibimos de nuestros “padres” o antecesores) y a la vez se proyecta hacia el futuro (lo transformamos dándole nuevos significados y usos). El “patrimonio” es huella de la historia, está ligado al quehacer cultural del hombre; a todo lo que hace y crea para transformar el medio en el que vive. En este sentido, se puede afirmar que el patrimonio actúa como nexo entre generaciones, vinculando el pasado, con el presente y el futuro; es, en definitiva, un concepto asociado al paso del tiempo y a la historia.

“El término patrimonio, partiendo de una raíz común, ha adquirido un carácter polisémico. El concepto de patrimonio cultural, es entendido (en la actualidad) como todo aquello que socialmente se considera digno de conservación independientemente de su interés utilitario...El patrimonio cultural es una invención y una construcción social”.¹ Si bien los bienes, materiales o inmateriales, componentes del patrimonio cultural existen desde el preciso momento en que el hombre deja testimonios de su presencia; sin embargo el reconocimiento como documentos significativos de la actividad humana es muy reciente. “Ninguna invención adquiere autoridad hasta que no se legitima como construcción social y ninguna construcción social se produce espontáneamente sin un discurso previo inventado”.²

Siguiendo el análisis de Llorenç Prats, se puede afirmar que los criterios de legitimación del patrimonio cultural en general, fueron fijados por el romanticismo; a partir de entonces la naturaleza, la historia y la genialidad (producto de la inspiración creativa) definen los elementos considerados integrantes del patrimonio cultural.

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, se amplía el valor que se otorga a los monumentos. No obstante, se utilizan criterios estéticos e históricos que dan enorme valor a las actividades relacionadas con la creación y especialmente a las obras de arte; dejando fuera de consideración otros objetos y testimonios, que ayudarían a reconstruir la historia de los pueblos.

Desde entonces y hasta el actual concepto más amplio de *bien cultural* que integra todas las manifestaciones y testimonios (materiales o inmateriales) más significativos de la actividad humana, el proceso experimentado ha sido una lenta y trabajosa evolución.

A continuación se trata de abordar un tipo muy especial de patrimonio, relativamente joven en cuanto a su práctica y estudio, “El Patrimonio Industrial”. De hecho, hasta bien entrado el siglo XX no se definen los conceptos, ni se hace referencia a los objetos que forman parte de este

¹ Llorenç Prats, Política y sociedad: 27. Universidad de Barcelona. Madrid, 1998. pág.63

² Llorenç Prats, Ob.Cit: Pág.64.



patrimonio como tal, y que contribuyen a diferenciar el Patrimonio Industrial de otros tipos. Uno de esos conceptos es el de “testimonio”, idea que nos ayuda a la hora de reconstruir las formas de vida de una época determinada; el otro es el de “estudio”, que se introduce con la finalidad de que los objetos nos permitan comprender las sociedades del pasado.

De esta manera se abre un nuevo abanico de posibilidades en cuanto a la obtención de datos sobre las formas de vida de anteriores sociedades. Anteriormente se consideraba patrimonio cultural aquello que tenía un valor añadido (normalmente relacionado con la belleza, la antigüedad, o la originalidad del objeto o conjunto), pero sin embargo ese valor estético o histórico, no es suficiente para explicar el proceso cultural de los pueblos.

En la actualidad el patrimonio es considerado como “recurso”, como medio que puede ser utilizado para comunicar, para educar o formar; los bienes patrimoniales cumplen así, una función que va más allá del goce estético o del recuerdo de una época pasada. Hoy se entiende que el patrimonio ayuda a preservar la identidad y a mantener la continuidad de una comunidad. Y ello, sin olvidar que el patrimonio genera en los individuos derechos y deberes: derecho de disfrutarlo en el presente y deber de conservarlo en el futuro.

Todo “patrimonio” así entendido es de carácter histórico-cultural, es “testimonio” y es “recurso”, su valor es esencialmente simbólico. El patrimonio cultural en general, y el industrial en particular, engloba los elementos heredados y los elementos contemporáneos que expresan la vida de una comunidad; es dinámico en el sentido en que se amplía permanentemente, e interviene en la construcción del futuro.

1.3. Oportunidad del Plan

La razón que justifica la elaboración del Plan está en el deseo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en cumplimiento de sus objetivos estatutarios, de diseñar y poner en marcha un proceso que permita actuar sobre los bienes integrantes del PHCF de la forma adecuada a sus fines. En concreto, se pretende identificar los bienes que puedan considerarse integrantes del mencionado PHCF, así como definir un sistema adecuado de protección y puesta en valor de estos elementos.

La oportunidad de acometer este Plan en el momento actual deriva de varios hechos:

- La vertiginosa transformación tecnológica que vive el ferrocarril, que en España pasa por momentos de modernización a fin de especializarse y dar respuesta a las nuevas demandas de la sociedad. Este cambio en el servicio ofrecido se apoya en la disponibilidad de nuevas tecnologías, y en muchos casos supone el abandono de elementos fijos (infraestructuras) o móviles (vehículos) que en ocasiones no son muy antiguos, pero que han quedado obsoletos para prestar el adecuado servicio, aunque merecen ser considerados como integrantes del patrimonio histórico cultural.
- El desarrollo científico y metodológico del concepto de patrimonio industrial, en el que se ha venido trabajando en los últimos años, permite abordar la cuestión de forma científica y homogénea con otros sectores y países. Ello, además, da respuesta a la creciente sensibilización en ciertos sectores de la sociedad en lo que se refiere al conjunto del Patrimonio Histórico, y la inquietud que se extiende por Europa en este campo.

1.3.1 El Plan como modelo y referente de un sector

El ámbito ferroviario presenta una peculiaridad desde el punto de vista del patrimonio histórico cultural y es la diversidad de elementos que lo componen: de diferente tipología, naturaleza, arraigo territorial... Junto a los trenes, se incluyen las estaciones, los talleres, los documentos, otros elementos inmateriales; y además todos ellos se relacionan con otros sectores industriales ya que el ferrocarril ha sido durante décadas (y quizá vuelve a serlo) el referente de los modos de transporte, y el desarrollo de éstos ha tenido un importante impacto sobre la vida de las empresas y la sociedad.

En este sentido la identificación, protección y puesta en valor del patrimonio industrial ferroviario ha de recoger (Dirección de Documentación FFE, 2004) "*todas y cada una de estas cuestiones, con la necesaria imbricación de todas las ramas del saber: historia, museología, archivística, biblioteconomía, tecnología, gestión empresarial, economía, ingeniería, etc*".

También, pese a la amplitud y diversidad de la cuestión, existe en el sector ferroviario un elemento diferencial relevante y es la existencia de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) que agrupa a todas las empresas e instituciones relacionadas con el sector y que, además, en sus diferentes organismos a lo largo del tiempo ha trabajado en la materia en cada uno de los campos materiales e intelectuales.

La existencia de un plan sectorial sobre la identificación, protección y gestión del patrimonio histórico cultural ferroviario puede ser, por lo tanto, un modelo para otros sectores (cuyo tratamiento será necesariamente más sencillo) y un referente para el desarrollo legislativo y del modelo financiero que necesariamente ha de producirse en esta materia.

1.3.2 El Plan y el coste económico del PHCF

Es evidente que la identificación, protección y puesta en valor del PHCF requiere la movilización de un importante volumen de recursos económicos, lo que resulta tan importante como la sensibilización de la sociedad y de los gestores en la tarea.

Se entiende, sin embargo, que disponer de los recursos económicos necesarios no debe ser un condicionante del Plan. Éste determina una forma de funcionamiento, una estructura organizativa y técnica que debe ser compatible con cualquier nivel de recursos: en el fondo viene de fijar una “forma de hacer”, escalable según los recursos disponibles, pero compatible con cualquier nivel de recursos, incluso con la escasez inicial.

También el Plan incluye una propuesta sobre cómo puede aportarse de forma estable recursos para conseguir la adecuada gestión del PHCF.

1.4. El ámbito material del Plan

Es preciso acotar el alcance material que debe tener el Plan relativo al PHCF.

Por razones de orden práctico, y al menos en una primera fase, parece recomendable limitar el ámbito del estudio del PHCF al ámbito de la gestión estatal, es decir, a aquellos ferrocarriles de competencia estatal que son, en esencia, los de vía de ancho normal ibérico (1.668 mm), gestionados por Adif y Renfe, los de alta velocidad y la red de ancho métrico en el norte de la Península, gestionado por Feve hasta la integración de la misma en Adif y Renfe Operadora el 1 de enero de 2013, reestructuración establecida por el Real Decreto 22/2012 del 20 de julio.

Ello no significa que no se realicen esfuerzos por armonizar las reglas de protección con las que existan o pudieran existir en las Comunidades Autónomas, y que no se colabore con los organismos respectivos, sino que el esfuerzo normativo y la actividad debe centrarse en un ámbito más reducido (aunque de mayor entidad) que es el ámbito de los ferrocarriles estatales.

También se consideran relevantes los bienes fabricados en España y los empleados en España, aunque en algunos casos pueden encontrarse actualmente fuera del territorio del Estado.

Igualmente es preciso conocer la forma en que la norma puede involucrar a las personas jurídicas extranjeras en la preservación del patrimonio histórico cultural ferroviario, problema que con la globalización de la actividad de las compañías ferroviarias tendrá más importancia.

A estas cuestiones habrá que dar respuesta a lo largo del desarrollo del Plan.

1.5. Metodología de la actuación

El Plan se articula en dos tipos de actuaciones:

- Elaboración y redacción del Plan propiamente dicho. En él se incluyen la definición de patrimonio histórico cultural ferroviario y de sus elementos integrantes, los procesos y criterios de selección para su identificación y en su caso catalogación, las medidas de protección aplicables y la definición de las actuaciones en materia de puesta en valor y recuperación.
- La materialización práctica del Plan. Esta etapa incluye la realización física de la labor de identificación, catalogación, protección y puesta en valor en las formas previstas en el Plan. Y se articula en dos programas concretos:
 - Programa de Identificación y Protección del PHCF.
 - Programa de Puesta en Valor del PHCF.

Cada uno de estos Programas concreta y fija plazos, acciones y recursos para la realización de las respectivas actividades que se derivan de la directrices del Plan.

1.5.1 Metodología de elaboración del Plan

Para elaborar el Plan se establecen los siguientes principios metodológicos:

- El Plan se desarrollará de forma interactiva y secuencial, en el sentido de que cada avance debería ser revisado, debatido y aprobado, antes de pasar al siguiente estadio. Con ello se conseguirá un mejor ajuste del resultado a los objetivos perseguidos.
- Se desarrollarán paralelamente en el tiempo los trabajos de diseño (redacción y ajuste del Plan) y los de su puesta en práctica (a través de los Programas citados), de forma que se puedan tener en cuenta en el diseño algunas experiencias de la fase de implantación, y conseguir así un diseño más realista.
- De un modo simultáneo a la evolución y al desarrollo del Plan se iniciará el trabajo experimental de identificación de los bienes inmuebles industriales ferroviarios.
- También se realizará en ésta fase, el inventario de todos los vehículos que sean susceptibles de ser catalogados y protegidos.

En este punto inicial de ejecución del Plan, se realizará la identificación de los elementos del patrimonio industrial ferroviario, se crearán las fichas de catalogación y se concretará la propuesta para que el "Comité multidisciplinar" determine qué elementos deberán ser protegidos, custodiados y en su caso recuperados.

Las propuestas de bienes posibles de inclusión en PHCF, deberán pasar por dos estadios de clasificación.

- Equipo de calificación previa, constituido por un equipo multidisciplinar de identificación y selección.
- Comisión de valoración final, constituida por un grupo de expertos, especializados en los diferentes ámbitos patrimoniales.
- Se aprovechará la fase piloto para realizar el dimensionamiento de los recursos y medios necesarios y se definirá el cronograma objetivo en función de la experiencia acumulada en los primeros trabajos.

1.5.2 Exclusión de los bienes documentales y bibliográficos del alcance material de Plan

Los fondos documentales y bibliográficos, en sus diversos tipos, forman parte del PHCF y por ello este tipo de bienes son considerados en el presente documento en lo que toca a la definición del patrimonio y su clasificación.

Sin embargo, presentan una problemática diferente de la del resto del PHCF en cuanto a su identificación, protección y puesta en valor. Además, la Ley de Patrimonio Histórico Español otorga a los bienes documentales un tratamiento específico, por lo que, *a priori*, puede entenderse que gozan ya de una mayor protección y que el Plan, al menos en una primera fase, ha de centrarse en los bienes muebles no documentales e inmuebles, más desprotegidos y necesitados por lo tanto, de un tratamiento específico.

En concreto, la Ley de Patrimonio Histórico Español indica que *"forman parte del patrimonio documental los documentos de cualquier época generados, conservados o reunidos en el ejercicio de su función por cualquier organismo o entidad de carácter público, por las personas jurídicas en cuyo capital participe mayoritariamente el Estado u otras Entidades públicas y por las personas privadas, físicas o jurídicas, gestoras de servicios públicos en lo relacionado con la gestión de dichos servicios"*³. También otorga la protección derivada de formar parte del patrimonio documental a *"los documentos con una antigüedad superior a los cuarenta años generados, conservados o reunidos en el ejercicio de sus actividades por las entidades y asociaciones de carácter político, sindical o religioso y por las entidades, fundaciones y asociaciones culturales y educativas de carácter privado"* y a *"los documentos con una antigüedad superior a los cien años generados, conservados o reunidos por cualesquiera otras entidades particulares o personas físicas"*, indicando además que *"la Administración del Estado podrá declarar constitutivos del*

³- Ley 16/ 1985 de Patrimonio Histórico Español. Título VII, cap I, art. 49/2.

patrimonio documental aquellos documentos que, sin alcanzar la antigüedad indicada en los apartados anteriores, merezcan dicha consideración”.

1.5.3 Fases del Plan

El Plan de identificación y protección del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario cuyo objeto material son los bienes integrantes del PHCF, se configura como un proceso y tiene las siguientes fases:

- 1. Definición del patrimonio histórico cultural ferroviario (PHCF) y de los elementos que lo integran, criterios de clasificación, selección y diferentes categorías de protección.
- 2. Identificación de los elementos susceptibles de ser incluidos en el PHCF y declaración formal de su pertenencia.
- 3. Aplicación de las normas de protección de los bienes y conjuntos del patrimonio industrial ferroviario.
- 4. Puesta en valor y recuperación de los bienes y conjuntos del patrimonio industrial ferroviario, integrantes del PHCF.
- 5. Procedimientos a implantar corto y medio plazo y medidas legales.

1.5.4 Fuentes

Para la elaboración de este Plan se emplean diversos antecedentes, estudios y artículos. Se utilizan y citan, con mayor frecuencia (como es lógico), aquellos que, dentro del estudio de la problemática del patrimonio histórico cultural, se refieren al patrimonio industrial ferroviario, y dentro de ellos, aun considerando de forma relevante la experiencia de otros países, se presta especial atención a los que tienen en cuenta el entorno español.

Especialmente relevantes se consideran los trabajos de desarrollo *del Plan Nacional del Patrimonio Industrial* cuyos objetivos son *“acometer la protección, conservación y proyección social de dicho Patrimonio y de instrumentar las medidas que lo hagan posible, incluyendo el uso futuro de conjuntos, edificios y elementos industriales, en la convicción de que se trata de un patrimonio que puede convertirse en factor de desarrollo local, tanto cultural como económico”*. Una de las razones que justifican este Plan Nacional es *que “su desarrollo tendrá el valor de ser una referencia orientativa y de unificación de criterios de intervención en el tratamiento e instrumentación de este tipo de patrimonio tan específico, frágil y desatendido”*. La necesidad de llevar a cabo un Plan Nacional y por ende de los planes de sectores específicos, que de ésta se desprenden; es debida en primer lugar, a la precariedad de este patrimonio. Por ello, aunque el *Plan Nacional* tiene un carácter generalista, sus trabajos tienen un especial valor orientativo para el Plan sectorial ferroviario.

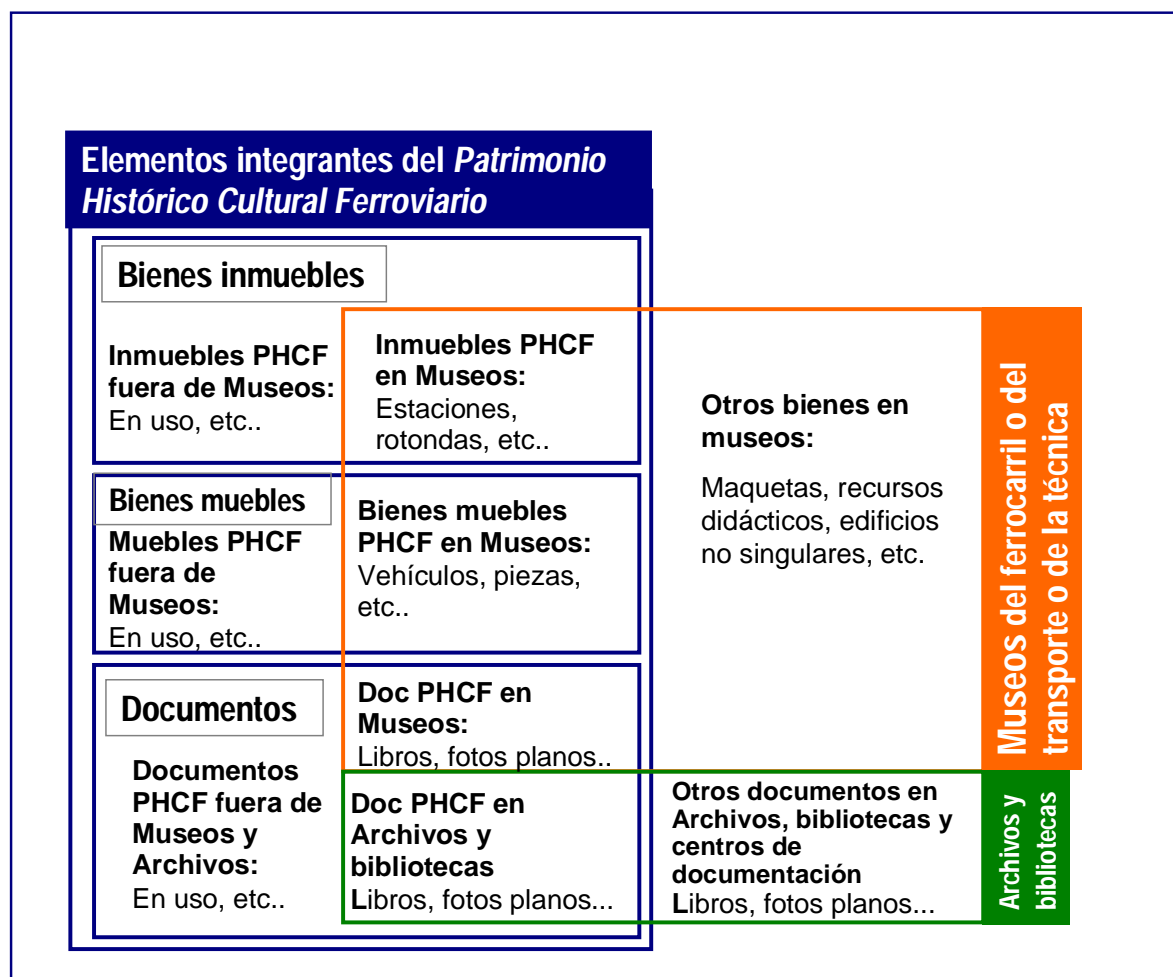
En el ámbito específicamente ferroviario singularmente relevante es, a estos efectos, el documento de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles "*Política de colecciones*" elaborado (en 2003) por los Museos del Ferrocarril de Madrid y de Vilanova i la Geltrú. Si bien el objeto del referido documento es sentar las bases para definir y poner en práctica una política de colecciones de los Museos, en él se analizan las características relevantes del patrimonio industrial ferroviario. Por la vía de este documento se introducen en la parte teórica del Plan ideas y conceptos de numerosos autores estudiados por los Museos.

También son relevantes, entre los textos normativos, la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español; y la Ley 39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario (BOE de 18 de noviembre de 2003), modificada por el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo (Título IV: Medidas en el sector ferroviario) (BOE de 23 de febrero de 2013).

1.5.5 Relación entre patrimonio, museos y bibliotecas

Es preciso adelantar, sin embargo, que no puede establecerse una correspondencia biunívoca entre los bienes incluidos en el inventario de algún museo ferroviario (o de transporte o de la técnica) y el PHCF. En efecto, en los museos hay bienes que no forman parte del mismo, por ejemplo algunas maquetas, recursos didácticos o expositivos etc.; y a su vez puede haber bienes del PHCF que no se ubiquen en museos (así, bienes en uso, o protegidos para su adscripción futura, adscritos a actividades ferroturísticas, o simplemente ubicados en otros lugares).

La misma aclaración hecha respecto a los museos puede hacerse respecto a los archivos, en lo que se refiere a los documentos integrantes del PHCF: No todos los documentos que se conservan en los archivos tienen por qué ser bienes pertenecientes al PHCF y no todos los bienes documentales que formen del parte del PHCF deben necesariamente conservarse en archivos (estas cuestiones encuentran su adecuación metodológica en un estadio más avanzado del Plan, después de definir los bienes y su calificación así como la formas de protección y puesta en valor).



2. EL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO

El patrimonio histórico cultural, tiene diversas formas o manifestaciones, entre las cuales podrían distinguirse como más relevantes: el patrimonio industrial, el patrimonio artístico y el patrimonio documental. Cada elemento integrante del patrimonio histórico cultural ferroviario puede ser de una o varias de estas formas. Así, el edificio de viajeros de una estación puede integrar el patrimonio industrial ferroviario en tanto en cuanto forma parte del proceso industrial del transporte, y a la vez, si es de una arquitectura meritoria, puede ser parte del patrimonio artístico.

En el Plan del PHCF tiene especial relevancia el patrimonio industrial respecto a otras formas como puedan ser el artístico, o el documental, que presentan a los efectos del presente Plan algunas características diferenciales relevantes:

La protección de estos tipos de patrimonio histórico está más asentada legalmente, existe una mayor mentalización social, y desarrollo teórico sobre sus formas de preservación que en lo que se refiere al patrimonio industrial.

Además, en el ámbito ferroviario, por ser una actividad industrial, predomina el patrimonio industrial sobre las demás manifestaciones del patrimonio histórico cultural, y es el que además presenta mayores diferencias con respecto a otros sectores (quizás por el carácter mueble de la mayor parte de los bienes que lo integran).

2.1. El patrimonio industrial como parte del patrimonio histórico cultural

La primera fase del Plan se extiende al patrimonio industrial ferroviario, y por ello, a partir de aquí, una parte significativa del análisis estará centrada en una clase de bienes patrimoniales que poseen características peculiares, aquellos bienes que forman parte del patrimonio industrial ferroviario.

Diversas manifestaciones del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario

<p>Patrimonio Industrial Ferroviario</p> <p>Locomotoras y coches Aguadas Enclavamientos</p>		<p>Patrimonio Documental Ferroviario</p>
<p>Rotondas y placas giratorias</p>	<p>Estaciones y edificios de valor arquitectónico</p>	<p>Patrimonio Artístico Ferroviario</p> <p>Esculturas en estaciones Palacio Fernán Núñez</p>

El patrimonio industrial ferroviario (PIF) es una parte del patrimonio histórico cultural, en el sentido de que todos los bienes y conjuntos del patrimonio industrial son también bienes y conjuntos del patrimonio histórico cultural, pero al ser éste más amplio, no todos los bienes del PHCF son bienes del PIF: pueden ser, por ejemplo, del patrimonio artístico o del documental (e incluso, natural). A su vez, existen bienes que pueden ser, a la vez, del patrimonio industrial y del artístico o del documental.

El patrimonio industrial estaría integrado por la herencia histórica-cultural relacionada con la industria y como tal, se refiere a todo sistema de producción por medios mecánicos y en serie activados por energía cuyo origen no sea humano. *“El patrimonio industrial es todo vestigio material e inmaterial desarrollado en torno a las diferentes actividades industriales; siendo de diversos orígenes ya sea de determinada fuerza motriz (hidráulica, eólica, vapor, eléctrica, etc.) o definida por el tipo de producción que realiza: Textil, Minera, Vitivinícola, Transporte y Servicios*

(ferroviario, aéreo, y otros) etc". "A su vez los bienes del patrimonio industrial pueden clasificarse en tangibles: como son los bienes inmuebles (infraestructuras de producción, poblados, estaciones ferroviarias, depósitos etc.); los bienes muebles (mobiliario, maquinaria, herramientas, vehículos etc.) y los bienes documentales (archivos documentales, bibliográficos, fotográficos etc.); e Intangibles: relacionados con los modos de vida obrera, las actividades cotidianas, las costumbres y tradiciones, etc".⁴.

El patrimonio industrial está constituido por todos aquellos elementos que evidencian la existencia de una determinada ubicación industrial, denominándose éste como "complejo" en su aspecto integral. Dentro de este espacio conceptual se ubica el patrimonio industrial ferroviario.

El Plan debe partir de una definición de patrimonio industrial ferroviario y de los elementos que lo integran. Esta definición debe ser necesariamente funcional, útil a los efectos metodológicos que se plantean, ya que no parece éste el lugar más oportuno para incluir una definición científica, completa e inamovible de estos conceptos.

También se incluye una clasificación de los bienes que lo integran, criterios de selección y valoración, así como referencias a las recomendaciones doctrinales sobre su conservación y gestión.

Se pretende en este apartado dar un paso adelante en la conceptualización del patrimonio industrial ferroviario ya que *"durante años, entre los profesionales del mundo de los museos, los técnicos en determinadas materias, las asociaciones interesadas en la conservación de elementos industriales o los responsables de las empresas que ven cómo sus materiales a medida que se quedan obsoletos son susceptibles de considerarse patrimonio, han ido inventando, copiando o improvisando unas formas de actuación que van adquiriendo, por la vía de hecho, categoría de normas de conservación pero que están en permanente proceso de cambio"*⁵.

⁴ El Patrimonio Industrial desde perspectivas multidisciplinares. Aldo Guzmán Ramos y Guillermina Fernández. Biblio 3W. Universidad de Barcelona, Vol. VIII, nº 480, diciembre de 2003.

⁵ Documento "Política de colecciones" (inédito). Fundación de Ferrocarriles Españoles y Museo de Vilanova, 2003.

2.2. Aproximación funcional al concepto de patrimonio industrial ferroviario

Para ofrecer una aproximación al concepto y la definición de PIF (y de los elementos y bienes que lo integran) es preciso partir de diversos criterios, e incluso del contraste con otros bienes, y hacer referencia a los fines perseguidos con su protección. Singularmente relevante es, por analogía, la definición del Patrimonio Histórico Español y de los bienes que lo integran así como de los Bienes de Interés Cultural, contenida en la LPHE (1985).

Así, la LPHE fija como objeto de la propia ley *"la protección, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Histórico Español"*. Objetivos que podrían aplicarse, *mutatis mutandis*, al patrimonio industrial ferroviario.

Podría afirmarse, entonces, que el PIF está integrado por aquellos elementos, relacionados con la historia o la técnica ferroviaria cuya conservación y uso pueden contribuir a transmitir e interpretar la historia de la técnica, de la vida cotidiana o de la cultura.

En esta línea, los Museos de Madrid y Vilanova se acercan a una definición de dicho patrimonio desde un punto de vista funcional: *"preservar el patrimonio industrial es preservar la memoria depositada en la identidad de un edificio, de una máquina, de una actividad, de una población o de una región"*⁶.

El Plan Nacional del Patrimonio Industrial define este patrimonio señalando que *"se entiende por patrimonio industrial el conjunto de elementos de explotación industrial, generado por las actividades económicas de cada sociedad. Este patrimonio responde a un determinado proceso de producción, a un concreto sistema tecnológico, caracterizado por la mecanización, dentro de una manifestación de relación social capitalista"*. Dentro de este amplio concepto, el propio Plan Nacional limita su propio alcance de la siguiente forma: *"En el Plan Nacional de Patrimonio Industrial se incluyen las manifestaciones comprendidas entre la mitad del siglo XVIII, con los inicios de la mecanización, y el momento en que comienza a ser sustituida total o parcialmente por otros sistemas en los que interviene la automatización."*

Esta gestión no tiene un fin acaparador, fetichista o preventivo, sino que en los trabajos consultados se identifican varios motivos concretos para su conservación:

- El patrimonio industrial (PI) permite la interpretación histórica: *"Conservar la memoria del pasado es también interpretar lo que queda del pasado en el presente"*⁷.

⁶Ob.cit: FFE-MV, 2003.

⁷Ob.cit: FFE-MV, 2003.

- El PI constituye una irremplazable forma de transmisión intergeneracional de conocimientos: “La transmisión histórica de la memoria colectiva de una generación a otra está supeditada a la pervivencia de esas huellas materiales del pasado”⁸.
- El PI está formado por elementos representativos: “Serán instalaciones conjuntos u objetos preferentes de conservación aquellos que constituyan una evidencia suficientemente representativa del mundo del trabajo, de la vida cotidiana o de las innovaciones tecnológicas que han representado un hito de progreso en el ferrocarril y en la sociedad”⁹.
- El PI lo integran los bienes que cumplen esta función, como ocurre con el patrimonio histórico, “sin establecer limitaciones derivadas de su propiedad, uso, antigüedad o valor económico”¹⁰.

En virtud del fin que deben cumplir, los bienes integrantes del PHCF han de ser protegidos pero, siguiendo la afirmación de la LPHE, “ello no supone que las medidas de protección y fomento se desplieguen de modo uniforme sobre la totalidad de los bienes que se consideran integrantes, en virtud de la Ley, de nuestro Patrimonio Histórico”.

La Ley, en este sentido, establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales; la más genérica y que da nombre a la propia Ley es la de Patrimonio Histórico Español, constituido éste por “*todos aquellos bienes de valor histórico, artístico, científico o técnico que conforman la aportación de España a la cultura universal. En torno a ese concepto se estructuran las medidas esenciales de la Ley y se precisan las técnicas de intervención (...), en particular su defensa contra la exportación ilícita y su protección frente a la expoliación*”. En este sentido, el PHCF (como transposición a escala del *Patrimonio Histórico Español*) sería el concepto más amplio, y “*en el seno del Patrimonio Histórico Español, y al objeto de otorgar una mayor protección y tutela, adquiere un valor singular la categoría de “bienes de interés cultural”, que se extiende a los muebles e inmuebles de aquel patrimonio que, de forma más palmaria, requieran tal protección. Semejante categoría implica medidas asimismo singulares que la Ley establece según la naturaleza de los bienes sobre los cuales recae*”.

De forma análoga se propone la definición de *Bienes de especial interés del PHCF* (BCPHCF) como aquellos bienes que, formando parte (junto con otros) del PHCF merecen por su singularidad, importancia, valor funcional o representatividad un mayor grado de protección, que le vendría conferido en función de una declaración formal (la de *Bien de especial interés*) y por su inscripción en el correspondiente Catálogo.

⁸Ob.cit: FFE-MV, 2003.

⁹ Ob,cit: FFE-MV, 2003.

¹⁰ Ley 16/ 1985 de Patrimonio Histórico Español.

2.2.1 Características distintivas del Patrimonio Industrial Ferroviario

El reconocimiento del valor del patrimonio de carácter industrial en general (y por tanto el desarrollo de acciones concretas para su gestión y uso) frente a otros ámbitos patrimoniales, como el artístico, presenta dos problemas fundamentales, derivados por una parte de la menor antigüedad de los bienes del patrimonio industrial (que a su vez deriva de la relativamente reciente revolución industrial y del rápido desarrollo y cambios de la industria), así como de la falta de belleza estética como criterio definitorio de su interés. El Patrimonio Industrial *"no es patrimonio porque es antiguo ni porque sea artístico"*, sino que *"hay que conservarlo y valorarlo como testimonio y como material de estudio sobre las formas de trabajo y vida"*¹¹.

En efecto, los testimonios industriales anteriores con más de siglo y medio de antigüedad son considerados prehistóricos mientras que en este periodo temporal, el arte es considerado *"moderno o contemporáneo"*. Pero además, el ritmo de cambio de las actividades industriales es muy rápido, y se acelera: los primeros teléfonos móviles y ordenadores personales apenas tienen 15 años y ya son sustancialmente diferentes de los usados hoy en día y aptos para convocar emociones o recuerdos, así como claves para interpretar la evolución tecnológica y de las formas de vida.

En el campo del ferrocarril, por ejemplo, hace apenas dos décadas, los maquinistas que querían comunicarse con el centro de control deberían emplear unas pértigas para conectar sus teléfonos de intemperie con la línea aérea de las comunicaciones; apenas unos años después esta escena ya se consideraría propia de un procedimiento antiguo y predominaban los conectores a los conductores enterrados, a la vez que se desarrollaba el novedoso sistema de comunicación *Tren-tierra* y la fibra óptica. Hoy, las nuevas líneas emplean el sistema GSMR y sustituyen tanto al *Tren-tierra*, como a los teléfonos de la banda de 450 Hz cuyos terminales emplearon como gran novedad cuando se inauguró el AVE pesaban más de un kilo. En apenas 20 años ha habido cuatro generaciones de sistemas de comunicaciones ferroviarias.

La rapidez en los cambios de la tecnología y el hecho de que los bienes industriales están fabricados en serie hace que de cualquier objeto (una locomotora, una mesa de comunicaciones, una señal mecánica, una mesa de enclavamientos, una placa giratoria) existan cientos de ejemplares que, por lo numeroso de su parque, y por el hecho de que aún son empleados en el trabajo cotidiano, no son generalmente valorados como susceptibles de pasar a ser considerados integrantes del patrimonio Histórico Cultural. En apenas unos años puede producirse la desaparición completa de la serie sin que se preserve ningún ejemplar y en ocasiones ni que siquiera se haya documentado adecuadamente. Cuando se trata de recomponer el *puzzle* para la

¹¹ Ob,cit: MFMV,2003.

interpretación de la historia técnica del ferrocarril y de su incidencia en las formas de vida de las personas, estas piezas faltantes pueden hacer más difícil el logro del resultado esperado.

2.2.2. El patrimonio industrial ferroviario como recurso de museos sociales

Si el patrimonio se debe entender –también– como un recurso para comprender la historia y las formas de vida del pasado, en el ámbito de ferrocarril presenta una notable peculiaridad en cuanto que el tren, en su sentido más amplio, sirve para explicar y ayudar a entender la historia social; convoca recuerdos y evoca vivencias a la mayor parte de las personas.

El patrimonio industrial es un recurso de primer orden para explicar la historia de la ciencia y de la técnica, y en ese sentido, los museos y colecciones del ferrocarril pueden, en muchos casos, inscribirse forma adecuada en el amplio epígrafe de los “museos de la ciencia y técnica”. En el ferrocarril, además estas características, cobra doble importancia por la variedad de campos temáticos que abarca y por el hecho de que en muchas ocasiones el ferrocarril ha sido pionero en los desarrollos tecnológicos.

Pero es que, además, el ferrocarril está en el centro de la historia social de los últimos dos siglos, tanto en lo que se refiere al trabajo en el mundo del ferrocarril, como al ferrocarril como modo de transporte utilizado por muchas personas en diversas circunstancias y etapas de la vida.

Desde el punto de vista del trabajo, las empresas ferroviarias han sido, hasta finales del siglo XX, las compañías con mayor número de empleados, y quizá con mayor variedad de tipos de trabajo y oficios, lo que explica el que en muchas ocasiones los ferroviarios hayan estado en cabeza de las movimientos sociales, escribiendo con ello páginas importantes en historia del trabajo.

Y además, y sobre todo, los objetos que constituyen el patrimonio histórico cultural ferroviario (los trenes, por ejemplo) no solo han sido sofisticados y avanzados productos de la técnica en cada momento, y no sólo son herramientas de trabajo de muchas personas, sino que ha sido el medio empleado para viajar por todas las personas, formando parte de su vida cotidiana. Cuando los desplazamientos además no eran tan frecuentes como lo son en la actualidad, los viajes estaban asociados a acontecimientos importantes en la vida de las personas: salida de casa por estudios, el servicio militar, bautizos, bodas o entierros...

El tren forma parte de la vida de las personas y por ello, la historia del tren es también una historia social que no puede ser ajena a los recursos de puesta en valor del patrimonio histórico cultural ferroviario, y desde este punto de vista hay que considerar que constituyen objetos dignos de ser integrados en el catálogo del PHCF no sólo aquellos que tienen una entidad técnica determinada, sino también aquellos otros que sirven para convocar los recuerdos o las emociones

de las personas, que pueden ayudarles a recrear una parte de su vida, o a entender a formas de vida de sus antepasados.

2.2.3. La precariedad del patrimonio industrial ferroviario

El patrimonio industrial de todo tipo (y en particular el ferroviario) se encuentra en un estado de precariedad en lo que se refiere a su protección y uso, entre otras razones por las que se describen en el Plan Nacional de Patrimonio industrial:

- el gran número de elementos a conservar
- se trata de elementos sujetos a una continua transformación
- obsolescencia funcional, que implica una ausencia de rentabilidad económica
- en la mayoría de los casos se ubican en espacios urbanos de situación privilegiada
- habitualmente ocupan grandes superficies de propiedad única
- absoluta desprotección legal
- carencia de sensibilización hacia este patrimonio, tanto por parte de las Administraciones como de la sociedad
- dificultad de su conservación íntegra, es decir, que se pueda contar con la presencia de todos sus elementos originarios
- carencia y/o diversidad de criterios a la hora de plantear su conservación o derribo

2.3. Clasificación de los elementos integrantes del PHCF

De la definición expuesta puede desprenderse que el patrimonio histórico cultural ferroviario (PHCF) está constituido por un conjunto de elementos heterogéneos. Estos pueden clasificarse en función de sus propiedades y utilidades.

Dentro del PHCF se incluyen tres tipos de bienes muy diversos entre sí.

- Patrimonio artístico ferroviario (BPAF): lo integrarían aquellos cuya dimensión es estética; con cualidades físicas diferenciadoras (como formas puras, belleza, arte, arquitectura etc.). En el caso del ferrocarril serían aquellos elementos artísticos que tienen alguna relación con el medio ferroviario, como puedan ser edificios de valor arquitectónico, esculturas y pinturas (muebles) ubicadas en recintos ferroviarios, o edificios de valor arquitectónico ligados al ferrocarril pero no al proceso industrial y de servicio ferroviario (como pueden ser el Palacio de Fernán Núñez, en Madrid, sede del Consejo de Administración de la Compañía del Oeste y luego de Renfe).
- Patrimonio industrial ferroviario (PIF): integrado por aquellos elementos que sirven como medio de comunicación, de todo aquello relacionado con la industria (vehículos, edificios, objetos, modos de producción, estilos de vida etc.)
- Patrimonio documental ferroviario (BPDF). Fondos documentales y bibliográficos. Aunque forman parte de los bienes del (BPIF), son considerados por separado debido a sus características específicas. Se entiende por documento (en definición de la Ley del Patrimonio Histórico Español) *" toda expresión en lenguaje natural o convencional y cualquier otra expresión gráfica, sonora o en imagen, recogidas en cualquier tipo de soporte material, incluso los soportes informáticos. Se excluyen los ejemplares no originales de ediciones"*.
- Se hace evidente que el PHCF abarca no solo una serie amplia y variada de elementos, sino además, como sostuvo la antigua Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario (2004), *" también es patrimonio ferroviario la cultura del trabajo, la transmisión oral, el legado territorial que las instalaciones ferroviarias han modificado en el tiempo, el conocimiento científico o técnico o los modos de gestión empresarial"*.
- Sería imposible iniciar este Plan con la concreción de un inventario general de todos los bienes del PHCF, por lo tanto las acciones se llevarán a cabo con el fin de concretar un inventario de los bienes catalogables, integrantes del PIF (sin incluir los bienes documentales).

2.3.1 Clasificación por su naturaleza de los bienes del PIF

- Por su naturaleza, los bienes del PIF pueden clasificarse en varios grupos; y a su vez, dentro de alguno de ellos, pueden distinguirse varios subgrupos:
 - **Vehículos del material rodante.** Son los más característicos bienes muebles integrantes del PHCF. En este subgrupo pueden distinguirse locomotoras (vapor, diésel, eléctricas), vehículos para trenes de viajeros (coches y furgones), vehículos de mercancías (vagones), vehículos de infraestructura, otros vehículos (existe en casi todos los museos una detallada clasificación de estos vehículos, pudiendo verse una en el citado documento *Política de colecciones*).
 - **Otros bienes muebles de uso ferroviario.** Pueden incluirse en este subgrupo, por ejemplo, muebles de estaciones, de talleres, herramientas de todo tipo, uniformes, pequeño material, teléfonos, etc.
 - **Piezas**, incluyendo como tales las que forman o han formado parte de unos bienes muebles, o incluso inmuebles, que han sido separados de ellos y que han logrado una autonomía propia (así, un reloj de una estación, el pupitre de una locomotora, un pantógrafo, un aislador de catenaria, etc.)
- Bienes inmuebles:
 - Edificios y grupos de edificios ferroviarios:
 - Las estaciones, tanto de viajeros como de mercancías.
 - Talleres y depósitos
 - Otros edificios
 - Infraestructura específicamente ferroviaria:
 - Placas giratorias, aguadas, cargadores de fuelóleo, depósitos de combustible y otras instalaciones auxiliares de los trenes.
 - La infraestructura (plataformas, puentes, túneles).
 - La vía y sus elementos constitutivos
 - Instalaciones fijas asociadas a la línea ferroviaria (catenaria, señalización comunicaciones).
 - Conjuntos:
 - Con frecuencia la catalogación no recaerá sobre un bien concreto y aislado, sino sobre un conjunto de bienes, que normalmente estará integrado por bienes muebles e inmuebles (así, un museo, un poblado ferroviario, los edificios e instalaciones en el entorno de una estación, una pequeña línea ferroviaria, etc.).
 - Paisajes e itinerarios

- Paisajes e itinerarios industriales.

Elementos integrantes del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario (Patrimonio Industrial)	
<p style="text-align: center;">BIENES INMUEBLES</p> <p>EDIFICIOS: Estaciones Talleres y Depósitos Otros edificios</p> <p>INSTALACIONES FIJAS FERROVIARIAS Infraestructura (puentes, túneles, plataforma) Vías y elementos asociados Instalaciones fijas de electrificación y señalización Placas giratorias, aguadas, y otras instalaciones asociadas a la tracción</p>	<p style="text-align: center;">BIENES MUEBLES</p> <p>VEHÍCULOS MATERIAL RODANTE: Locomotoras Coches Vagones y furgones Otros vehículos</p> <p>OTROS BIENES MUEBLES FERROVIARIOS Señales portátiles, teléfonos, muebles de estaciones, expendedoras de billetes, uniformes, faroles, etc.</p> <hr/> <p>PIEZAS Partes de bienes muebles o inmuebles separadas del elemento original.</p>
<p style="text-align: center;">CONJUNTOS</p>	<p>Pueden incluir bienes muebles e inmuebles integrantes o no del PHCF. El conjunto tiene un valor mayor que la suma de los valores de cada uno de sus elementos.</p>
<p style="text-align: center;">FONDOS DOCUMENTALES Y BIBLIOGRÁFICOS</p>	

2.3.2 Clasificación por la propiedad

Los BPHCF pueden ser bienes propiedad del Estado o de sus empresas, bienes propiedad de otras entidades y administraciones públicas, y bienes propiedad de particulares.

En principio, la propiedad (o la titularidad de los derechos reales sobre un bien) no debe ser un criterio de exclusión de un bien del PHCF o de su calificación. En el caso de los bienes de propiedad particular sí debe tenerse en cuenta una audiencia del propietario y protección de sus intereses (compatible con el interés colectivo) en el proceso de designación y, en su caso, de catalogación, en correspondencia con las cargas que le puede imponer la declaración.

2.3.3 Clasificación por el estado de declaración

En función del estado en que cada bien concreto se encuentra dentro del proceso de declaración de un bien como integrante del PHC, puede distinguirse entre:

- Bienes o Conjuntos para los que se ha solicitado la protección, pero aún no ha recaído una decisión sobre la pertinencia de la incoación del expediente.
- Bienes o Conjuntos con un expediente iniciado y en tramitación para ser declarados Bienes integrantes del PHCF.
- Bienes calificados como “complementarios” del PHCF
- Bienes o Conjuntos ya calificados como integrantes del PHCF (BPHCF)
- Bienes o Conjuntos calificados como integrantes del (BCHCF) con declaración de “especial interés”
- Bienes o Conjuntos del PHCF de “especial interés” que son, además, Bienes de Interés Cultural (BIC), de acuerdo con la definición de la LPHE.

2.3.4 Paisajes industriales o naturales

En algunas ocasiones, un Bien o un Conjunto del PHCF se inscribe en un espacio geográfico determinado que, por sus singulares características, aporta un valor añadido al conjunto. En tal caso, la declaración incluirá la calificación de *paisaje* lo que implica que la ubicación concreta en el territorio resulta un elemento de valor irrenunciable, y que por lo tanto, además de al Bien o al Conjunto, la protección y puesta en valor se extiende a su concreta ubicación espacial.

Según se indica en el documento “*Declaración sobre el paisaje industrial de Catalunya*” elaborado por los Directores del sistema territorial del MNACTEC (2004): “*Se denomina paisaje cultural al resultado de la acción de desarrollo de actividades humanas sobre el territorio. El paisaje cultural es una realidad compleja, integrada por componentes naturales y culturales, tangibles e intangibles, cuya combinación configura el carácter que le identifica como tal. El paisaje industrial es un tipo de paisaje cultural como los son los urbanos, rurales y arqueológicos*”. Añaden que “(...) *los paisajes industriales están compuestos principalmente por centros productivos, viviendas, centros sociales, vías de comunicación e infraestructuras de servicios, que forman parte de la identidad del territorio*”.

Estos autores entienden que el *paisaje industrial* es una fuente de información, así como una forma de aprender, no sólo la historia, sino también la geografía social, economía, y política territorial...

Para hacer viable la conservación de la enorme cantidad de edificios vinculados *al paisaje industrial*, es necesario (a juicio de los directores del MNACTEC) que “*aparte de las acciones*



legales, se realicen estudios de cada caso para decidir la acción a emprender, para combinar la preservación de la autenticidad del lugar, su inteligibilidad y su viabilidad futura que en la mayoría de los casos pasará por la reutilización. En estos casos cabe estudiar las acciones de cirugía y los nuevos elementos que se han de construir de forma que no se pierda el espíritu del paisaje".

Entre los paisajes industriales que identifican en Catalunya (que se citan aquí como ejemplos de este tipo de elementos del patrimonio) consideran como paisajes ferroviarios los siguientes: La línea del *carrilet* de Pedret a L'Ametlla de Merola, el tranvía de sangre de la Consolació (Cercs) a Berga (ambos en la comarca de Berguedà), y la vía verde de Olot a San Feliu de Guixols.

Podrán ser considerados, por ejemplo, como *paisajes* integrantes del PHCF ciertas *Vías verdes* o *poblados ferroviarios* cuando el territorio concreto en el que se asientan le ofrezca un valor añadido al conjunto.

La protección de los paisajes industriales encuentra su apoyo, según el citado documento, en la Convención del Patrimonio Mundial de la Unesco (París 1972), ratificada por España (BOE 01/07/1982) y en la Convención europea del Paisaje cultural del Consejo de Europa (Florencia, 2002) firmada por España el 20 / 10 / 2000 y actualmente en proceso de ratificación.

2.4. Problemas específicos relacionados con la identificación Patrimonio Industrial Ferroviario

En relación con la inclusión de un concreto bien como integrante del PIF (y por ello del PHCF), se plantean diversos problemas. Tres de los más relevantes se refieren:

- Uno, a los bienes producidos en serie y de los que existen numerosos ejemplares.
- Otro, a la posible inclusión de grupos o conjuntos de bienes (además de, o en vez, de los bienes individualmente considerados) así como a las piezas integrantes de un bien (en vez de, o además del, bien en sí mismo).
- Por otra parte, es preciso abordar la cuestión de los bienes que a lo largo de vida han sido reformados o modificados.

Estas dificultades específicas relacionadas con el Patrimonio Industrial son consecuencia, como señala Eusebi Casanelles, de que *"el objeto técnico presenta dos características que lo diferencian de la mayoría de elementos patrimoniales del período preindustrial: está formado por piezas intercambiables y está producido en serie"*.

Se reflexionará seguidamente sobre cada una de estas cuestiones, exponiéndose en cada caso el problema (incluyendo ejemplos del ámbito ferroviario) y se propondrá para el debate una posible vía de actuación para la fase piloto, con objeto de ajustarla posteriormente en función de los resultados observados.

2.4.1 Bienes que forman parte de una serie

Muchos de los bienes posiblemente integrantes del PIF forman parte de una serie de elementos, generalmente iguales. Así ocurre, por ejemplo, con las locomotoras, coches de viajeros, vagones; pero también otros elementos como máquinas expendedoras de billetes, señales, traviesas, etc. Ello es consecuencia, como señala Eusebi Casanelles, de las características de los procesos industriales, a diferencia de los bienes del patrimonio artístico (cuadros, edificios, esculturas) en que generalmente cada una es diferente de la otra y en esa singularidad radica parte importante de su valor. En efecto, *"una de las características de la industrialización es la homogeneización de las formas de trabajo y de vida, que se ha traducido en una estandarización de herramientas, máquinas y los elementos. La tendencia era la creación de objetos iguales, copiados y la repetición de las fábricas, a través de planos donde se fijaban las pautas concretas para su construcción"*.

El interés de la protección en estos casos radica en la serie (cada uno de cuyos elementos iguales) son diferentes a los de otra serie. La preservación y puesta en valor del contenido histórico

cultural de estos bienes se logra con la preservación y puesta en valor de uno (o un reducido número) de sus elementos, con lo que se consiguen los fines de la gestión de la totalidad de la serie.

El número de elementos de la serie que deben ser calificados como integrantes del PHCF en cada una de sus categorías es una cuestión a decidir en cada caso; influyendo en la decisión el número de ejemplares originales de la serie, su representatividad y valor, el coste de su preservación, etc. No es lo mismo, por ejemplo, la preservación de compostores o faroles de petróleo (cuyas series eran muy numerosas, su uso muy extendido en el tiempo y en el espacio y el coste de conservación es muy bajo), en cuyo caso se puede conservar un elevado número de ejemplares que pueden preservarse en diversos museos, exposiciones, emplearse en recursos didácticos de mayor entidad, etc., que las locomotoras de la serie 1.1000 (Ex BPT) de las que existieron pocos ejemplares, con un radio de acción muy reducido, y que tienen un alto coste de conservación, por lo que con haber conservado un ejemplar hubiera sido suficiente.

La designación del ejemplar o de los ejemplares que han de ser calificados como representativos de la serie puede emplear criterios tales como; el más antiguo, el mejor conservado, el localizado (en caso de bienes inmuebles) en un emplazamiento más adecuado, el que haya tenido alguna singularidad histórica especial, etc.

Otro problema relacionado con las series, es el de las llamadas subseries, que se presenta tanto en vehículos como en otras piezas que (a veces) reciben una designación diferente y que tienen algunas diferencias entre sí. En este caso, es preciso valorar si las diferencias (tanto por su naturaleza como por el número de ejemplares y la extensión temporal y espacial de su uso) justifican el tratamiento de cada subserie como una serie.

Debe señalarse que en los casos en que se decida (por la aplicación de los criterios expuestos) la preservación de más de un ejemplar de la serie, deberían escogerse, cuando ello sea posible, ejemplares con ciertas diferencias entre ellos. Por ejemplo, las diferencias entre las subseries 000 y 200 de las locomotoras eléctricas de la serie 269 no son, probablemente, suficientes como para que se considere necesario en principio mantener un ejemplar de cada una. Ahora bien, si se considera que la locomotora 269 ha sido la locomotora eléctrica más extensamente utilizada en Renfe a lo largo de su historia y ha llegado a prestar servicio en toda España en una ventana de tiempo de más de 30 años, es probable que se decida mantener más de un ejemplar de estas locomotoras; en tal caso, lo lógico sería que se preservaran ejemplares integrantes de subseries diferentes.

2.4.2 Bienes que forman parte de un conjunto

Como ya se señalado, en algunos casos, el interés desde el punto de vista de patrimonio industrial no reside (sólo) en un bien aislado, sino en un conjunto de bienes o grupos (muebles,

inmueble o de ambos) que, agrupados, tienen algún valor o interés añadido, diferente y mayor que el de los bienes individualmente considerados.

Es, por ejemplo, el caso de un poblado ferroviario, de un depósito de locomotoras, una estación formada por varios edificios. En todos estos casos, el interés deriva no sólo de la coexistencia en un mismo espacio de varios bienes o grupos (cada uno de los cuales puede ser o no ser de integrante de PHCF), sino que de la agregación de estos bienes surge una nueva entidad de interés superior: el conjunto integrante del patrimonio industrial ferroviario (CPIF). En el caso de que cada uno de los bienes que lo integran se separen entre sí, se podría perder el interés, ya que la suma de los valores de cada uno de los elementos es menor que el valor del conjunto.

Como se ha expuesto, dentro de un conjunto puede haber bienes muebles e inmuebles y cada uno de ellos pueden ser o no ser bien o conjunto del PHCF. En tales casos, la identificación, la protección y puesta en valor han de recaer sobre el conjunto y cada uno de los bienes o grupos integrantes que, además de formar parte del conjunto, merezcan individualmente tal consideración.

2.4.3 Piezas

Podemos entender, a estos efectos, por pieza, un bien (generalmente mueble) que inicialmente formaba parte de otro bien (mueble o inmueble) y que por alguna razón ha conseguido su propia autonomía al separarse del bien de origen. A su vez, una pieza, puede ser un conjunto orgánicamente relevante de otras piezas menores.

Así, por ejemplo, piezas provenientes de inmuebles podrían ser un reloj de estación, un rótulo de estación, una señal mecánica; o procedentes de muebles serían el regulador de una locomotora, un pantógrafo, un motor, etc.

Una pieza puede ser integrante del PHCF por varias razones: una, de orden práctico, porque sea lo único que existe o se conserva del bien del que procedía; pero otra razón puede ser porque la pieza en sí misma tenga un valor diferente del conjunto del que procedía o un valor en orden a la conservación e interpretación de la historia del ferrocarril (aquí, por ejemplo, el mecanismo de distribución de una locomotora de vapor, un pantógrafo, etc.). También pueden tener interés por haber piezas iguales de bienes diferentes (un motor de tracción).

El tratamiento de estos bienes no presenta ninguna dificultad específica, respecto a los demás bienes muebles. Sí conviene llamar la atención sobre la conveniencia de preservar piezas que muchas veces pueden tener una aportación importante y que en el bien completo no puede apreciarse (un bogie puede ser un caso claro).

2.4.4 Bienes modificados

Otro problema muy frecuente en el ámbito ferroviario se deriva de los bienes modificados o reformados a lo largo de su vida activa.

En efecto, no es infrecuente que las estaciones sufran reformas de importancia cada 20 o 25 años por término medio, e intervenciones menores de forma casi constante, además de los necesarios cambios en su señalética, mobiliario y decoración. Lo mismo ocurre con los vehículos: cuando llegan a los 15 a 20 años suelen ser transformados para adaptarse a las nuevas necesidades de la explotación y/o para prolongar su vida útil en ocasiones en servicios de menor entidad. También aquí son constantes los pequeños cambios técnicos, funcionales y decoración exterior.

El problema obvio que se plantea en relación con este tema es si deben preservarse (en el caso de que sea posible decidir) los bienes en su estado original o con los cambios. Las modificaciones pueden ser un factor de pérdida de valor histórico o interpretativo del bien sobre el que se realizan, pero también, si su entidad es grande y llegan a ser empleadas durante mucho tiempo pueden dar lugar al nacimiento de un nuevo tipo de bien diferente al de origen. Así, las clásicas unidades de la serie 440 de Renfe (de las que se construyen en la década de 1970 y 1980 más de 250 ejemplares) sirvieron durante muchos años para la creación y extensión de los servicios de cercanías, pero luego fueron transformadas exterior e interiormente de formas diversas, y la nueva subserie 470 sirvió para la creación del servicio Regional Exprés (aun hoy soporta la mayor parte de estos tráficos) y los servicios de Cercanías en muchos núcleos de España se han prestado durante más de una década con las unidades transformadas para Cercanías. Tan ilógico sería negar el carácter de bien del patrimonio Histórico Cultural de las primitivas UT 440 (azules con raya amarilla y asientos de skay granates) como regateárselo a las unidades transformadas con aire acondicionado, distribución interior diáfana y decoración exterior de Cercanías y Regionales.

En otros casos, las modificaciones son de menor entidad o tienen poca aplicación temporal, de forma que no parece que puede considerarse al bien modificado como un bien del patrimonio (así, los pocos ejemplares de las clásicas máquinas Alstom de la serie 7600 que fueron modificadas en los primeros años 90 para formar la subserie 276-200, o las dos que fueron redecoradas para hacer maniobras en la línea del AVE circularon tan poco tiempo y por tan reducidos ámbitos geográficos que sólo pueden considerarse como una anécdota frente al formidable legado histórico de la serie original).

Las modificaciones de poca relevancia pueden y deben ser documentadas en todo caso en forma de planos, video, fotos, y servir como adecuado complemento de la función interpretativa y testimonial del bien del que derivaron.

3. PROGRAMA DE IDENTIFICACIÓN Y PROTECCIÓN DEL PIF

La identificación y protección del PIF se concreta a través de un programa específico, que incluye unos procesos y criterios concretos, que en su conjunto, abordan las cuestiones de la identificación y protección en coherencia con las ideas anteriores. Estos procesos y criterios serán, en su mayor parte, comunes para otros elementos del PHCF, pero aquí se abordan, por simplicidad, los procesos que afectan al PIF, que constituye la mayor parte (y las más diferencial) del PHCF.

Estos procesos se diseñan en este capítulo, desde un punto de vista técnico, con independencia del rango de las normas que les den soporte y en las que se materialicen.

3.1. Identificación

La primera fase del tratamiento de la cuestión del PHCF podría definirse como fase de identificación. A esta fase se le pueden asignar actividades designadas como "selección", "elaboración del inventario", "catalogación", "declaración", etc. de los bienes de PIF.

La fase de identificación requiere determinar los criterios y el proceso que llevan a definir los bienes o grupos que serán considerados como integrantes del PIF (en cada una de sus clases).

La identificación incluye también la adopción de las medidas para la publicidad de la declaración, concretadas, por ejemplo, en el etiquetado y rotulación del elemento y en su registro en el inventario correspondiente.

Esta actividad es de máxima importancia, porque como señala Pilar García, *"la mayoría de veces, solamente la localización de la construcción, la herramienta o el objeto, representa una manera de conservación"*.

El proceso podría concretarse con la inclusión de cada bien o grupo en un Inventario (general) de bienes del PHCF (en lo sucesivo, inventario). Esta inclusión requiere realizar una labor previa de estudio, análisis, configuración, elección de elementos dentro de una serie. Este proceso puede ser largo y sujeto a debate, periodo en el cual es conveniente otorgar al bien en estudio una cierta protección. Esta protección puede extenderse también a los Bienes que estén inventariados como reservas de otros.

3.1.1 Elaboración del inventario

Los inventarios y catálogos deben contribuir a la realización de un censo global y son la fase previa que sirve para localizar, identificar y describir los elementos pertenecientes al sector que se estudia. Los inventarios de patrimonio industrial cuentan, para su realización, con graves problemas como la dispersión geográfica, la diversificación productiva, los diferentes estatutos de propiedad de las industrias, las competencias entre municipios, Comunidades Autónomas y Estado, problemas derivados del uso actual de estos edificios, instalaciones o vehículos y, sobre todo, del importante número de elementos a analizar, teniendo en cuenta, además, que en muchos casos se trata de objetos producidos en serie.

Existen algunas líneas de actuación que facilitan la investigación:

- Delimitar los objetivos, los modelos de ficha, la cronología y el espacio sobre el que se va a actuar.
- Buscar las fuentes que permitan la localización y posterior identificación del objeto
- Dar máxima importancia al trabajo de campo, como fuente principal de conocimiento que permite la valoración del objeto a referenciar.
- Observar un concienzudo y escrupuloso “trabajo de gabinete” para poder confirmar o variar los objetivos iniciales del proyecto de inventario.
- Comunicar y difundir los resultados del trabajo con las recomendaciones para la adecuada protección y conservación.

3.1.2 Criterios de identificación

De la doctrina reciente sobre el PI, aplicada al caso concreto del patrimonio del ferrocarril, pueden extraerse algunos criterios a seguir en el proceso de identificación de los bienes que forman parte del PHCF. Son los siguientes:

- Los bienes deben ser catalogados y protegidos con independencia de cuál sea su procedencia y de su propiedad actual.
- La antigüedad no es criterio adecuado de selección.
- Tampoco lo es la singularidad.

Según las reflexiones de la TICCIH “*es imprescindible contar con un inventario de bienes muebles e inmuebles que permita seguir avanzando en las diferentes formas de gestión*”.

La identificación debe de llevar consigo una cierta selección porque, como indica el Consejo de Europa, en el documento donde se recomienda a los gobiernos de los estados miembros que apliquen las medidas que permitan la identificación, el inventario y el análisis científico, afirma

que "...Sería imposible pretender proteger todas las construcciones técnicas o industriales existentes a Europa, aunque se demuestre un cierto valor histórico o científico". Realizar una selección es, en el caso del patrimonio de carácter industrial, más necesario que en cualquier otro sector del patrimonio.

En el Plan Nacional del Patrimonio Industrial los criterios de identificación y valoración de los bienes industriales susceptibles de intervención dentro del Plan buscan un equilibrio, intentando que estén representados la mayor parte de los sectores industriales, las etapas del proceso de industrialización y los territorios de las Comunidades Autónomas. En concreto para ello emplea los siguientes criterios:

- Valor testimonial
- Singularidad y/o representatividad tipológica
- Autenticidad
- Integridad
- Histórico-social
- Tecnológico
- Artístico-arquitectónico
- Territorial
- Posibilidad de restauración integral
- Estado de conservación
- Plan de viabilidad y rentabilidad social
- Situación jurídica

3.1.2.1 Criterios prácticos para el caso del PIF

Como medidas de orden práctico para el caso del PIF pueden sugerirse las siguientes:

- Los bienes actualmente incluidos en las colecciones de los Museos del Ferrocarril de Madrid y de Vilanova se considerarán automáticamente catalogados como bienes integrantes del PHCF.
- Los criterios materiales y formales de catalogación deberán ser, en su mayor parte, compatibles con los criterios empleados en los Museos de Madrid Delicias y Vilanova i la Geltrú.
- A los bienes que estén incluidos en Vías Verdes o en Poblados Ferroviarios deben aplicarse los criterios formales de los inventarios realizados por la FFE para unos y otros.

3.1.3 Proceso para la declaración como Bien o Grupo como integrante del PHCF

La declaración de un concreto bien o grupo de bienes como integrante del PIF, con su consecuente incorporación al PHCF (en cualquiera de sus categorías) debe seguir un proceso que lleve a su declaración y al establecimiento de las medidas de protección adecuadas.

3.1.3.1 Propuesta de apertura del expediente

La propuesta de incoación del expediente de declaración de un bien o grupo integrante del PHCF puede proceder:

- De una persona física o jurídica cualificada a los efectos de este procedimiento (empresas ferroviarias, asociaciones de ferroviarios, colegios o asociaciones de ingenieros o de arquitectos, Federaciones de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, de grupos de interés local, autoridades locales o regionales, miembros de la Comisión del Patrimonio, etc.).
- De una disposición de la normativa genérica (así por ejemplo, si se especificase en dicha normativa que todos los vagones de más de 75 años deben ser objeto de apertura de expediente).

3.1.3.2 Decisión de incoar el expediente de BPHCIF

Se creará un organismo denominado equipo calificador que (recabando en su caso los datos necesarios y estudiando el bien o grupo en cuestión) haga una primera valoración, como resultado de la cual puede: o bien denegarse (siempre por resolución motivada de la que debe darse traslado al proponente), o bien aceptarse la incoación del expediente para declaración como bien o conjunto integrante del PHCF y su correspondiente su inclusión en el inventario. También este organismo de valoración puede denegar la apertura de expediente, pero declarar el bien en cuestión "Elemento complementario", con posibilidad de ser reutilizado o empelado para los fines previstos para estos bienes.

Una vez decidida la incoación del expediente, ésta debe anotarse en el correspondiente inventario electrónico, con la anotación de "Bien (o conjunto) en fase de calificación". Mientras dure este periodo (que debe ser limitado en el tiempo a un máximo de 3 meses, o al tiempo que durante el primer periodo se especifique como transitorio, por ejemplo, 6 meses) el bien o conjunto disfrutara de la protección de los bienes con expediente iniciado.

3.1.3.3 Declaración de Bien o Conjunto del PHCF

Si la respuesta al proponente no es negativa, o si como consecuencia de las propuestas realizadas por instituciones cualificadas o directamente por una norma, se abre el expediente de declaración de bien o conjunto del BPHCF, se hará la correspondiente anotación en el inventario electrónico.

Se designará un ponente encargado de preparar el expediente. En el expediente debe realizarse la identificación del bien o conjunto, recabando y documentando los datos de sus características físicas e históricas, su relevancia, su posible valor, su propiedad, estado de conservación y puesta en relación con otros bienes iguales o semejantes en procesos de protección. Estos expedientes pueden hacerse de forma conjunta para varios bienes o grupos, especialmente en el caso de que guarden una relación entre ellos, y que la comparación pueda ser un criterio de selección

La declaración final del Bien o Conjunto PHCF se deberá realizar por la Comisión de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario cuya composición y funciones se definen en otro lugar del Plan.

Igualmente, y junto a la Declaración podrán realizarse sugerencias sobre la recuperación y puesta en valor del bien o conjunto.

Producida la Declaración, proceden las siguientes acciones:

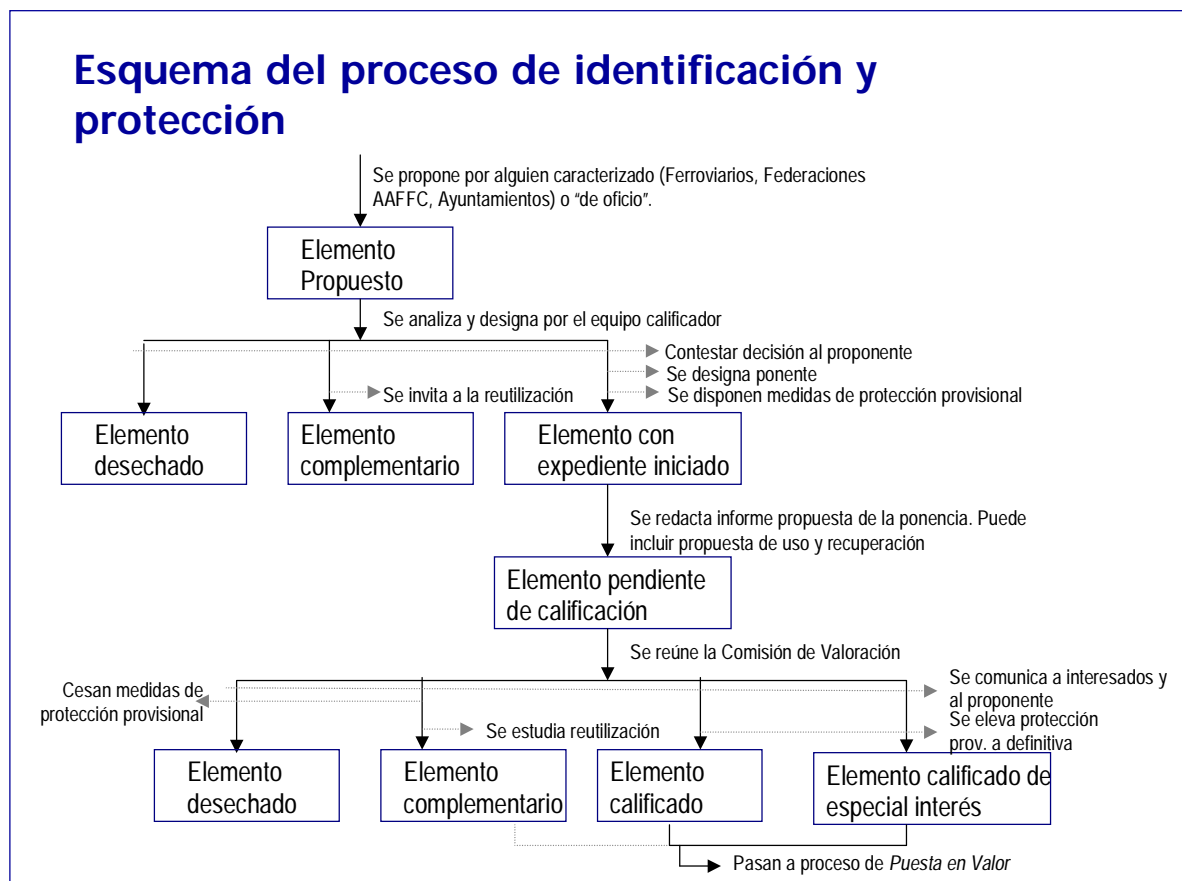
- Comunicación de la declaración a los propietarios y poseedores del Bien o Conjunto.
- Inscripción en el inventario
- Rotulación y etiquetado del elemento.
- Elevación a definitivas de las medidas provisionales de protección.
- Paso al proceso de Puesta en Valor.

3.1.3.4 Declaración de Bien o Conjunto de especial interés

La protección de los elementos integrantes del PHCF no puede ni debe ser uniforme. Así, la propia LPHE enfatiza que *"(..) ello no supone que las medidas de protección y fomento se desplieguen de modo uniforme sobre la totalidad de los bienes que se consideran integrantes, en virtud de la Ley, de nuestro Patrimonio Histórico. La Ley establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales. La más genérica y que da nombre a la propia Ley es la de Patrimonio Histórico Español, constituido éste por todos aquellos bienes de valor histórico, artístico, científico o técnico que conforman la aportación de España a la cultura universal. En torno a ese concepto se estructuran las medidas esenciales de la Ley y se precisan las técnicas de intervención que son competencia de la Administración del Estado, en particular su defensa contra la exportación ilícita y su protección frente a la expoliación"*.

Por ello (junto a una protección básica para todos los bienes y conjuntos del PHCF) es preciso dedicar una especial protección a algunos de ellos de especial singularidad, denominándose “Bien o Conjunto del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario de especial interés” a aquellos bienes que, siendo integrantes del PHIF, merecen la mayor protección por su valor e interés. Esta declaración podrá ser una decisión de la propia Comisión y puede producirse en el momento de la declaración del bien o conjunto como parte del PHCF o en otro posterior.

De lo expuesto, se deduce que todos los “Bienes y Conjuntos de especial interés” son bienes conjuntos del PHCF. El Plan se centrará en la identificación, recuperación y puesta en valor de los “Bienes y Conjuntos del Patrimonio Industrial Ferroviario” dejando abierta la posibilidad de incluir en un futuro bienes que sin ser específicamente industriales, formen igualmente parte de los



“Bienes Históricos Culturales Ferroviarios”.

3.2. Protección de los Bienes y Conjuntos integrantes del PIF

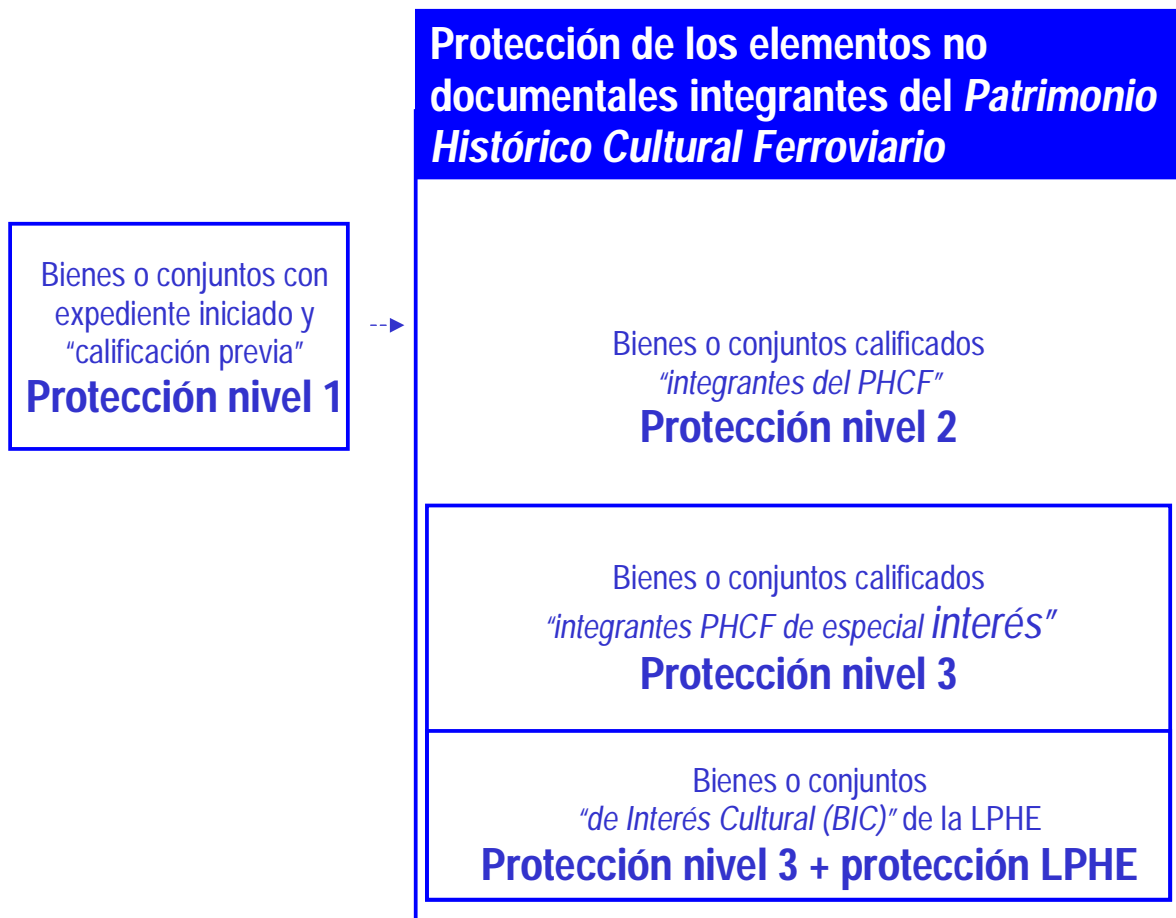
Los bienes integrantes del PHC (y por lo tanto los de PI) han de ser protegidos para lograr que en algún momento puedan cumplir la función testimonial y divulgativa que les es propia. Si los bienes ya están cumpliendo esa función, deben igualmente ser protegidos para evitar que puedan dejar de prestar su función.

Por ello, la protección (aunque con diferentes niveles) debe de extenderse incluso a los bienes y conjuntos que están siendo analizados para determinar si llegan a incluirse en el PHCF (bienes o conjuntos con el expediente incoado) con el fin de evitar que mientras recae la decisión definitiva, pueda producirse una pérdida del bien o de alguna de sus cualidades, que hicieran ineficaz la declaración final, si ésta llegara a recaer.

Los distintos grados de relación que un bien puede tener con el PHCF le hace acreedor de determinados niveles diferentes de protección.

El nivel de protección más elemental (que llamaremos Nivel 1) corresponde a aquellos bienes (o conjuntos) sobre los que ha recaído la apertura de expediente para ser declarados, en su caso BPHCF, pero aún no se ha adoptado la declaración.

En este periodo (que debería estar limitado en el tiempo) deben adoptarse medidas de protección para evitar que si la declaración llegase a llevarse a cabo deviniera en ineficaz por haber dejado de existir el bien, o haber visto sustancialmente alteradas sus características.



Para hacer posible esta protección, es preciso:

Comunicación de la calificación previa apertura del expediente y de las medidas provisionales de protección a su propietario, a su poseedor y si ello es posible, publicación en una revista especializada a través de Internet.

Las medidas de protección podrían ser las siguientes:

- Prohibición de su destrucción o venta para destrucción, o de su abandono.
- Prohibición de realizar reformas importantes que pudieran alterar su naturaleza.
- Obligación de mantener su estado de conservación tal y como estaba en el momento de la incoación del expediente
- Prohibición de su traslado fuera del territorio nacional
- Prohibición de su venta o cesión a personas físicas o jurídicas de nacionalidad no española.
- Prohibición de su cambio de ubicación si se considera que su ubicación concreta aporta valor



Estas medidas son provisionales y dejan de tener efecto si bien o conjunto finalmente no es declarado integrante o complementario, y serán definitivas si recae tal declaración.

4. PROGRAMA DE PUESTA EN VALOR DEL PIF

Una de las consecuencias más importantes del Plan de Identificación, Protección y Puesta en Valor del PHCF es la que se refiere a la utilización de este patrimonio para los fines que le son propios en orden a dar a conocer la realidad socio cultural y tecnológica del ferrocarril, y las formas de vida y de trabajo de las personas que lo han utilizado en el pasado. Esta utilización es lo que se denomina "Puesta en Valor", y por sus características diferenciales con la labor de identificación y protección (aunque indudablemente tiene aspectos comunes) es objeto de atención a través de un Programa específico denominado "Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Industrial Ferroviario".

La actuación sobre un bien o conjunto del PHCF (y del PIF en concreto) no tiene por objeto su almacenamiento, sino hacer posible su uso y disfrute por parte de los ciudadanos en general y de la comunidad científica en particular. Y es que, como señala la LPH al referirse a los Bienes de Interés Cultural (BIC), *"la defensa del Patrimonio Histórico de un pueblo no debe realizarse exclusivamente a través de normas que prohíban determinadas acciones o limiten ciertos usos, sino a partir de disposiciones que estimulen a su conservación y, en consecuencia, permitan su disfrute y faciliten su acrecentamiento"*.

La puesta en valor debe atender a los objetivos de la protección y preservación del PHCF que, como se ha señalado, son entre otros, el servir como recursos de exposición e interpretación de la historia técnica y humana, de explicación de la evolución científica, objeto de estudio y vista, etc.

Para ello, se diseña, como derivado del Plan, un "Programa de Puesta en Valor del PHCF" , que incluye los procedimientos y criterios generales sobre los procesos de gestión asociados. Igualmente se incluyen reflexiones sobre la *recuperación* de los bienes y conjuntos del PHCF.

4.1. Las formas de puesta en valor

Las formas más normales de puesta en valor de los bienes o conjuntos del PHCF son las siguientes:

- **En explotación o en activo.** Es la forma de puesta en valor de aquellos bienes o conjuntos del PHCF que continúan afectos a la explotación ferroviaria, lo que constituye una relevante forma de puesta en valor. Este caso se producirá, por ejemplo, con muchas estaciones ferroviarias, cuyos edificios tienen aún una larga vida útil y pueden, a la vez, cumplir su función natural de intercambiadores de transporte, y la de explicar la evolución y realidad de la historia y la cultura ferroviarias. En el caso de los bienes y conjuntos en uso, deben tenerse en cuenta algunos criterios de protección (y de recuperación en su caso) y de preservación para cuando dejen de estar en uso. También deben identificarse y rotularse debidamente para resaltar y comunicar su valor patrimonial.
- **Formando parte los recursos de museos y colecciones** (como museos, centros de interpretación del ferrocarril, colecciones, o talleres y centros de explotación de trenes históricos). En estos casos, los bienes y conjuntos del PHCF forman parte, junto con otros recursos de un discurso expositivo que puede tener como finalidad dar a conocer la historia del ferrocarril de la técnica, de la industrialización, explicar sus aspectos técnicos, entender su realidad actual, etc.
- **Formando parte de los recursos de explotaciones ferroturísticas.** En estos casos, el patrimonio sirve de soporte o de acompañamiento a una actividad turística y de relación con la naturaleza, que ayuda a contextualizar. Así a la vez que se protege y preserva el PHCF (que en el caso de los inmuebles no siempre pueden trasladarse a un museo o reutilizarse), se realiza una cierta labor de difusión y conocimiento de la historia y de la cultura ferroviaria, dinamizando a la vez el territorio sobre el que estos elementos se asientan y contribuyendo a la puesta en valor de otros recursos naturales o sociales próximos.

- Los bienes y conjuntos del PHCF pueden ser **reutilizados** como elementos complementarios, evocadores, decorativos o contextualizadores. Cuando se trate de inmuebles (e incluso ciertos muebles) puede proceder la reutilización para otros usos que permitan el empleo útil del elemento, su conservación y que sea visitado. La reutilización supone su uso para usos diferentes de aquel para el que fue concebido y construido, pero que son compatibles con su puesta a disposición de la sociedad. Así, por ejemplo, un edificio que en su día fue de una estación puede emplearse para centro cívico u oficinas municipales.

En este marco general, todos los elementos del PHCF (en explotación, reutilizados, en museos y colecciones, o en explotaciones ferroturísticas) deben tener la posibilidad de ser visitados y

Puesta en valor del PHCF

MUSEOS Y COLECCIONES DEL FERROCARRIL.-

Museos del Ferrocarril
Centros de Interpretación del Ferrocarril
Colecciones
Talleres y trenes históricos
Otros museos no ferroviarios

Preferencia Bienes y Conjuntos del PHCF y Bienes y Conjuntos de especial interés

EXPLORACIONES FERROTURÍSTICAS.-

Ecorail
Vías Verdes
Estaciones con encanto (Hoteles, restaurantes, albergues).
Trenes turísticos

Preferencia elementos complementarios (caso de los muebles) Bienes y Conjuntos del PHCF y Bienes y Conjuntos de especial interés solo inmuebles

EN EXPLOTACIÓN O EN ACTIVO.- Siguen cumpliendo su función primitiva, pero son protegidos, pueden ser recuperados, se identifican y difunden como integrantes del PHCF. (Placa, fichero PDF, teléfono 907 si aislado, etc.)

REUTILIZADOS.- Se emplean para usos diferentes del original, y de las museos y colecciones y de explotaciones ferroturísticas (Ej. Centro cívico, bibliotecas, oficinas municipales, etc.). Se pueden emplear también para la recuperación de otros bienes.

explicados a la sociedad, de una forma homogénea y coherente, sea cual fuere su forma de uso. Es por ello que en el “Programa de Puesta en Valor” se presta atención en un apartado específico a la difusión que incluye la creación de soportes informativos físicos y virtuales, puesta a disposición de información sobre la localización y características de los bienes y conjuntos, etc.

Por otra parte, y por lo que respecta a los elementos integrantes del PHCF que no están en uso o reutilizados, el destino más coherente con su puesta en valor será normalmente formar parte de



un museo o colección del ferrocarril o de una explotación ferroturística. Este tipo de uso se realiza a través de diversos productos y por centros asociados al Programa e integrantes de un Sistema.

4.2. Difusión de la existencia y características de los elementos integrantes del PHCF

Uno de los objetivos fundamentales del “Programa de Puesta en Valor” es asegurar que la sociedad tenga conocimiento (o accesibilidad al conocimiento) de la existencia de cada uno de los elementos integrantes del PHCF y de sus características más relevantes. Esta difusión, en la medida lo posible, empleará diversos soportes (escritos y sonoros) y en diferentes idiomas para que sea accesible a personas de varias nacionalidades, e incluso a personas con capacidades visuales o auditivas disminuidas.

La utilización de soportes electrónicos y de Internet permitirá la accesibilidad de la información a todas las personas, cualquiera que sea el lugar en el que se encuentran cuando desean acceder a esta información, lo que hará posible “universalizar” la accesibilidad al conocimiento de dicho Patrimonio.

La difusión del PHCF pretende, pues:

- Dar a conocer la existencia de los bienes o conjuntos y de sus características más relevantes a las personas interesadas, o bien porque tienen la intención de visitar el bien, o porque se encuentran ante él realizando una actividad turística o cualquier otra circunstancia.
- Dar a conocer la existencia de los bienes o conjuntos y de sus características más relevantes a las personas que están en otros lugares físicamente alejados de la ubicación del bien, pero tienen interés en el Patrimonio.

La difusión se debe realizar con las siguientes características:

- La información debe ser exacta y rigurosa
- Debe facilitarse la mayor accesibilidad a la información
- La identificación y la información básica será gratuita. Solo la información complementaria podrá ser, en ocasiones, de pago.
- La información habrá de ser homogénea en lo que se refiere al patrimonio y a los recursos que se encuentren juntos en el un mismo *centro*, de forma que se refuerce la idea de *sistema* y se faciliten la formas de acceso a la información.

4.2.1 Etiquetado de los bienes y conjuntos

Con el etiquetado de los bienes y conjunto del PHCF se pretende que cualquier persona que se encuentre ante el bien o conjunto que forma parte del PHCF pueda saber de qué bien se trata y que ha obtenido dicha consideración. El etiquetado se materializará normalmente una placa o rótulo (situado en el edificio o vehículo o pieza, o junto a ella) en la que se indicarían tres datos:



- Designador del bien o conjunto
- Autoría (sí se trata de una obra singular o fabricante, compañía ferroviaria y año de construcción)
- Su pertenencia al PHC y organismo propietario y/o gestor.

Así: *"Estación de Medina del Campo (Vicente Salas para la Compañía del Norte, 1902) / Bien integrante del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario / Propiedad de Adif /administrada por la Unidad de Negocio de Estaciones "*; o: *"Locomotora de vapor 242F2009 Confederación (Macosa para Renfe, 1955) / Bien del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario de especial interés"*

El etiquetado deberá realizarse en castellano e inglés, además del idioma oficial del lugar en que se encuentre el bien o conjunto, según la normativa que se establezca al efecto.

El texto del etiquetado será normalizado, pero el diseño y estilo podrá adecuarse a cada caso, respetando siempre el texto normalizado.

Cuando sea imposible que se lea el rótulo desde un punto accesible (por ejemplo, una máquina situada en un pedestal) o cuando haya varios objetos juntos (por ejemplo, piezas en un jardín) puede separarse el soporte del bien, o agruparse el etiquetado de varios bienes en un mismo soporte.

Cuando un bien esté integrado en un *centro* (por ejemplo, en un Museo o en un Ecorail) y se estime conveniente su identificación pero no sea integrante del PHCF, se empleará sólo el texto designador y la autoría, sin la indicación de la pertenencia al PHCF.

4.2.2 Información básica

La información básica sobre un bien o conjunto es una breve descripción del bien, o de su historia, de su singularidad y de su relevancia. Esta descripción básica no deberá pasar de 150 palabras y deberá realizarse en un estilo breve, conciso con frases de menos de 20 palabras y párrafos de menos de 4 frases.

4.2.3 Información completa

La información completa puede incluir un cuadro de características (formato tabla), y una información más amplia que la de la información básica. La tabla tendrá como máximo 3 columnas y 6 filas y el texto 480 palabras.

La información completa puede realizarse o de un bien o conjunto, o también de varios bienes o conjuntos agrupados cuya explicación interesa que sea conjunta.

4.2.4 Soportes

Los soportes con los que se facilitará la información serán los siguientes:

- Soportes para la lectura
- Placas o rótulos en el caso del etiquetado
- Rótulos en el caso del etiquetado + información básica
- Rótulos en el caso de etiquetado + información completa.
- Texto en Internet para etiquetado + información básica o etiquetado + información completa.

Los rótulos y textos en Internet podrán tener un logotipo del Centro en el que se pone en valor el bien o Conjunto, así como fotos del bien (actuales o histórica) con pie y firma en su caso.

4.2.4.1 Soportes sonoros

Los soportes sonoros deben ser de en MP3 para una mejor accesibilidad, y cada bien o conjunto tendrá hasta dos soportes en cada idioma: Uno, que contiene elementos del etiquetado y una información breve y no debe pasar de 45 segundos (para que cuando se suministre por teléfono se reduzca el coste a la persona que llama), y uno segundo de situación que pueda añadir hasta otros 50 segundos adicionales.

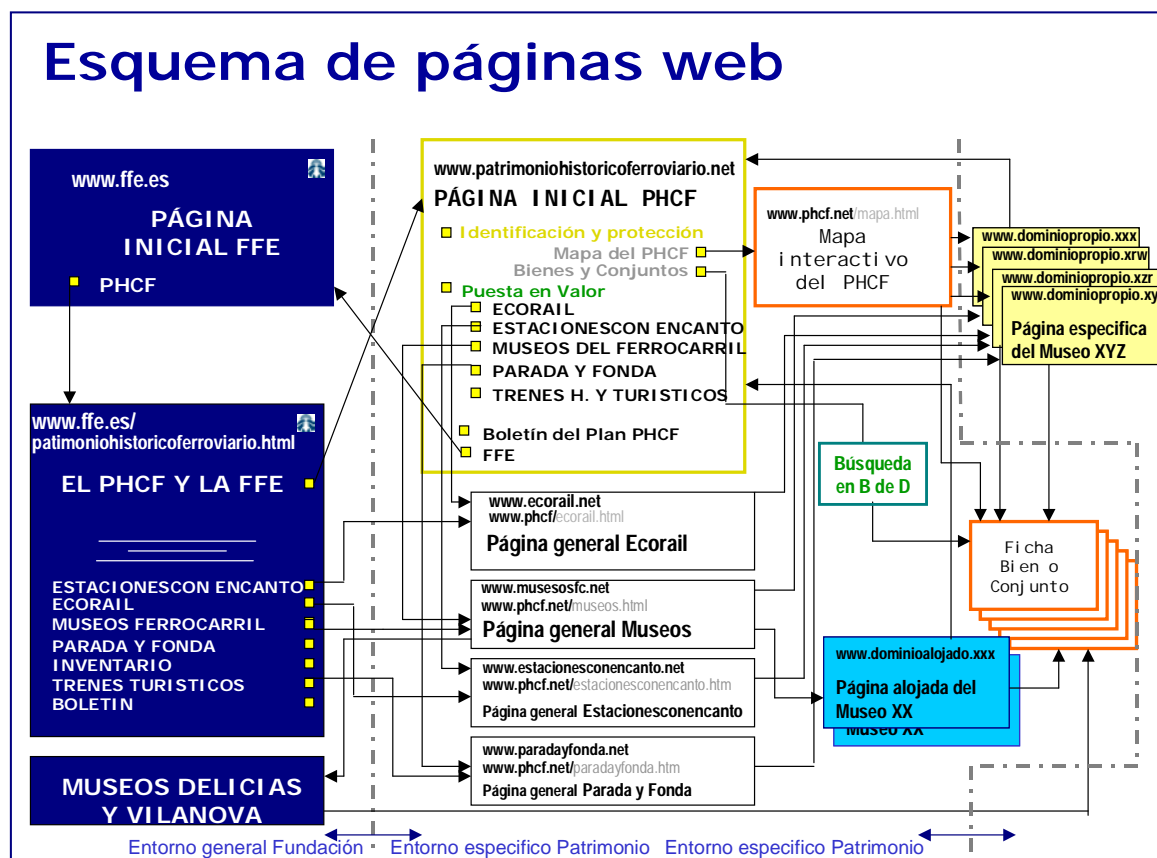
El soporte sonoro, en sus diferentes versiones, será accesible de las siguientes formas:

- Por descarga desde Internet facilitada desde la página del PCHF.
- Por descarga de un disco duro local (en museos o Ecorrailes, o trenes históricos) al reproductor de MP3 o teléfono móvil propiedad del visitante.
- Por entrega de un reproductor con varios textos, mensaje un alquiler o con una fianza.
- Por escucha desde un teléfono a través de un número de valor añadido (907) que se encuentre indicado en un lugar adecuado.

4.2.5 Difusión en Internet

La difusión a personas e instituciones que no se encuentran ante el objeto en cuestión o que desean investigar sobre el Patrimonio se realizará a través de Internet, sobre la base de una página web que sirva de portal de todas las actividades y elementos del PCHF.

El esquema de enlaces y relaciones entre la página web específica, las preexistentes de la Fundación o de sus centros y otras externas, así como con el motor de búsqueda, sería el recogido en el esquema:



4.2.6 Difusión para instituciones

Además de las actividades de difusión de la existencia de los bienes y conjuntos del PHCF y de sus centros de puesta en valor (cuyo destinatario es el público en general), deben realizarse actividades de difusión y comunicación dirigidas a las instituciones y personas que están directamente relacionadas con la puesta en valor del PHCF.

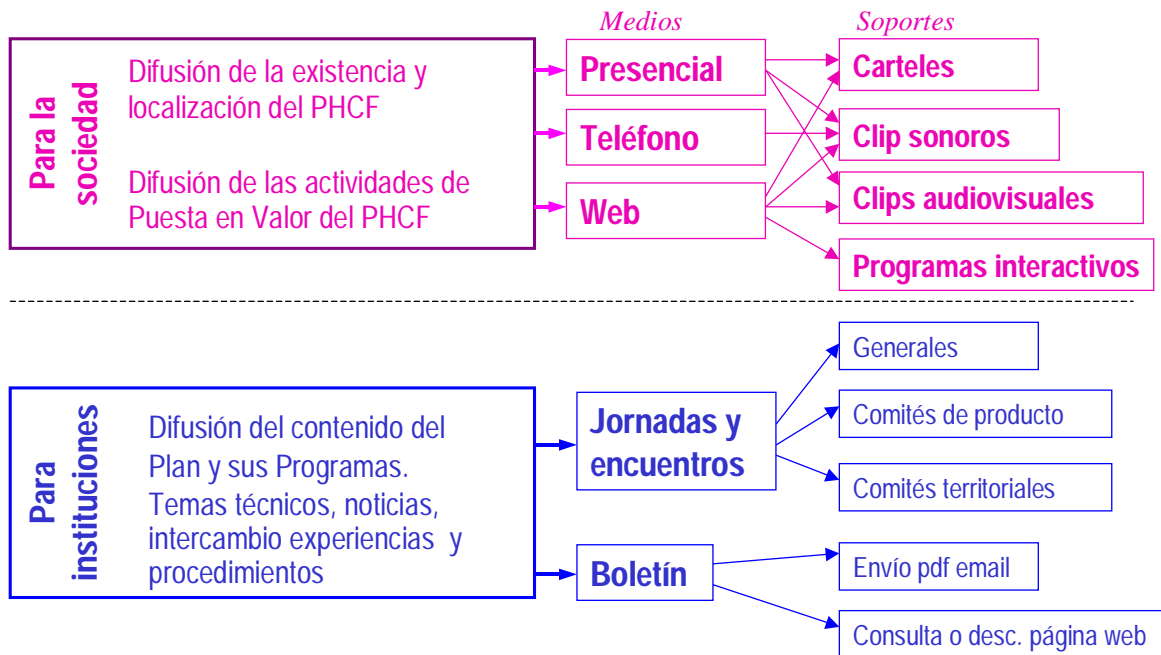
Esta actividad de difusión se referirá a los avances generales del Plan, a las experiencias de los diferentes centros de puesta en valor, a la difusión de las fuentes documentales, etc.

Se realizará básicamente por dos canales comunicativos:

- El Boletín del Plan del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario

- La celebración de jornadas y encuentros entre las personas y centros implicados.

Alcance de las actividades de difusión



4.3. Recursos audiovisuales

La puesta en valor del PHCF puede requerir del apoyo de recursos audiovisuales que, cada vez más, son requeridos para facilitar la comprensión y además que permiten aportar apoyos importantes a la tarea de puesta en valor.

Para ello, dentro del desarrollo del Plan, es preciso diseñar un sistema eficiente de gestión de los recursos audiovisuales que atienda diversos aspectos.

4.3.1 Fuentes audiovisuales primarias

Se denominan fuentes primarias a aquellos documentos audiovisuales que, sea cual fuere su soporte y formato, contienen una información relevante y que deben ser indexados e identificados como tales para que, combinados con otros, puedan dar lugar a productos finales.

Al respecto, se realizarán las acciones siguientes:

- Se establecerán los diferentes formatos de 'entrada' del material de audio y video.
- Se establecerán el o los diferentes formatos en los que la Fundación desea mantener y preservar copia, así como conocer otros archivos existentes.
- Se establecerán los métodos de conversión para su recuperación y conservación. En este punto hay que tener en cuenta que posiblemente habría que realizar, sobre cierto material, tareas de recuperación y restauración.
- Se establecerá un indexado para la correcta ordenación del material conservado.
- Se realizará una labor de localización de material preexistente y de las condiciones de su utilización.

4.3.2 Productos audiovisuales finales: formatos y usos

El material audiovisual puede tener diferentes usos y funciones dentro de los centros de Puesta en valor del PHCF. Cada uno de estos usos puede requerir el empleo de diferentes formatos de productos, por lo que es preciso realizar una definición de cada uno de los usos /formatos.

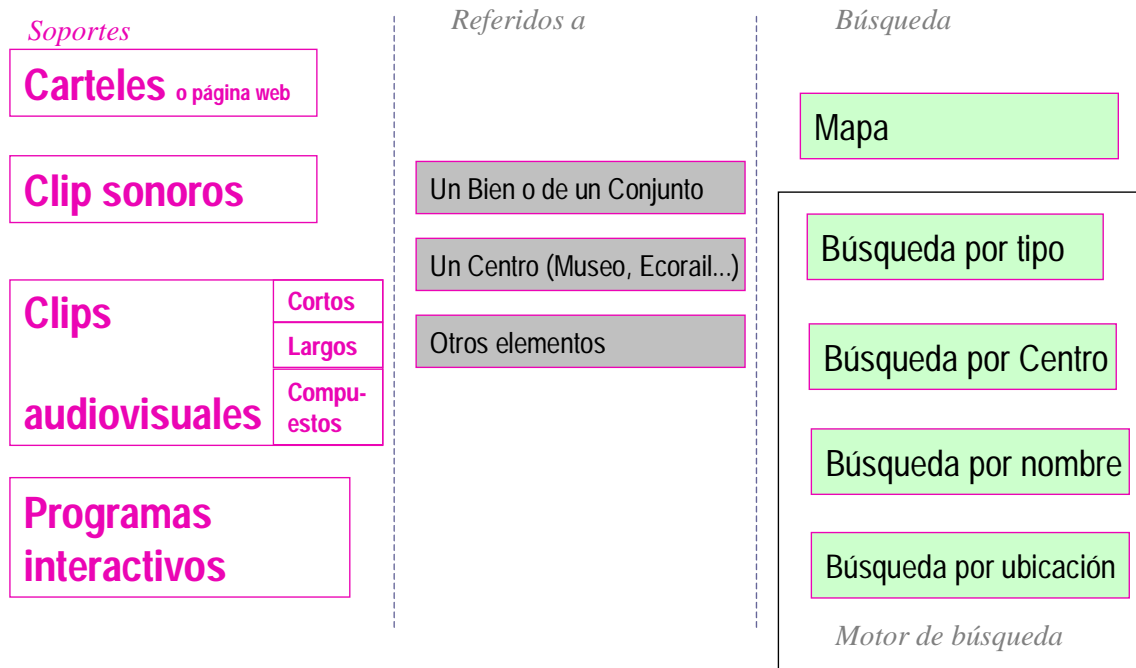
A estos efectos, se estima que los formatos pueden clarificarse en los siguientes grupos:

- Formatos simples
 - Clips. Productos de hasta 3 minutos de duración con imagen y sonido que generalmente tienen como utilidad informar sobre las características de un bien o conjunto en un pantalla situada junto a él; o servir de parte o complemento en un

producto compuesto; o cumplir una función de ambientación o de ilustración. Incluye los anuncios publicitarios no actuales

- Cortos. A su vez, dentro de ellos: Anuncios no actuales, NODOS (Noticias y Documentales), documentales y películas promocionales o divulgativas. Cortometrajes.
- Películas de cine comercial
- Formatos compuestos
 - Bloque de programación para museos
 - Audiovisuales
 - Aplicación multimedia (para distribuir en CD o DVD o Internet)
 - Noticiarios

Elementos de difusión. Clases y búsqueda



4.4. Los productos ligados específicamente a la Puesta en Valor del PHCF

Dentro del Programa de Puesta en Valor del PHCF, se incluyen, como ya se ha expuesto, actividades con un trasfondo común pero de diferente naturaleza. Por una parte se encuentran centros de carácter cultural, histórico y divulgativo (como son los museos y colecciones del ferrocarril); y por otro, actividades turísticas y relacionadas con la naturaleza, cuya función en relación el patrimonio ferroviario es diferente, pero complementaria de las anteriores.

Ello sugiere la definición de diversos productos, en los que puedan englobarse de forma armónica actividades análogas, ofreciendo además a los visitantes o la sociedad una percepción más ajustada a la realidad de lo que pueden esperar de cada uno de los centros.

4.4.1 Museos y colecciones del ferrocarril

Bajo el epígrafe general de “Museos y colecciones del ferrocarril” se engloban todos aquellos centros que de forma permanente o temporal divulgan y explican la cultura y la historia ferroviaria, y promocionan el modo de transporte ferroviario y dan a conocer a la sociedad sus peculiaridades.

Estos centros emplean para realizar su función diversos recursos: unos son integrantes del PHCF y otros no.

Cada uno de estos centros tendrá una calificación (museo, centro de interpretación, colección), en coherencia con su actividad y con la legislación vigente al respecto en la Comunidad Autónoma en que esté ubicado.

Los productos concretos que se agrupan en este concepto serían los siguientes:

- Museos del ferrocarril
- Centros de interpretación del ferrocarril
- Exposiciones ferroviarias
- Trenes y talleres históricos

4.4.2 Explotaciones ferroturísticas

Las explotaciones ferroturísticas tienen por objeto atraer a personas que se desplazan por turismo, y pueden realizar actividades relacionadas directa o indirectamente con el mundo ferroviario. Estas actividades aportan un público adicional, que puede ser diferente del directamente interesado en conocer el Patrimonio o la historia y la cultura ferroviaria. Por ello,

con la utilización del PIF en este tipo de explotaciones, se amplía de forma importante el número de personas que pueden disfrutarlo y conocerlo.

Por otra parte, estas actividades turísticas, generan valor económico que puede emplearse en parte para recuperar el PIF, y además ofrecen un mayor número de lugares y espacios, así como una mayor cobertura geográfica para la puesta en valor del este Patrimonio.

Los productos englobados en este grupo serían los siguientes:

4.4.2.1 Ecorail®, (www.ecorail.net)

Se englobarían en este producto aquellas actividades cuyo atractivo principal sea el empleo de las líneas ferroviarias para la circulación por la vía de vehículos ligeros, diferentes de trenes, que permitan realizar una cierta actividad deportiva o de aventura sobre la propia vía. Así, como pueden ser los basados en ciclorailes, dresinas, vagonetas, zorrillas, etc., tanto de tracción humana como motorizadas como producto que se materializa en explotaciones concretas con nombres compuestos como “Ecorail del Cardener”.

4.4.2.2 Estaciones con encanto®.

Bajo esta denominación se encuadran aquellos establecimientos hosteleros (hoteles, casas rurales o restaurantes) ubicados en estaciones, edificios o vehículos ferroviarios, que pueden formar parte o no del PHCF e incluir bienes complementarios del mismo.

Desde el punto de vista de la puesta en valor del PHCF el interés de este producto deriva de que la atracción de visitantes a los mismos se produce no sólo por constituir elementos patrimoniales ferroviarios de interés, sino que generalmente va unida a otras actividades de ocio, como el turismo rural, el turismo de aventura, el turismo cultural, disfrutar de la gastronomía del lugar... De esta forma, acceden al conocimiento del PHCF personas que quizá no hubieran estado interesadas en él.

Estos establecimientos, además de estar acondicionados para la actividad que desarrollen, incluirán en su decoración y ambientación elementos pertenecientes al PHCF que cumplirán tres condiciones:

1. La inclusión de estos elementos se realizará con rigor histórico. Se tratará de elementos que originalmente estuvieron en este tipo de estaciones o que son coetáneos y totalmente contextualizados. Podrán ser elementos originales, si todavía están disponibles, o reproducciones fieles de los mismos.

2. A través de estos elementos se explicará la historia técnica y social del ferrocarril, sobre todo en la zona en la que esté ubicado, cómo se realizaban los trabajos o la incidencia del tren en la vida cotidiana de la época.
3. Serán un elemento más de atracción para visitar la zona ya que además de su importancia dentro del PHCF, complementarán otras actividades ferroturísticas que se encuentren próximas al lugar, dándoles valor y aportando la necesaria masa crítica. Así, si hay una estación con encanto en la proximidad de un Ecorail o un museo del ferrocarril, será fácil conseguir para cada uno ellos más visitantes, reforzando las sinergias de la temática común.

La FFE, a través del Programa de Puesta en Valor del PHCF, apoyará la creación de establecimientos. Como primer requisito, los establecimientos deberán asociarse al Sistema de Centros de Puesta en Valor, y a partir de este momento podrán recibir apoyo de diversas formas:

1. Recibiendo toda la ayuda posible para que la ambientación del establecimiento sea la adecuada, a través de cesiones de elementos originales gestionados por la FFE o bien facilitando los lugares en los que se pueden adquirir, donde son fabricados siguiendo los planos facilitados por la FFE, a precios de coste.
2. Facilitando información, las normas de estilo para la rotulación, fotografías u otros elementos audiovisuales que permitan realizar los soportes informativos de los distintos elementos patrimoniales, ayudando así a su fácil identificación por utilizar todos los asociados elementos comunes.
3. Posibilitando la ampliación de instalaciones con vehículos ferroviarios u otros elementos. Teniendo en cuenta que las administraciones ferroviarias normalmente no venden instalaciones, sino que las alquilan, esta solución de ampliación es menos costosa, ya que supone una inversión menor para la obtención de superficie adicional y con la posibilidad añadida del traslado a otra ubicación llegado el caso.
4. Realizando la difusión conjunta de todos los establecimientos que pertenecen al Sistema, lo que redundará claramente en beneficio de cada uno de los asociados.
5. Un soporte fundamental a la hora de desarrollar estos negocios será la experiencia de otros similares, experiencia que se podrá compartir en las reuniones que se realizarán periódicamente entre productos del mismo tipo, por un lado, donde se pondrán en común problemas surgidos, soluciones aplicadas y éxitos conseguidos; y por otro lado, en las reuniones de productos diferentes dentro de la misma región.

Si se dan las condiciones adecuadas, se podrán dar casos en los que, próximos al establecimiento hostelero y bajo su gestión, sería posible ubicar Centros de Interpretación con la historia de la línea ferroviaria, la incidencia en el entorno y diversas características destacables de la misma, ampliando la información que se facilita en la "Estación con Encanto"; o incluso lugares en los



que, por ser cercanos a otro tipo de productos turísticos como podría ser una Vía Verde, se pudiera facilitar un servicio complementario a este producto, por ejemplo, un Centro de Interpretación integrando todos los productos de la zona y sus antecedentes y evolución; o incluso un lugar para alquilar bicicletas para hacer recorridos por la Vía Verde o algún servicio similar.

4.5. El Sistema de Centros de Puesta en Valor del PHCF

Si se exceptúa el caso de los bienes y conjuntos del PHCF en explotación y el de aquellos que son reutilizados, la más extendida forma de puesta en valor de los bienes y conjuntos integrantes del PHCF (especialmente para lo que se refiere a los vehículos y otros bienes muebles y los declarados de *especial interés*) es su empleo como recursos en Centros de difusión de la cultura ferroviaria (museos y colecciones del ferrocarril) o en explotaciones Ferroturísticas.

Para ello, el Programa de Puesta en Valor tiene como principios inspiradores son los siguientes:

- Se precisa una gestión descentralizada, realizada por centros de diferente propiedad y naturaleza jurídica, de forma que se puedan aprovechar recursos de todo tipo, buscando la colaboración de diferentes organismos, entidades, personas y empresas.
- Cada uno de los centros debe especializarse para cumplir una función concreta dentro del sistema, evitando las duplicidades y lagunas en el conjunto de la función expositiva e interpretativa de los centros del sistema.
- Los centros deben tener un tamaño adecuado a las posibilidades de sus promotores, y no deben ser demasiado grandes para reducir los riesgos derivados del eventual fracaso de uno de esos centros. Sin embargo, la masa crítica necesaria debe alcanzarse por la colaboración entre diferentes centros próximos, por lo que el criterio de la proximidad geográfica entre centros (y su funcionamiento coordinado) es un criterio de diseño del sistema.
- El diseño de la función de cada uno de los centros debe hacerse con visión global del conjunto del patrimonio, su ubicación y características, y ateniendo a las posibilidades reales en cada punto del territorio.
- Los distintos centros deben formar un sistema, no sólo en el sentido de complementar y enlazar sus discursos expositivos, sino también buscando sinergias operativas, ayudándose unos a otros para alcanzar la masa crítica necesaria.

4.5.1 Razones para la gestión descentralizada

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles gestiona directamente dos centros: los Museos del Ferrocarril de Madrid y de Vilanova i la Geltrú (este último forma parte además del sistema de Museos de la Ciencia y de la Técnica de Catalunya), pero se estima como una política necesaria para puesta en valor del patrimonio la existencia de otros centros y explotaciones, ubicados en todo el territorio nacional y gestionados por terceros, por varias razones:

- El sistema ferroviario público, (articulado en lo que se refiere a la protección del PHCF por la FFE) no tiene recursos económicos humanos ni espacio físico para realizar, en exclusiva, la puesta en valor del PHCF.
- Existen grupos locales o especializados con posibilidad de conseguir recursos y con conocimientos, capaces de contribuir a la puesta en valor del PHCF.
- Una parte importante del PHCF está constituida por inmuebles que no se pueden o deben trasladar.
- La amplia cobertura geográfica del ferrocarril (y su correspondiente responsabilidad social) sugiere un sistema descentralizado de puesta en valor del patrimonio, lo que además permite valorar los elementos locales diferenciales.
- La amplitud de campos abarcados por el ferrocarril sugiere que los elementos patrimoniales pueden servir en Museos y Centros de interpretación de otras materias (minería, emigración, locales o regionales, ciencia y técnica, etc.).

Por las mismas razones, debe abordarse la posibilidad de contar con varios centros móviles, que permitan llevar a todo el territorio nacional Museos, exposiciones o centro de interpretación que apoyen coyunturalmente a otros centros existentes y puedan llevar el patrimonio a lugares donde habitualmente no es posible la realización fija o estable de actividades de puesta en valor.

4.5.2 Necesidad del Sistema

La existencia de multiplicidad de centros que pueden ser gestionados y financiados de forma diversa, perseguir objetivos distintos y, en fin, responder a criterios varios, plantea sin embargo un potencial problema en cuanto a la posible falta de coherencia en el discurso de difusión, repitiéndose unos elementos y faltando otros, y obteniéndose en su conjunto el resultado menos valioso que el que podría obtenerse con los mismos recursos y un mayor nivel de coordinación.

Por ello, la FFE se plantea crear un Sistema *de centros asociados al Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario* (a la que serán invitados a sumarse los centros existentes) al que podrán adherirse los diversos centros, con tres niveles, según el grado de implicación y colaboración recíproca:

- Centro de referencia
- Centro asociado
- Centro colaborador

Los centros asociados a este Programa (e integrantes, por lo tanto, del Sistema) serían organismos y/o instituciones públicos y privados que tengan competencia, capacidad e interés en conservar,



poner en valor, dar a conocer y recuperar el PIF, estableciendo de este modo un entramado de colaboración entre instituciones interesadas en el intercambio, cuidado y puesta en valor de los diferentes bienes patrimoniales ferroviarios. Dicho Programa será el encargado de articular el Sistema, ofreciendo desde la FFE asesoría profesional, soporte técnico y legal; facilitando las gestiones entre las diferentes instituciones, haciendo posible el intercambio de bienes, facilitando la tramitación de préstamos y depósitos de los mismos; promoviendo actividades conjuntas de formación y capacitación etc. La FFE definirá los requisitos necesarios para formar parte de dicho Sistema, estipulando los deberes y obligaciones correspondientes a los asociados, y estableciendo los controles necesarios para lograr una gestión ordenada.

En coherencia con ello, para recibir en depósito o en cesión fondos del PHCF en lo sucesivo, cualquier centro debe estar incluido en este Sistema, lo que supondrá una vinculación mayor con la Fundación y la garantía de un funcionamiento más armónico con los diversos centros.

4.5.3 La especialización

Dentro del Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario, un criterio de organización es la especialización de cada uno de los centros, de forma que, con independencia de que cada uno pueda contar con sus propias colecciones de pequeño material (gorras, faroles, banderines, billetes, compostores), y dando por supuesto que cada uno tendrá normalmente una especialización en la difusión de la historia y peculiaridades del ferrocarril en su entorno más próximo, es deseable fomentar en los centros una especialización temática, de manera que puedan recibir Bienes del PHCF de una determinada materia y explicarla con la suficiente profundidad, alcanzando un nivel de detalle que resulta imposible alcanzar en cada materia en los museos generales, que a su vez tendrían una función fundamental de integrar el conjunto del sistema ferroviario y orientar técnica e históricamente la labor de los museos y colecciones asociados.

Ejemplo de posibles Museos especializados y recursos físicos necesarios

Museos temáticos

	Vías descubiertas	Vías cubiertas	Vías con foso	Vehículos expuestos	Vehículos para exposición	Salas	Espacios abiertos	Circuito
Museo del Paso a Nivel y comunicaciones	2000 m lineales	No	No	No	No	Si (1)	Junto a la vía	Si
Museo de la electrificación	200 m	50 m	No	1 o 2	No	Si (1)	Junto a la vía	Si
Museo de la señalización y comunicaciones	4 x 200	No	No	No	No	Si (2)	Junto a la vía	Si
Museo el tren y el correo	150 m	No	No	4 o 5	Los mismos	No	No	No
Museo automotores y servicios regionales		4x 80 Vivas	Si	12 cajas		Si (3)	No	Si
Museo unidades y servicios cercanías		3 x 100 Vivas	Si	12 cajas		Si (3)	No	Si
Museo de la tracción (vapor, diesel, eléctrica)		3 x 60	Si	7		Si (2)	Si	No
Viajes en tren	(hasta 200 m)		No	(hasta 5)	Si, 3 o 4	Si	No	No
El tren y el cine	100		No	2 o 3	C.Cine+Tlgo III	No impres.	No	No
Imágenes del tren (La publicidad)	150		No		4 o 5	No impres.	No	No
Sonidos del tren	No	No	No	0 o 1		Si	No	
El trabajo en el ferrocarril	100	75	Si	3	(1 o 2)	Si (3 o 4)	Si	No
La red ferroviaria	100	No	No	1	(1 o 2)	Si (3o 4)	Si	No
Ferrocarriles, puertos y nieve	150	No	No	3 o 4		Si (1 o 2)	Si	No
La estación del tren	100	No	No	2 o 3	No	Si 4 o 5	No	No
El tren y la vida cotidiana	No	No	No	No		1 (60 x 4 m)	No	No
El tren Talgo	No	5 x 100	Si	5 trenes	Si, 3 o 4		2	Si
Comunicación e Información (La publicidad)	No	No	No	0 o 1	4 o 5	No impres.	No	No

Exposiciones

La Compañía del Norte
 Tractores y locomotoras industriales
 El tren y el carbón
 Memoria de las líneas cerradas
 Las traviesas

De acuerdo con este criterio de especialización, y la compatibilidad de la misma con la explicación de la historia y la realidad del ferrocarril en las zonas implicadas, un centro dedicado a los museos y colecciones del ferrocarril, podrá tener, además de los servicios generales, diversas zonas expositivas.

4.5.4 Coordinación temática y territorial de los centros asociados al Programa de Puesta de Valor del PHCF

La existencia de diversos (y quizá muy numerosos) centros asociados al Programa en cada uno de los productos asegura a través de los convenios de asociación al Programa de Puesta en Valor del PHCF presenta un primer grupo de ventajas tanto para los asociados como para el conjunto del Sistema. Pero además, se abren de un otras dos posibilidades de coordinación:

- una entre los centros de un mismo producto, a través de los que denominará Comité de Pilotaje del Producto,
- otra, territorial; a través de la red regional de centros de puesta en valor.

4.5.4.1 Comités de pilotaje de producto

Para cada uno de los productos que concretan la Puesta en valor del Patrimonio se creará Comité de pilotaje integrado por todos los centros y por la dirección del Programa de Puesta en Valor del Patrimonio.

En este Comité, se tratarán todos los temas de interés común del producto diferentes de las relaciones con el propio Programa y con la Fundación. Así, se pueden tratar temas como seguros de las actividades, compras conjuntas, códigos de “buenas prácticas” en la explotación del producto, contratos con los operadores de servicios, etc.

4.5.4.2 Comités regionales

Todos los operadores que tienen actividades en el mismo territorio deben colaborar entre sí para tratar temas de interés común, tales como entradas combinadas, coordinación de horarios, folletos, intercambio de actividades, etc.

4.5.5 Derechos y deberes de los centros asociados

El formar parte del Sistema y estar asociado al Programa otorga a los asociados una serie de derechos y obligaciones. Algunos son específicos del producto de que se trate, y otros son particulares del caso concreto, pero habrá algunos generales que, salvo excepciones puntuales justificadas, podrían ser:

- Recibir en cesión bienes muebles del PHCF estatal
- Recibir en arrendamiento, en condiciones preferentes de plazo, bienes inmuebles del PHCF.
- Poder acceder en condiciones preferentes a la adquisición de bienes complementarios o a piezas o a bienes ferroviarios no integrantes del PHCF.
- Aparecer en la página web oficial y en todos los soportes informativos sobre el PHCF.
- Utilizar las marcas y logotipos del PHCF y de su Red de centros asociados.
- Recibir asesoramiento por parte de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y avales técnicos sobre los proyectos concertados.
- Participar en los foros de seguimiento y evaluación del Programa que se celebren (al menos uno al año).
- Recibir una exclusividad en su ámbito territorial en los que se refiere al tema en que se especialice, sin perjuicio de la complementariedad con otras explotaciones cercanas.

Y también implica para los asociados algunas obligaciones:



- Custodiar los bienes recibidos en cesión o alquiler de acuerdo con los términos del convenio; proteger el patrimonio, recuperarlo en lo posible con la supervisión técnica de la FFE, y comprometerse a no realizar ninguna acción que pueda suponer pérdida de capacidad de gestión por sus propietarios, y oponerse a las que se produzcan.
- Emplear la marca, logotipos y símbolos del Plan y de Patrimonio en la forma que se determine. Mantener en su caso los símbolos y elementos de patrocinadores que hubiere.
- Facilitar la información sobre precios, horarios de apertura, servicios, etc. y mantenerla, mientras no se informe de cambios.
- Dar preferencia dentro de su actividad a las actividades divulgativas de la historia y técnica ferroviaria.

4.6. Procedimientos relacionados con la puesta y recuperación en valor del PIF

La distribución de los elementos integrantes del PHCF (los existentes y los que se puedan incorporar en el futuro) entre los diferentes centros asociados al Programa, debe realizarse con una visión de conjunto y de largo plazo, y de acuerdo con unos criterios objetivos y transparentes que puedan orientar a los diferentes centros en lo que se refiere a su actividad y su coordinación con los demás.

La asignación de los inmuebles es menos problemática porque su carácter ligado a una ubicación concreta determina, en general, la explotación o centro al que deben estar asignados, por lo que se expondrán los criterios que se refieren a los bienes muebles no documentales.

4.6.1 Procedimiento

El procedimiento deberá asegurar los siguientes principios:

- Se canalizará hacia la Comisión creada al efecto.
- Los miembros de la Comisión serán informados antes de la reunión de las peticiones que se van a analizar, los antecedentes del peticionario toda la información que estime relevante. También serán informados de la calificación del bien cuya cesión se pretenda, y si no ha sido analizado, de una impresión al efecto del responsable del Plan PHCF.
- Como consecuencia de la reunión se elaborará una ficha sobre la decisión adoptada, que será firmada por los asistentes a la reunión, y con esa ficha se elaborará el contrato o convenio de cesión, de acuerdo con los modelos establecidos.
- El borrador de convenio o contrato será informado y visado por la Dirección de Asesoría Jurídica y firmado en nombre de la FFE por el Director Gerente.

Condiciones a recoger en los convenios:

- Se determinará si el bien es para su exhibición, reparación y para su explotación.
- Se indicará que debe estar rotulada la procedencia del bien (cesión por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles) sin que ningún otro rótulo pueda prevalecer sobre éste, ni en dimensiones ni en posición. Asimismo, se preverá que todos los rótulos de propiedad, gestión, reparación, etc. deberán estar en ubicaciones que sean compatibles con el aspecto original del vehículo, o en su defecto deberán ser fácilmente removibles.
- No se cederá el bien si es de especial interés, salvo excepciones justificadas.

- Si es bien complementario, se podrá contemplar la posibilidad de la adquisición posterior por el interesado, sin pasar por el activo de la Fundación.
- No se asumirán responsabilidades sobre la admisión a circulación de los vehículos históricos.
- Se establecerá la necesidad de suscribir seguros de responsabilidad civil y daños para los vehículos destinados a circular.
- Para estos vehículos se establece que deberán operar siempre cumpliendo la normativa aplicable y que el operador será la Fundación.

4.6.2 Criterios de preferencia en la asignación de los bienes muebles no documentales

Los criterios recogidos en este documento para decidir la forma de puesta en valor (en concreto de la asignación a los diferentes centros y explotaciones) son orientativos y no ofrecen una solución única, debiendo quienes los aplican poner en relación unos criterios con otros para adoptar la mejor solución.

Se establece el principio de que para recibir la cesión de un bien o conjunto del patrimonio es preciso estar asociado al Programa de Puesta en valor del PIF.

Igualmente se establece el principio de que aquellos bienes o conjuntos que sean propiedad de Adif, Renfe-Operadora o de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, tanto si son declarados integrantes del PHCF como (más aún) si tienen carácter de interés especial no serán enajenados, sino cedidos manteniendo la propiedad pública. Los bienes complementarios del PHCF sí podrían ser o bien cedidos o bien enajenados.

Los criterios generales de preferencia en la asignación de cada uno de los BMnD del PIF serán (por orden de prelación) los siguientes:

Museos de la FFE.- Tendrán preferencia absoluta para la puesta en valor de los Bienes y Conjuntos del PHCF los Museos del Ferrocarril de Madrid Delicias y de Vilanova i la Geltrú.

Museos y colecciones del ferrocarril.- Tendrán preferencia los museos y colecciones del ferrocarril sobre otros museos como los de la ciencia, del transporte, museos territoriales, etc. También tendrán preferencia los museos y colecciones del ferrocarril sobre las explotaciones ferroturísticas. Las explotaciones ferroturísticas preferentemente recibirán bienes complementarios (en lo que se refiere a los muebles), o inmuebles, pero los bienes muebles que sean declarados del PHCF serán destinados preferentemente a los museos y colecciones del Ferrocarril.

Preferencia de los criterios de especialización temática y geográfica.- Cada museo o colección del ferrocarril, tendrá una especialización temática y otra geográfica. La coherencia con la especialización temática será un criterio de preferencia a la hora de asignar los bienes muebles no documentales del PIF. La especialización geográfica se considera también, pero la coherencia temática tendrá preferencia sobre la coherencia territorial salvo casos excepcionales muy singulares y justificados, dada la vocación móvil de los equipos de transporte.

Preferencia de los usos que permiten la recuperación.- Tendrán preferencia aquellos usos que permitan la recuperación del elemento, por disponer de los recursos y posibilidades técnicas. El criterio de la recuperabilidad tendrá especial valor en el caso de los bienes y conjuntos declarados de interés especial.

Preferencia para centros en funcionamiento.- Tendrán preferencia los centros en funcionamiento para ampliar sus colecciones o recursos dándoles unidad, respecto a los centros de reciente o futura creación. Esta preferencia se aplicará especialmente respecto a aquellos bienes que completen conjuntos o elementos, y que sean fundamentalmente complementarios.

Preferencia para las iniciativas con recursos disponibles.- A fin de poder aprovechar de la mejor manera posible los recursos económicos y humanos disponibles, tendrán preferencia en las asignaciones aquellos usos que dispongan de fondos disponibles con mayor liquidez y grado de compromiso.

Apoyo de organismos públicos.- Se otorgará una prioridad mayor a aquellos usos que estén avalados por el interés de autoridades locales regionales o nacionales de manera formal, sobre aquellos otros solo apoyados por particulares. Un mayor número de apoyos a diversos niveles de la administración supondrá una mayor preferencia.

Preferencia para los usos abiertos al público.- Tendrán preferencia los centros y explotaciones ya abiertos regularmente al público, sobre aquellos que no estarán abiertos. Dentro de los centros abiertos, tendrán preferencia los centros con mayor número de visitantes sobre los de menor número de visitantes previstos.

Preferencia para centros no lucrativos y de interés social.- Tendrán preferencia los usos no lucrativos sobre los lucrativos y los fines de interés social sobre los de interés privado.

4.7. Recuperación de los bienes y conjuntos del PHCF

A lo largo de vida útil, los bienes y conjuntos se van deteriorando, perdiendo piezas o empeorando su estado de conservación. Por otra parte, en muchas ocasiones, se realizan en los bienes diversas modificaciones a fin de modernizarlos, alargar su vida útil o mejorar su funcionalidad. Ello afecta tanto a los inmuebles (estaciones con planta y funcionalidad y decoración y rotulación reformada) como al material rodante.

La recuperación de los bienes y conjuntos del PHCF se refiere a dotarlos de sus características y elementos originales o de aquellos que son más útiles para la forma de puesta en valor que se pretenda.

La razón de la necesidad del proceso de recuperación estriba en que en muy pocas ocasiones los bienes y conjuntos del PHCF, cuando son identificados como tales o incluso cuando comienza su puesta en valor, tienen las características más adecuadas para ello.

4.7.1 Criterios para la recuperación

La decisión de recuperar un elemento, o de hacerlo parcialmente, y en su caso la decisión sobre a qué estado se recupera (puede ser al original, al que tuvo durante más tiempo, o al último de la vida útil) debe hacerse atendiendo a criterios que tengan en consideración tanto las posibilidades técnicas y la disponibilidad de recursos y de la información adecuada, como a otros criterios relativos al papel que debe jugar el elemento en relación con el papel que el bien o conjunto deba jugar en relación con la puesta en valor del PHCF.

4.7.2 Procedimientos de recuperación

Para la adecuada recuperación de los bienes y conjuntos del PHCF, en primer lugar es necesario disponer de la información necesaria para poder tomar las decisiones adecuadas y valorar la oportunidad posibilidad y resultados de la recuperación.

5. ACTUACIONES DE CARÁCTER NORMATIVO Y FINANCIACIÓN

Para la efectiva materialización de las ideas y la concreción de los procesos expuestos en los capítulos anteriores, parece conveniente contar con una normativa adecuada.

En el presente capítulo se expone cómo de forma voluntaria puede asumirse la protección por las empresas públicas ferroviarias, en tanto en cuanto se produce una legislación específica sobre el tema, también se exponen posibles ideas para la protección legal correspondiente, y finalmente se completa el capítulo con algunas ideas sobre la financiación de la gestión del patrimonio.

No es preciso repetir aquí las razones (ya expuestas en este documento) por las que la segregación empresarial del sector (y la posible entrada posterior en el sector de otras nuevas empresas operadoras de servicios de transporte) suponen a la vez una amenaza y una oportunidad para la protección del PHCF.

Por ello, parece oportuno aprovechar la ocasión para incluir unas normas legales, necesariamente genéricas, que sirvan para dejar testimonio del interés de la sociedad y sus gobernantes por la cuestión, para prevenir los posibles efectos perjudiciales la Ley sobre la conservación del PHCF y para sentar las bases de una política de protección y gestión de estos bienes.

5.1. La cuestión del PHC en desuso en la LSF

La Ley del Sector Ferroviario, en sus disposiciones adicionales, establece las líneas generales de la asignación de activos entre Renfe-Operadora, Adif y el propio Estado.

Así, establece la disposición adicional primera que *“Mediante orden del Ministro de Fomento, se determinará qué bienes muebles e inmuebles de los que hasta la fecha de entrada en vigor de esta ley han pertenecido o estado adscritos a Renfe son necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario. Dichos bienes pertenecerán a Renfe-Operadora. Los restantes se mantendrán en el patrimonio del Adif. Se consideran, en todo caso, de titularidad del Adif: a) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de esta ley, sean de la titularidad del Gif o que estén adscritos a él. b) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de esta ley, sean patrimoniales de Renfe, salvo aquellos que el Ministerio de Fomento, mediante orden, determine como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario. c) Los bienes y derechos patrimoniales de titularidad estatal que, en la fecha de entrada en vigor de esta ley, estén adscritos a Renfe salvo aquellos que el Ministerio de Fomento determine, mediante orden, como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario. d) Todos los bienes de dominio público o patrimoniales que configuran la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. e) Todas las estaciones, terminales y otros bienes inmuebles que resulten permanentemente necesarios para la prestación de los servicios que constituyen su actividad. No obstante lo anterior, las líneas que, hasta la fecha de entrada en vigor de esta ley, estén siendo administradas por Renfe, dejarán de pertenecer o estar adscritas a ésta y se integrarán en el patrimonio del Estado, con la excepción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla que pasará a ser de titularidad del Adif”*.

Según la Ley del Sector Ferroviario: *“Renfe-Operadora tendrá, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular. Se incorporan al patrimonio de Renfe-Operadora todos los bienes muebles e inmuebles de Renfe que sean necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario o que se estimen convenientes para garantizar su equilibrio financiero”* (Disposición adicional tercera de la LSF).

Por otro lado, y por lo que se refiere a las líneas cerradas o abandonadas, establece la Ley que: *“Quedarán integrados, como bienes patrimoniales, en el patrimonio de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias todos los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril cerradas o abandonadas. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subroga en todos los derechos y obligaciones que correspondan al Ministerio de Fomento, con arreglo a lo establecido en el artículo 24 de esta ley”* (Disposición adicional séptima de la LSF).



El problema más inmediato a resolver con esta cuestión es el derivado de la transferencia de las masas patrimoniales entre estas entidades. Siendo que los bienes incluidos en los museos y gestionados por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles corresponde, en su mayor parte, a vehículos ferroviarios, pero desafectados del servicio, es preciso determinar a qué entidad deben pasar dichos bienes. En principio, y a falta de una disposición expresa pasarían al ADIF, pero parece que puede tener sentido que se mantengan en Renfe Operadora o que pasen a ser bienes patrimoniales de la FFE, pero en ambos casos, designando qué organismo en el nuevo esquema debe hacerse cargo de los costes anuales de su gestión, custodia y mantenimiento. También es preciso establecer mecanismos por los que Renfe-Operadora (sujeta a partir de ahora, más aún, a objetivos económicos y comerciales) y los posibles nuevos operadores consideren entre sus obligaciones el mantenimiento del PHCF.

Por ello, los objetivos incluir estos bienes en la Orden de la asignación del activos serían:

- Definir las responsabilidades actuales y futuras sobre el patrimonio Histórico Cultural ferroviario en el nuevo esquema organizativo del sector.
- Dejar patente el interés de la administración en la gestión del patrimonio Histórico Cultural, y de la necesidad de que todas las empresas del sector se impliquen en la cuestión.
- Abrir el camino a una norma posterior específica sobre el PHCF, explicitando el compromiso de todas las empresas de atender sus disposiciones. Es preciso advertir a las nuevas empresas que también deben soportar las cargas del PHCF, a fin de evitar que de recaer estas exclusivamente sobre Renfe sea un elemento de pérdida de competitividad de ésta, lo cual puede crear tensiones en la materia.

5.2. Norma voluntaria de las empresas públicas ferroviarias y guía de buenas prácticas

En tanto se regulan por una norma de carácter general la gestión del PHCF y su financiación, parece que deben adoptarse unas normas de actuación adecuadas a los objetivos y procedimientos del Plan, que se adecúen al nuevo marco organizativo del sector ferroviario fijado por la LSF, y que sustituyan a los procedimientos informales que (en general) han venido aplicándose hasta la fecha.

Para ello, se propone que con los procedimientos adoptados en el Plan, se elabore una norma que sea asumida de forma voluntaria por las entidades públicas del sector (Renfe-Operadora, Adif y FFE), contando con la aprobación del Ministerio de Fomento, quien además debería garantizar la cobertura económica de las actuaciones necesarias mediante los Presupuestos de los correspondientes entes.

Ello resolvería la parte más importante del problema, la referida a la actuación de las empresas públicas, pero la norma como tal carecería de valor para obligar a personas físicas o jurídicas privadas que en ocasiones pueden tener cierta importancia por ser propietarios o titulares de derechos reales sobre bienes incluidos en el PHCF. Para ello, se invitará a estas personas a asumir voluntariamente las normas de protección como una guía de buenas prácticas.

Este periodo transitorio, hasta que se dicte una norma de carácter general aplicable, permitirá la protección sistemática y ordenada del PHCF, pero además servirá de banco de pruebas para la norma general, pudiéndose comprobar en la práctica los problemas que surgen, lo que sin duda facilitará la redacción de una norma general más adecuada de la que podría redactarse sin una experiencia práctica.

En cualquiera de las alternativas, es preciso tener en cuenta la necesidad de compatibilizar estas normas con otras de alcance semejante de rango europeo o regional.

Finalmente, cabe que se dicte una disposición con el rango que se estime oportuno dedicada exclusivamente al Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario, difiriendo en este caso poco de la norma transitoria propuesta en el apartado anterior.

6. BIBLIOGRAFÍA

Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario (2004): El Patrimonio Histórico ferroviario en España: Una apuesta por la reflexión. Madrid 2004.

Directores del sistema territorial del mNACTEC (2004): *Declaración sobre el paisaje industrial de Catalunya*. Terrasa, 2004.

Douet, J. (2003): *La conservación y gestión del patrimonio ferroviario en Europa* (Informe para la FFE del Comité Internacional para la conservación del Patrimonio).

García Fernández, J. *Dictamen sobre la naturaleza jurídica del Museo Nacional Ferroviario y sobre los posibles instrumentos de colaboración y asistencia técnica por parte de las diversas administraciones públicas*. Madrid, 1998.

García Fuertes, Pilar (2004): Implantación de un proceso de custodia del patrimonio vinculado al ferrocarril: El *Plan de Identificación, Protección y Gestión del Patrimonio Industrial Ferroviario*. Comunicación presentada en las jornadas de Patrimonio industrial en Terrasa.

Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Ley 39/2003, de 28 de octubre, del Sector Ferroviario.

Ministerio de Cultura (Pagina web): www.mcu.es/patrimonio

Museos del Ferrocarril de Madrid y Vilanova (2003). *Política de colecciones*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, 2003.