

## **“Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario”**

*José Luis Lalana Soto & Luis Santos y Ganges.*

*Profesores del Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid e investigadores del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.*

*Miembros de la Asociación para la Defensa del Patrimonio Industrial TICCIH-ESPAÑA y de la Asociación LLÁMPARA de Patrimonio Industrial.*

### **RESUMEN:**

El ferrocarril, como objeto de estudio desde la óptica del patrimonio industrial, abarca una gran variedad de elementos y de situaciones, lo cual plantea una serie de retos desde la fase de estudio y catalogación, pasando por la evaluación hasta el tratamiento de los componentes preservados.

Y es que, si en el patrimonio industrial en general es importante la consideración, más allá de lo edificado, de los espacios, de su organización y de las relaciones entre ellos, a menudo por encima incluso de los propios elementos, en el ferrocarril quizá sea todavía más patente esa necesidad, dado que se trata de una actividad con una lógica funcional específica –de la que todavía queda mucho por estudiar, y es indispensable comprender-, en la que, además, es ineludible un tratamiento adecuado de las escalas y de las categorías patrimoniales más adecuadas para cada caso.

En esta aportación al VI Congreso para la conservación del patrimonio industrial y de la obra pública en España pretendemos, pues, precisar algunos criterios metodológicos a tener en cuenta en las formas de trabajo para la óptima comprensión, catalogación y evaluación de los bienes patrimoniales de índole ferroviaria.

Por lo que hace a la catalogación, es preciso adecuar los modos habitualmente empleados para la generalidad del patrimonio industrial, ya que la unidad básica de análisis y evaluación debe ser la línea férrea. El trazado de la línea (de una compañía, en una época, sobre un territorio, como parte de una red, con sus lógicas particulares) puede tener valor, en primer lugar, por su propia naturaleza de obra pública, en segundo lugar, como conjunto articulador de obras de paso (puentes, túneles,...), constituyendo una agrupación de elementos patrimoniales –no sólo extraordinarios y singulares, también estandarizados y modestos-, y finalmente como infraestructura organizadora de

un complejo de actividades y espacios mineros e industriales, lo que plantea su interpretación como parte de un sistema.

Pero aunque no se den ninguno de los casos anteriores, debería plantearse su estudio siempre por delante del siguiente escalón, bien sea éste el elemento patrimonial aislado o bien –y sobre todo- la estación, entendida no como el edificio de viajeros sino como complejo ferroviario donde habitualmente coexisten muchos elementos funcionales interrelacionados, edificados y no edificados, y que es susceptible de interpretación como un bien patrimonial.

A lo anteriormente expuesto hay que añadir que, en ocasiones, la línea férrea, al margen de los propios valores que encierre, puede servir de soporte articulador para otros tipos de bien patrimonial, desde itinerarios culturales a espacios naturales protegidos.

De todo lo expuesto se deriva, por tanto, la necesidad perentoria de comprender los elementos vinculados al ferrocarril y su relación con el entorno, y de escoger la figura patrimonial más adecuada (monumento, conjunto, vía, lugar, paisaje...) a los valores que queremos preservar. Explicada sucintamente la metodología que nosotros defendemos y practicamos, la comunicación plantea las carencias, los errores habituales y los retos que debemos enfrentar para que la evaluación patrimonial y el tratamiento ulterior de los bienes del patrimonio ferroviario sean sustancialmente mejores.

#### **PALABRAS CLAVE:**

Patrimonio ferroviario, caracterización patrimonial, metodología.

#### **ABSTRACT**

The railway, from the viewpoint of industrial heritage, includes a wide range of components and situations. This presents several challenges regarding everything from analysis, cataloguing and evaluation, to preserved components holding.

In industrial heritage area in general, it is important to take into account, beyond the construction, the spaces, their organization and interrelationships. Nevertheless, this need, usually more important than the components themselves, is more obvious for the railway, as the activity contains a specific functional logic, which has not been studied sufficiently and is essential to understand. Even more, heritage scales and categories should be processed adequately in each case.

In this contribution to the VI Committee for the Conservation of the Industrial Heritage and Public Works in Spain we aim to specify several criteria to consider concerning the work methodology to identify, catalogue and evaluate railway assets optimally.

Regarding the cataloguing, it is necessary to adapt the methods normally used in industrial heritage, as in this case the basic unit of analysis should be the railway line. The value of a line's route (from a company, in a period, on a territory, being part of a net, with its particular logics), can come, first of all, from its own nature of public work, secondly, as a set of integrated constructive works (bridges, tunnels,...) which constitutes a whole of patrimonial components –not only extraordinary and unique, but also standardized and modest- and finally, as an infrastructure that organizes a complex of mining and industrial spaces, what suggests its interpretation as a part of a system.

Even when none of the previous cases exist, it should be always analyzed having in mind the following level, either the patrimonial component isolated or—and mainly- the station, which isn't understood as a depot (passenger station) but as a railway complex where a lot of functional elements interrelated, both built and not built, usually coexist, and that could be interpreted as an asset.

In addition, the railway line, apart from its own values, could be conceived as an articulating support for assets of different nature, from cultural itinerary to protected natural areas.

This approach brings as a result the need to understand the elements linked to the railway and its connections with the environment, and to choose the most suitable heritage category (monument, ensemble, site, landscape) for the values which we want to preserve. After explaining briefly the methodology that we defend and practice, this communication lays out the lacks, common mistakes and challenges that should be faced in order to achieve substantially better heritage evaluation and handling of railway assets.

#### KEYWORDS

Railway heritage, heritage description, methodology.

“...tomados [los ferrocarriles] como un todo, fue en realidad el más grande conjunto de obras públicas y hasta la fecha casi el más deslumbrante logro de la ingeniería conocido por la historia humana” (HOBSBAWN, Eric [2011]: *La era del capital 1848-1875*, p. 65)

El estudio del patrimonio industrial y la caracterización de sus valores no es, casi nunca, un asunto sencillo, especialmente cuando se trata de mundos sectoriales específicos. Uno de los objetivos de esta aportación es la aproximación a los retos que, desde un punto de vista conceptual y metodológico, se plantean en el estudio, la evaluación y el tratamiento del PATRIMONIO FERROVIARIO.

El ferrocarril, desde un punto de vista patrimonial, es, dentro de esos mundos sectoriales, uno de los que presenta un mayor grado de singularidad, que reside en la concatenación de varios aspectos: en primer lugar por la escala territorial y la linealidad; en segundo por la gran variedad de elementos que lo componen; en tercer lugar por la existencia de una lógica funcional propia, mucho menos conocida –y menos evidente– de lo que en general se piensa; y en cuarto por su intensa relación con otros elementos, especialmente los urbanos e industriales. Todo ello combinado da lugar, por tanto, a un carácter singular y complejo, que se ha de tener presente tanto a la hora de llevar a cabo inventarios y catálogos como a la de evaluar o intervenir sobre él.

Antes de entrar en materia consideramos necesario, sin embargo, empezar por un asunto aparentemente asumido, y es el carácter de patrimonio industrial del ferrocarril. Aunque esta cuestión no suele plantear problemas en teoría, en la práctica hay numerosos ejemplos de inventarios o catálogos de patrimonio industrial en los que no se ha incluido el ferrocarril, así como obras de referencia en las que no aparece, o lo hace de forma marginal. Dejando aparte la relación entre el ferrocarril y el nacimiento de la disciplina de la Arqueología Industrial, o la presencia en los primeros textos de la misma (Rix, Hudson, Buchanan, por citar algunos) de numerosas referencias a la locomotora de vapor o a los caminos de hierro, pensamos que lo más importante es que fue, más que un producto, prácticamente una condición necesaria de la Revolución Industrial, en la medida en que daba respuesta al problema del transporte terrestre a la escala y con las características que ésta necesitaba. De ahí su estrecha relación no sólo con el desarrollo de la minería<sup>1</sup> y de la industria, sino también con el proceso de urbanización o con fenómenos socioeconómicos –el nacimiento de la empresa moderna<sup>2</sup>– o políticos –la colonización y la creación de los grandes imperios, por poner un ejemplo–.

---

<sup>1</sup> En primer lugar en el sentido de que, en cierta forma, el ferrocarril es técnicamente hijo de la mina, como afirmó Hobsbawn (en *La era de la revolución, 1789-1848*, p. 52), y en este sentido cabe recordar las célebres ilustraciones que aparecen en *De Re Metallica* (1556), o los restos de carriles de madera en algunas regiones mineras (como es el caso de Durham, en el Reino Unido). Pero también en el sentido de que prácticamente toda explotación (o cuenca) minera de cierta importancia está vinculada a un ferrocarril.

<sup>2</sup> CHANDLER Jr., Alfred D. (1988): *La mano visible: la revolución en la dirección de la empresa norteamericana*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 719 pp.

Entre el ferrocarril y las grandes fuerzas de la industria moderna hay una relación recíproca de causa y efecto, por lo que no cabe duda de su carácter de patrimonio industrial, en tanto que fue “el producto, el vehículo, el motor y el símbolo de la nueva sociedad industrial. Apenas terminada la célebre competición de Rainhill, se tuvo conciencia de que el nuevo medio de locomoción cambiaría el mundo tal como se había conocido hasta entonces, y la locomotora, una máquina metálica que consumía carbón, y con su propia chimenea, se convirtió en el principal símbolo del progreso y la modernidad”<sup>3</sup>.

Pero una vez resuelto este asunto previo, surge la cuestión de que el ferrocarril cuenta con unas características propias que difícilmente se avienen con los métodos habituales de inventariado y catalogación del patrimonio.

El ferrocarril es una realidad física y a la vez un fenómeno histórico conformado como SISTEMA SOCIO-TÉCNICO, es decir, un conjunto complejo y estructurado de elementos (técnicos y no técnicos) con relaciones de interdependencia que le confieren entidad propia. Sin entrar en un tema complejo de la historia de la técnica, que ha generado y genera intensos debates y cuenta con una gran producción científica, basta señalar también que, como tal sistema, además de contar con una dinámica interna, se relaciona también con factores externos. Toda esta consideración viene aquí para comprender que no se puede considerar un elemento ferroviario al margen del conjunto con el que está relacionado. En la práctica, esto quiere decir que LA UNIDAD BÁSICA DE ANÁLISIS DE CUALQUIER BIEN FERROVIARIO ES LA LÍNEA, entendiendo como tal tanto la infraestructura como las instalaciones con ella relacionadas que unen dos puntos determinados<sup>4</sup>.

En este sentido, todo elemento del sistema ferroviario se relaciona sobre todo, tanto desde un punto de vista formal como funcional, con los demás elementos que conforman la línea férrea a la que pertenece. Una línea que construyó una compañía, en una época, sobre un territorio, formando parte –o no- de una red, para un determinado propósito... siguiendo además, en la práctica totalidad de los casos, criterios similares de diseño de los diversos elementos que la componen (desde los edificios<sup>5</sup> a las máquinas o los elementos de la vía). Al tratar con patrimonio ferroviario, debería de existir siempre una ficha para el conjunto de la línea férrea (a la que no se puede, por tanto, adscribir una referencia catastral, y cuya delimitación plantea, a veces, un problema práctico de primer orden).

---

<sup>3</sup> Véase LALANA SOTO, José Luis (2012): “Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural”, en *VI Congreso de historia ferroviaria*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vitoria, 18 pp.

<sup>4</sup> En ciertos casos sería conveniente utilizar también la noción de tramo, puesto que no siempre se construyó al mismo tiempo, o por la misma compañía, todo el trazado entre dos puntos importantes. Un ejemplo en este sentido podría ser la línea Ávila-Salamanca.

<sup>5</sup> Conviene recordar que frecuentemente sólo las estaciones más importantes contaban con un proyecto propio, mientras que para las demás se utilizaban, según su categoría, diseños comunes, con el objetivo no sólo de abaratar el costo inicial, sino también de dar lo que hoy denominaríamos una “imagen de marca” a la actividad y los espacios ferroviarios.

Del mismo modo, y en relación con lo anterior, una estación ferroviaria cumple, salvo en muy contadas ocasiones, un doble papel: es la conexión entre el sistema ferroviario y el que podríamos denominar urbano/territorial, pero también cumple una función técnica: desde contar con una derivación de la vía para facilitar el apartado de un tren de la vía general (para cruces, rebases, por incidencias del servicio, etc., garantizando el funcionamiento fluido del transporte ferroviario) hasta facilitar el aprovisionamiento de determinadas materias (por ejemplo, el agua en la época de la tracción a vapor) o albergar instalaciones técnicas mucho más complejas y especializadas (estaciones de clasificación, depósitos, talleres)<sup>6</sup>. No puede referirse, por tanto, una estación a uno de sus edificios, el de viajeros, por mucho que sea éste el principal del conjunto –que no siempre lo es-, sino que debería de considerarse siempre la estación como una agrupación de elementos en un espacio cuyos límites, en principio, estarían entre las agujas extremas de la misma<sup>7</sup>. Sin embargo, todavía predomina la visión monumental, profundamente desconocedora de la actividad ferroviaria, que identifica la estación exclusivamente con el edificio de viajeros.

Pero la consideración de la línea como unidad fundamental va más allá, puesto que, enlazando con la consideración de la obra pública como patrimonio industrial, hay que considerar que el tratamiento patrimonial de la línea férrea puede presentar situaciones muy diversas:

- En primer lugar, la línea férrea puede ser, en sí misma, el elemento patrimonial, siendo su TRAZADO, como obra pública, el bien a considerar, tanto por su vertiente técnica como por su significado histórico, social o económico. Podríamos citar en este sentido la rampa de Pajares, el “lazo” de Brañuelas (León), o la única línea férrea declarada Bien de Interés Cultural en España La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, en la provincia de Salamanca<sup>8</sup>.
- En segundo lugar, y generalmente relacionado con lo anterior, la línea -o un tramo de línea- puede ser considerada como un bien, por aglutinar un CONJUNTO DE ESTRUCTURAS Y OBRAS DE PASO, valioso no tanto por ciertos elementos singulares como por la sucesión de los mismos<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> Véanse, por ejemplo, LALANA SOTO, José Luis (2007): “Los talleres generales en el ferrocarril europeo. Un patrimonio olvidado” en *TST revista Transportes, servicios y telecomunicaciones* número 12. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 70-93, o SANTOS Y GANGES, Luis; LALANA SOTO, José Luis, *et al.* (2009): *Historia de los Depósitos de locomotoras en la red ferroviaria española (1850-1980)*, Proyecto de Investigación financiado por el Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo -CEHOPU- (CEDEX, Ministerio de Fomento).

<sup>7</sup> En esas condiciones, la aparentemente simple cuestión de dar la referencia catastral de bien se puede convertir en un problema, sobre todo cuando, como hemos comprobado en nuestro trabajo en los inventarios de patrimonio industrial de varias provincias de Castilla y León, en una estación ferroviaria, y más si pertenece a una línea cerrada, puede haber una referencia para todo el conjunto, una para cada edificio, una para toda la plataforma ferroviaria en el término municipal... o ninguna.

<sup>8</sup> Fuera de nuestro país, son muy numerosas las líneas que podríamos incluir, entre ellas las que se han declarado como Patrimonio Mundial (véase LALANA, 2012, *op. cit.*).

<sup>9</sup> En los últimos quince kilómetros de la línea de La Fuente de San Esteban a la frontera con Portugal, que discurren entre la estación española de La Fregeneda y la portuguesa de Barca d’Alva, se salvan casi 400

- En tercer lugar, la línea puede ser considerada como un bien patrimonial en su conjunto por EL CARÁCTER DE SUS ELEMENTOS. Por ejemplo, la línea Valladolid-Ariza, no tanto por la presencia o la sucesión de elementos singulares, como por ser un fiel reflejo de la concepción industrial en sus edificios y obras de paso, donde el valor esencial reside en la estandarización, con una clara modulación de los mismos elementos de diseño en función de la jerarquía de las estaciones, o con el caso de los cinco puentes sobre el río Duero, que tienen el mismo diseño y dimensiones, llegando en alguno de los casos a tener que adaptar el trazado de la línea a las características del puente, y no a la inversa.

Pero además de estos valores, que podríamos definir como provenientes de la lógica interna del sistema ferroviario, la escala territorial del ferrocarril, la linealidad y los factores de interacción del ferrocarril con otras actividades –por ejemplo la minería o la industria, que hemos señalado anteriormente- pueden convertirlo en un soporte articulador de otros tipos de bien, en principio no directamente incluidos en la actividad ferroviaria. Así, y en función de la relación entre los posibles elementos patrimoniales y el ferrocarril, cabría distinguir dos posibles situaciones:

- El ferrocarril puede ser la infraestructura en torno a la cual se dispone y organiza un complejo de actividades y espacios diversos, por lo común vinculados a la minería y a la industria, lo cual plantea la interpretación de los aspectos ferroviarios como parte de un SISTEMA PRODUCTIVO incluso territorial. Podríamos citar en el primer caso el ferrocarril minero de Sierra Menera, entre las minas de Ojos Negros (Teruel) y el Puerto de Sagunto y los antiguos Altos Hornos del Mediterráneo (Valencia), y en el segundo, la línea Ponferrada-Villablino, que enlaza tanto los núcleos de población como los espacios mineros de Laciana y del Bierzo y las centrales térmicas.
- Una línea ferroviaria puede ser, en función de su vinculación con algunos corredores históricos –que han canalizado los intercambios mercantiles e influido sobre la estructura del poblamiento<sup>10</sup>- o naturales –aprovechando, por ejemplo, el curso de los ríos-, el hilo conductor de otros tipos de bienes que, en principio, no estén relacionados con la actividad ferroviaria, como algunos ITINERARIOS CULTURALES. Hay que tener presente que, según señala la Carta de Itinerarios Culturales<sup>11</sup> en el apartado 2.1, “el elemento físico indispensable que determina la existencia de un Itinerario Cultural es la vía de comunicación en sí

---

metros de desnivel en las Arribes del Águeda hasta su desembocadura en el Duero, sin terreno llano y en roca muy dura, mediante doce viaductos y veinte túneles. Ello no impide que también puedan considerarse como bienes monumentales algunos de sus elementos singulares, como por ejemplo el puente internacional sobre el Duero.

<sup>10</sup> Véase LALANA SOTO, José Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2009): “Ferrocarril y territorio: el caso de la Sección 7ª del Santander-Mediterráneo”, en *V Congreso de historia ferroviaria*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Palma de Mallorca, 18 pp.

<sup>11</sup> Elaborada por el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) del ICOMOS, y ratificada por la 16ª Asamblea General del ICOMOS en Quebec (Canadá) el 4 de octubre de 2008 ([www.icomos.org/charters/culturalroutes\\_sp.pdf](http://www.icomos.org/charters/culturalroutes_sp.pdf)).

misma”. Otro programa en que puede ser considerado este aspecto es el de CAMINOS NATURALES, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. E incluso, en ciertas ocasiones la línea férrea, en uso o no, con su infraestructura o sin ella, puede servir como vía de acceso al patrimonio natural, aprovechando además que puede ser fácilmente controlada y permitir al mismo tiempo el disfrute de estos espacios y su protección. Como asunto particular, en cierta forma relacionada con todas las observaciones efectuadas hasta el momento sobre la línea, podría incluirse el Programa de VÍAS VERDES, la reutilización del trazado ferroviario como infraestructura lineal de ocio.

Además de todas estas cuestiones, y para cerrar esta breve relación que va desde la línea al edificio, hay que tener en cuenta también el enorme peso, técnico y simbólico, del patrimonio mueble. En España se conservan un gran número de locomotoras, 10 de las cuales han sido declaradas Bien de Interés Cultural, además de material remolcado, aparatos de la vía, maquinaria, herramientas y un larguísimo etcétera, preservados por diversas instituciones y un gran número de asociaciones de amigos del ferrocarril, en museos de todo tipo y tamaño.

Así pues, a la hora de trabajar con un patrimonio tan complejo, variado y escalado, y tras la ardua caracterización<sup>12</sup> y evaluación del elemento patrimonial de que se trate en cada caso, hay que servirse de las CATEGORÍAS más adecuadas para su protección.

Las categorías legales más adecuadas serían en principio la de MONUMENTO y, sobre todo, según lo que hemos venido exponiendo, la de CONJUNTO. Ambas son comunes a toda la legislación sobre patrimonio en nuestro país, y dado el carácter esencial de relación entre elementos, en principio sería la figura del conjunto histórico la más adecuada para la mayor parte de los bienes, aunque el caso de la línea de Boadilla-La Fuente de San Esteban a La Fregeneda y Barca d’Alva, que hemos citado ya en varias ocasiones, puede ser ilustrativo del despiste académico e institucional, ya que los 77 kilómetros de esta línea, con todas sus instalaciones, fueron declarados Bien de Interés Cultural, en noviembre del año 2000, en la categoría de monumento.<sup>13</sup>

A este respecto, hay que tener en cuenta que muy pocas de las leyes autonómicas de patrimonio cultural contemplan el patrimonio industrial, y menos todavía el concepto de

---

<sup>12</sup> Conviene señalar aquí de nuevo la ineludible obligación de comprender cabalmente la lógica funcional de la actividad ferroviaria, un asunto que suele brillar por su ausencia, y que es, sin duda, muchísimo menos evidente de lo que a primera vista puede parecer. El valor del ferrocarril como patrimonio no reside exclusivamente en su realidad material, sino también –podríamos decir que sobre todo- en la organización de una actividad compleja, con muchos condicionantes, que desarrolló métodos y procedimientos propios. Probablemente, y a pesar de la gran cantidad de textos que se publican, sea éste uno de los campos menos conocidos y donde se producen un mayor número de errores de concepto a la hora de tratar este patrimonio. Y no podemos olvidar que, como sostiene la Carta de Nizhny Tagil (2003), “la conservación de sitios industriales requiere un profundo conocimiento del propósito o los propósitos por lo que se construyó, y de los diferentes procesos industriales que pudieron tener lugar en él.”

<sup>13</sup> Base de datos de bienes inmuebles del patrimonio cultural del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (<http://www.mcu.es/patrimonio/CE/BienesCulturales.html>).

VÍA HISTÓRICA<sup>14</sup>. Con respecto al tema que estamos abordando, tres son las leyes que tienen interés: la Ley del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid (Ley 10/1998, de 16 de julio), la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía (Ley 14/2007, de 26 de noviembre) y la Ley de Patrimonio Cultural de Asturias (Ley 1/2001, de 6 de marzo). La ley madrileña porque en su Disposición Adicional Segunda otorga protección genérica, entre otros bienes, a las estaciones de ferrocarril, aunque no se especifica si se refiere, como parece deducirse, sólo a los edificios de viajeros. En realidad, en el sentido que venimos desarrollando nuestro discurso, los elementos ferroviarios sólo se podrían acomodar adecuadamente en la legislación de Andalucía, en la que existe la categoría de LUGARES DE INTERÉS INDUSTRIAL (art. 26.7), y, sobre todo, en la de Asturias. Esta última es la única que menciona explícitamente el ferrocarril (art. 76.j), incluye en la definición de la categoría de CONJUNTO HISTÓRICO los “lugares o parajes de interés cultural por constituir testimonios significativos de la evolución de la minería y de la industria” (art. 11.b), y cuenta con la categoría de VÍA HISTÓRICA (art. 11.f), en la que se mencionan expresamente las vías férreas.

Esta categoría de VÍA HISTÓRICA aparece también en la Ley de Patrimonio Cultural de Castilla y León (Ley 12/2002, de 11 de julio) y la Ley 7/2004, de 23 de octubre, de Normas reguladoras del Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja, en las que también podrían acomodarse las líneas férreas, ya que se especifica, en el caso de Castilla y León, que se refiere a las “vías de comunicación de reconocido valor histórico o cultural, cualquiera que sea su naturaleza”, y en el de La Rioja al “trazado viario de carácter histórico, transitado en algún momento como medio físico de comunicación, con independencia de su antigüedad, estado de conservación o uso actual”.

La categoría patrimonial de vía histórica nos permite acercarnos a otro de los grandes desafíos que se plantean al tratamiento del patrimonio ferroviario, en tanto que patrimonio viario<sup>15</sup>: las aparentes INTERFERENCIAS con otros tipos de consideración patrimonial, y concretamente con los ITINERARIOS CULTURALES y los PAISAJES CULTURALES.

Hay que comenzar señalando que, en todo lo que se refiera al patrimonio cultural no monumental, incluyendo obviamente el patrimonio industrial, las “interferencias” son prácticamente inevitables, dado lo difuso de los límites de estos campos<sup>16</sup>. En realidad, pensamos que se trata más bien de hacer un claro esfuerzo por comprender la esencia de cada uno de los tipos de patrimonio, evitando, en la medida de lo posible, las ambigüedades y los términos genéricos y sugerentes, que pueden conducir a la confusión.

---

<sup>14</sup> El patrimonio industrial aparece mencionado en la legislación sobre patrimonio de las comunidades autónomas de Andalucía, Asturias, Castilla-La Mancha, Islas Baleares y la Comunidad Foral de Navarra, y, relacionado con el etnográfico, en las de Aragón y Extremadura.

<sup>15</sup> La ley de la Comunidad de Madrid incluye también, en la citada Disposición Adicional Segunda, los “caminos históricos de más de 100 años de antigüedad”... una extraña forma de no reconocimiento del patrimonio carretero.

<sup>16</sup> Véase LALANA SOTO, José Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2008): “Las fronteras del patrimonio industrial”, en *Lámpara-Patrimonio Industrial* nº 2.

Las líneas férreas podrían considerarse dentro de los itinerarios culturales, a los que ya nos hemos referido en este texto, y también dentro de los paisajes culturales. De hecho, cuando se incluyó el ferrocarril del Semmering (Austria) en la Lista del Patrimonio Mundial, en 1998, se le denominó, en ocasiones, como PAISAJE CULTURAL LINEAL, y el Plan Nacional de Paisaje Cultural de España (2002) incluye, en su apartado 2.3 (definición y categorías de paisajes) “las actividades de mayor capacidad configuradora de paisajes culturales en una perspectiva histórica”, entre las que se incluyen las actividades industriales y las grandes infraestructuras de comunicación y transporte e hidráulicas. El Plan Nacional de Patrimonio Industrial (2011), también establece, en el apartado 1.3, una categoría específica de bienes inmuebles, la de SISTEMAS Y REDES INDUSTRIALES (además de las de ELEMENTO, CONJUNTO y PAISAJE).

Todo ello nos lleva a una nueva consideración: separar directamente las grandes infraestructuras de transporte y comunicación en una categoría específica (sea vía histórica, red industrial u otra) puede significar un error al menos tan grande como el de tratarlas sólo por sus elementos monumentales. La cuestión esencial es, y eso es común a cualquier tipo de patrimonio, escoger la figura (o figuras, si es el caso) más adecuada a los valores que deseamos preservar. Hay que hacer un esfuerzo por comprender bien cada caso y evitar los tratamientos sectoriales, que pueden ser, al menos en ciertos casos, inadecuados.

Así, podemos situar ahora algunas de las observaciones que hemos ido realizando en este texto, y señalar tres posibles situaciones generales, que no son excluyentes entre sí, para la consideración del patrimonio ferroviario:

- En primer lugar, el ferrocarril, o sus elementos, pueden ser un bien patrimonial en sí mismos, en cuyo caso deberíamos comenzar siempre por un análisis de la línea, ya sea como referencia o como el elemento principal, y utilizar la CATEGORÍA más adecuada (MONUMENTO, CONJUNTO o VÍA).
- En segundo lugar, como infraestructura lineal de una determinada escala, puede ser el soporte articulador de otros tipos de bienes, que no tienen una clara relación con la actividad ferroviaria. En este caso es cuando habría que considerar el CONCEPTO mejor adaptado en su caso, de ITINERARIO CULTURAL o de PAISAJE CULTURAL. ITINERARIO CULTURAL en la medida en que, dada la vinculación de las infraestructuras de transporte con los corredores históricos, el ferrocarril pueda ser el soporte material de la vía de comunicación al que se refiere la Carta de los Itinerarios Culturales. Más complejo es el asunto del PAISAJE CULTURAL; la relación entre el ferrocarril y el paisaje va más allá de su capacidad como soporte articulador, y ya desde una perspectiva meramente visual habría que considerar los valores de las vistas y los valores paisajísticos,

de modo que entraríamos en el tema dual del ferrocarril como paisaje y de los paisajes del ferrocarril, de la intervisibilidad y de las vistas relevantes<sup>17</sup>.

- En tercer lugar, el ferrocarril puede ser la clave articuladora de otros tipos de bienes (fundamentalmente los mineros e industriales), que, sin embargo, tienen una relación funcional con la actividad ferroviaria, en cuyo caso podríamos necesitar un nuevo concepto, que podríamos denominar como SISTEMA PATRIMONIAL, que nos permitiera la consideración de todos esos elementos como un conjunto formado por diversos subsistemas, que tiene sin embargo una dinámica interna propia y una relación, como sistema, con su entorno.

A modo de recapitulación, los grandes retos que todavía quedan pendientes en la caracterización y el tratamiento del patrimonio ferroviario, como patrimonio complejo que es, pasan en primer lugar por la necesidad de una comprensión de su lógica funcional, su dinámica interna como actividad, que es menos evidente de lo que puede parecer y sobre la que todavía queda mucho trabajo pendiente. En segundo lugar, y junto a lo que acabamos de denominar dinámica interna, la “externa”, es decir, el problema capital de la comprensión de la relación del ferrocarril con su contexto (urbano, industrial, territorial, paisajístico...), una cuestión –la de las relaciones- de excepcional importancia para las nociones de conjunto o de paisaje. Si no se comprenden y resuelven bien estos asuntos, difícilmente se podrán acometer con solidez, tanto en el ámbito de la evaluación como en el de la intervención, los problemas prácticos que plantean la escala territorial o el tratamiento y delimitación de los entornos de protección, la autenticidad, la integridad o la integración con el entorno.

---

<sup>17</sup> Véanse LALANA 2012 *Op. Cit.* y LALANA SOTO, José Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2011) “El problema de las vistas relevantes en la conservación del patrimonio urbano”, en *VIII Congresso Ibérico de Urbanismo*. Associação dos Urbanistas Portugueses (AUP) y Asociación Española de Técnicos Urbanistas (AETU), Faculdade de Engenharia da Universidade da Beira Interior, Covilhã (Portugal).