

ESTACIONES

LA NORMALIZACIÓN DOCUMENTAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL FERROVIARIO EN LA FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Inmaculada García Lozano

Técnico en Museología e Investigación Histórica

Área de Cultura y Comunicación

Febrero 2017

Resumen

La normalización documental de Museos es un proceso que comenzó en España hace veinte años con el propósito de sistematizar normas documentales, tanto en lo relativo a la catalogación y tratamiento técnico administrativo de los fondos Museográficos, como al establecimiento de terminologías para la clasificación, denominación y descripción de varios tipos de ítems.

En 1993, un equipo técnico multidisciplinario realizó un informe sobre la gestión museística que derivó en el desarrollo del Sistema Integrado de Documentación y Gestión Museográfica, DOMUS. Entre las facilidades que proporciona esta aplicación se encuentra el fácil acceso a la información a inventarios y catalogación de los bienes artísticos, industriales y documentales de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Como ejemplo se muestran las compilaciones de las colecciones del Palacio de Fernán Núñez; además de demostrar las ventajas del uso en la normalización de documentos culturales y el proceso que se llevó a cabo en la actualización de los datos a este nuevo sistema.

Palabras clave: Museos, DOMUS, patrimonio ferroviario, Ferrocarriles Españoles, normalización documental, tesoro, cultura.

Abstract

The process of documental standardization in Museums started in Spain twenty years ago in order to systematize documentation guidelines for both the cataloguing and administrative technical treatment of museum collections, as well as for the establishment of terminology for the classification, nomenclature, and description of different types of items.

In 1993, a technical multidisciplinary team presented a report on museum management that derived into the development of the *Sistema Integrado de Documentación y Gestión Museográfica*, DOMUS (Integrated System of Museum Documentation and Management).

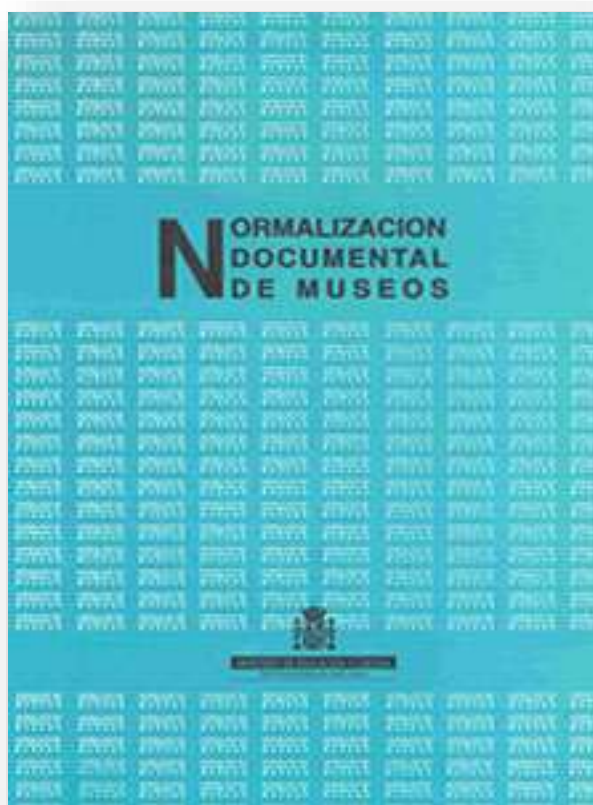
Among the functions provided by this system is the easy access to the inventories and catalogs of the artistic, industrial, and documentary collections of the *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*. As an example, the catalogs of the collections of the Palacio de Fernán Núñez are presented, as well as the benefits of the use of standardization of cultural documents and the process of data update in this new system.

Keywords: museums, DOMUS, railway heritage, Ferrocarriles Españoles, Spanish Railways, documentary normalization, thesaurus, culture.

Introducción

En 2016 se cumplieron veinte años de normalización documental en Museos, lo que ha sido posible gracias al trabajo desarrollado a partir de 1993 por un grupo de técnicos del Ministerio de Cultura,

que comienzan a trabajar, por encargo de la entonces Dirección de Museos Estatales, en la redacción de un informe que “recogiera una propuesta de organización de un sistema documental de Museos que se convirtiera en la base para el desarrollo de una herramienta automatizada de gestión Museográfica”.¹ Un año después constituirían la Comisión de Normalización Documental de los Museos Estatales, cuyo informe final sería publicado en 1996 con el título “Normalización Documental de Museos: elementos para una aplicación informática de gestión Museográfica”. Este informe se ha convertido en un referente para la documentación de Museos tanto a nivel nacional como internacional. Los miembros de aquella Comisión fueron Andrés Carretero, Director del Museo Arqueológico nacional; Eva Alquézar, Jefa de Servicio de Difusión del Patrimonio Cultural, Archivos, Museos y Bibliotecas del Gobierno de Aragón; Pilar Barraca de Ramos, Consejera Técnica, Subdirección General de Protección de Patrimonio Histórico; Marina Chinchilla, Directora Adjunta de Administración, Museo Nacional del Prado e Isabel Pesquera Vaquero, Área de Documentación, Museo de las Peregrinaciones de Santiago de Compostela.



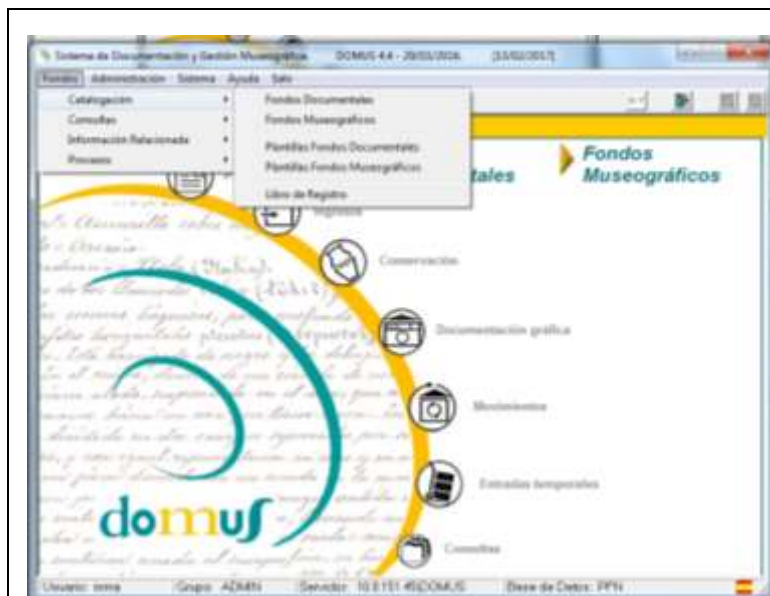
Portada del Informe “Normalización Documental de Museos. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 1996.

El informe reflexiona sobre la gestión museística, “con la finalidad de sistematizar normas documentales, tanto en lo relativo a la catalogación y tratamiento técnico administrativo de los fondos Museográficos, como al establecimiento de terminologías para la clasificación, denominación y descripción de varios tipos de ítems”.² Todo ello llevará al desarrollo posterior del Sistema Integrado de Documentación y Gestión Museográfica DOMUS, que facilita un modelo normalizado de estructuras de información para el inventario y catalogación de fondos museográficos y documentales junto a la automatización de los procesos de gestión. Esta aplicación comienza a instalarse en los Museos estatales a partir del año 2001 y, posteriormente en Museos de otras administraciones tanto autonómicas como locales y entidades privadas a través de la firma de acuerdos de colaboración.

El número de instituciones que se ha adherido a esta aplicación ha crecido a lo largo de estos años permitiendo un enriquecimiento de la misma que ha posibilitado aumentar funcionalidades y evoluciones técnicas.³



La ventana de entrada de Domus permite acceder a los módulos más utilizados en las tareas diarias del Museo o Institución Cultural. En la parte superior la barra de módulos tiene formas de menús desplegables organizados en varios niveles.



Por ejemplo, procesos o información relativa a los fondos, o módulos que permitirán inventariar y catalogar las piezas. Más adelante veremos algunos ejemplos de cómo se han realizado estas tareas en la Fundación.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles



La Fundación es una empresa de carácter cultural sin ánimo de lucro, constituida el 20 de febrero de 1985. En su patronato están representadas las principales empresas del sector público ferroviario español, Renfe Operadora y Adif (Administrador de Infraestructura Ferroviaria).⁴ Tiene encomendada la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico ferroviario, con voluntad de colaboración sectorial. Los Museos Ferroviarios de Madrid-Delicias, y de Cataluña, en Vilanova i la Geltrú, el Palacio de Fernán Núñez, el Archivo Histórico Ferroviario, la Biblioteca Ferroviaria y el Aula de Formación ferroviaria son centros de referencia para investigadores y usuarios institucionales.⁵ Se incluyen además actividades de Turismo Ferroviario protagonizadas por el programa de Vías verdes con proyección internacional, y trenes históricos, investigación en I+D y la edición de una revista especializada, Vía Libre.



El Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario

Aquellos que hemos trabajado o trabajamos con Bienes del Patrimonio histórico y Cultural Ferroviario conocemos las dificultades que entraña tanto su rescate como su conservación y documentación. Durante mucho tiempo fueron bienes considerados menores o apenas considerados. Afortunadamente, ese panorama cambia cuando se comienzan a extender y asentar conceptos y directrices aportados por la Arqueología Industrial, esa nueva ciencia que aparece en los años ochenta y a la que debemos que la sociedad tomara conciencia del valor de este patrimonio. Estos bienes han tenido, por tanto, una consideración diferente con respecto a las Bellas Artes, lo que impedía llevar a efecto ciertas propuestas. Analicemos algunas de esas diferencias. Teniendo en cuenta que la primera línea ferroviaria peninsular fue la de Barcelona-Mataró que se inauguró en 1848, hace poco más de 168 años, quizá la primera de esas características es la juventud de estos bienes, si los comparamos con el resto del Patrimonio español. Se trata de bienes con una historia reciente. La mayor parte de ellos tiene una procedencia de carácter industrial, y se incluyen dentro del Patrimonio Industrial. Su definición plantea una gran dificultad ya que se trata de un patrimonio muy extenso y heterogéneo, que está asociado al ferrocarril, un medio de transporte que abarca lo relativo a la producción industrial, y a los desplazamientos de personas; lo que implica una riqueza muy significativa para la interpretación de la sociedad y su evolución. No obstante, su valoración en estos sentidos ha sido tardía, lo que se ha traducido en una falta de conocimiento y concienciación ante la sociedad que ha tenido como consecuencia su vulnerabilidad y enormes dificultades para su preservación, que se incrementan debido al tamaño de algunos de estos bienes (más de 20 metros de longitud).



Locomotora diésel de línea de gran potencia 4020, con transmisión hidromecánica Mekydro, construida por Kauss Maffei y Babcock and Wilcox entre 1966 y 1969. Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE.

Debido a esa variedad el patrimonio histórico y cultural ferroviario podría definirse como la consecuencia de las manifestaciones industriales, técnicas, culturales, artísticas, lúdicas y/o documentales que han tenido o tienen el ferrocarril como protagonista, hilo conductor o parte integrante, y que sirven para explicar el impacto de este medio de transporte en la naturaleza, la sociedad, la economía, la tecnología, la industria, la cultura, etc., que se transmite a generaciones futuras y son objeto de estudio y fuente de experiencias emocionales para todos aquellos que lo usan, lo disfrutan o visitan. Sin olvidar el rico patrimonio inmaterial del que forman parte las tradiciones orales propiamente ferroviarias, los saberes y técnicas de oficios que han ido perdiéndose, las formas de vida de los ferroviarios, etcétera.



Sala de Infraestructura del Museo del Ferrocarril de Madrid-delicias, en la destaca la escenografía de una línea férrea con los diversos elementos necesarios para el desarrollo de los trabajos de construcción, mantenimiento y seguridad, así como trabajadores de distintas épocas e instalaciones de seguridad.

En España el liderazgo de la recuperación y gestión del Patrimonio industrial ferroviario ha sido asumido desde 1985 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).

Hacia la Normalización

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha estado siempre interesada en normalizar la documentación de su Patrimonio en la seguridad, como dice Andrés Carretero de que *“la especialización de las colecciones no debe suponer un factor de aislamiento de las corrientes generales del Patrimonio cultural, y el desarrollo y adopción de partes técnicas comunes de gestión museística facilitará esta tarea”*.⁶ De ahí que siguiéramos con bastante atención el desarrollo de los trabajos iniciados en 1993 por un grupo de técnicos del Ministerio de Cultura, que un año después constituirían la Comisión de Normalización Documental de los Museos Estatales, cuyo informe final sería publicado en 1996 *Normalización Documental de Museos: elementos para una aplicación informática de gestión museográfica*.

A partir de ese momento, en varias ocasiones contamos con la atención y asesoramiento de Andrés Carretero, entonces Director del Museo del Traje y actualmente Director del Museo

Arqueológico Nacional (MAN). Nuestra adhesión se demoró en aras de un estudio específico de nuestras colecciones que diera lugar a su definición y organización.

En el año 2004 se crea un grupo de trabajo, que elabora un documento interno titulado “Política de colecciones”, para determinar los criterios respecto a las formas de adquisición y conservación del patrimonio ferroviario perteneciente a los museos de Madrid y Cataluña. Con anterioridad, en 1995, debido a la problemática que sufría la institución, se había constituido una Comisión de Expertos que reunió a técnicos de museos, investigadores y profesionales del mundo del ferrocarril con el objetivo de hacer una selección de objetos para preservar. La selección del patrimonio se hacía de acuerdo a unos parámetros establecidos de significación: singularidad, exclusividad, valor tecnológico, estado de mantenimiento, interés histórico y valor estético. Pero no se planteaba la prioridad de adquisición y conservación de acuerdo a los valores sociales y laborales.



Talgo II “Virgen de Aránzazu” primero de los Talgo (tren articulado Ligero Goicoechea Oriol) que realizó servicio comercial. Construido en Estados Unidos por American Car Foundry en 1949. Museo del ferrocarril de Madrid. FFE.

El nuevo documento especificaba que los bienes muebles e inmuebles que podrían formar parte del patrimonio ferroviario serían aquellos que han constituido un testimonio de la historia del transporte por ferrocarril, del mundo laboral y de la vida cotidiana a través de los viajes en tren en España.⁷ Se planteó que es más interesante el objeto reconocible por la comunidad o sociedad a la que ha servido que el objeto de uso y conocimiento minoritario. También serían de especial

interés aquellos bienes que representaron en su momento una innovación tecnológica que permitió un avance en el desarrollo industrial ferroviario. La labor de la Fundación ha avanzado hacia el inventario y documentación de estos bienes con el fin de llevar a cabo acciones concretas de conservación y difusión. Este documento será el germen de otro posterior y definitivo titulado *Plan de identificación, protección y puesta en valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario*, que se articulaba en dos programas concretos: Programa de Identificación y Protección del PHCF y Programa de Puesta en Valor del PHCF, que la Fundación puso en marcha un año después (2005) en cumplimiento de sus objetivos estatutarios.

A través de su Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha establecido una clasificación general de la gran variedad de elementos que lo integran:⁸



Locomotora de vapor 141-F-2416 MIKADO, construida por Euskalduna en Bilbao en 1960 y seccionada con fines didácticos en 1985. Museo del ferrocarril de Madrid. FFE

- **Patrimonio Artístico Ferroviario:** integrado por aquellos bienes cuya dimensión es estética: esculturas y pinturas (muebles) ubicadas en recintos ferroviarios, o edificios de valor arquitectónico ligados al ferrocarril, pero no necesariamente al proceso industrial y de servicio ferroviario (inmuebles).

- **Patrimonio Industrial Ferroviario:** integrado por aquellos elementos que están relacionados con la actividad empresarial o industrial (vehículos, edificios, objetos, modos de producción, estilos de vida, etc.).
- **Patrimonio Documental Ferroviario:** integrado por fondos documentales y bibliográficos.

Atendiendo a su naturaleza, los bienes del Patrimonio Ferroviario pueden clasificarse en varios grupos:

- **Vehículos:** son los bienes muebles integrantes del PIF más característicos. En este subgrupo pueden distinguirse locomotoras, vehículos para trenes de viajeros, mercancías y de infraestructura.



Grúa en pedestal en Collado Mediano (Madrid) Cedida en depósito por el Museo del Ferrocarril de Madrid al Ayuntamiento de la citada localidad y exhibida en pedestal en una de sus plazas.



Puente de señales y marquesina de la estación de las Delicias, sede del Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE.

- Otros bienes muebles de uso ferroviario: pueden incluirse en este subgrupo equipamientos y objetos como muebles de estaciones, de talleres, herramientas de todo tipo, uniformes, pequeño material, teléfonos, etcétera.
- Piezas: incluyen objetos 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. Se pueden mencionar las estaciones, tanto de viajeros como de mercancías, talleres y depósitos, y otros edificios.
- Instalaciones específicamente ferroviarias: 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 y las instalaciones fijas asociadas a la línea ferroviaria (catenaria, señalización comunicaciones).



Sala de Tracción del Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias, en la Gran nave central de la estación. Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE.

- Conjuntos: con frecuencia el valor no procede de un bien concreto y aislado, sino de un conjunto de bienes, que normalmente estará integrado por muebles e inmuebles (así, un museo, un poblado ferroviario, los edificios e instalaciones en el entorno de una estación, una pequeña línea ferroviaria, etc.) que presentan unas señas de identidad propias, siendo su valor mayor que de las partes aisladamente consideradas. Algunos conjuntos, por su especial relación con el territorio podrían calificarse como “paisajes” o “itinerarios industriales.

La mayor parte del patrimonio ferroviario mueble se encuentra custodiado en los museos. La Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE)⁹ gestiona directamente dos museos del Ferrocarril, uno el de Madrid con sede en la antigua estación de Delicias y otro en Cataluña, en Vilanova i la Geltrú (Barcelona) ubicado en el antiguo depósito de locomotoras. Este último Museo forma parte del Sistema de Museos de Ciencia y Técnica de Catalunya. Gran parte de los fondos de las dos instituciones proceden de Renfe y ADIF; aunque, hay objetos y colecciones que han llegado y siguen llegando por otras vías. En ambos casos el discurso museológico y museográfico se ha desarrollado en torno a la historia del ferrocarril de vía ancha.



Salón de Baile del Palacio de Fernán Núñez, sede social de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Foto Félix Lorrio, 2009. FFE.

La asignatura pendiente en el Museo del Ferrocarril es el incorporar un espacio para la vía estrecha, ahora más que nunca ya que FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha de España) se ha integrado en Renfe operadora, uno de los principales patronos de la Fundación.

Otra parte importante del Patrimonio Artístico gestionado por la Fundación se custodia en el Palacio de Fernán Núñez, sede social de la empresa, bienes que en este caso tienen un valor puramente estético, ya que se trata de colecciones de artes decorativas que formaban parte de la vida cotidiana de los moradores de este inmueble de mediados del siglo XIX, de estilo neoclásico en su exterior y romántico en su decoración interior. Tanto el edificio como una parte importante de la colección tienen su origen¹⁰ entre 1847, mientras que el resto se conforma entre los años 1941 y 1971.¹¹

La experiencia de la Normalización

Cuando con fecha 16 de enero de 2009 se publica en el BOE el Real Decreto por el que se crea la Red de Museos de España y se aprueba el Régimen Jurídico aplicable a los Museos de titularidad y gestión estatal, los técnicos de Fundación elaboran un nuevo informe marcando la necesidad de adhesión de la Institución a esta Red y también a la aplicación DOMUS, se acepta la propuesta y comienzan la gestiones para la incorporación primero de las colecciones del Museo del Ferrocarril de Madrid, y con posterioridad las del Palacio de Fernán Núñez. El Museo de Cataluña estaba integrado en la red de Museos de Ciencia y Técnica de Cataluña que tiene su propia normalización.

Finalmente, el 26 de noviembre de 2009 se firma el Convenio entre Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte que permite a nuestra

Institución formar parte de la ya gran red de Museos e Instituciones culturales gestionados con Domus.

Desde el primer momento comprobamos su eficacia en cuanto al abanico de posibilidades que se nos ofrecían. En primer lugar, nos permitirá, si se puede o si se quiere en un futuro, unificar las bases de datos existentes en la Fundación, la denominada IOFE (Objetos tridimensionales y documentos), Ymago (Archivo fotográfico), DBT extworks (AHF) y Biblio 3000 Biblioteca, cuyos

fondos digitalizados pueden consultarse en la página web denominada Docutren, en una única y normalizada, y la ocasión de incorporar la colección del Palacio de Fernán Núñez hasta entonces sin informatizar. Por el momento, esta unificación no se puede llevar a cabo por razones operativas derivadas de la atención al usuario.



Ymago 2007 Pro v2.0.1 - Información: Edición: Alfaro, Fernando - Foto: alfaro, fernando (16/10/2006)

Descripción: **PD**

Datos de la fotografía

Imagen: **TP-F-0214.JPG**

Colecta: **Tarjetas postales**

Título: **Estación de Príncipe Pío**

Fecha foto: **1917**

Descripción: **Aspecto de los andenes de la estación del ferrocarril, Sanidad, Avenida de Príncipe Pío, a principios del siglo XX. Se ven la gran marquesina y el edificio de viajeros, antes de que se construyera el edificio de viajeros, con destino por la línea de San Vicente. Se ven los andenes de**

Materia: **Instalaciones fijas**

Descripción: **1. INSTALACIONES FIJAS 3.3 - Obras de Arte: BARRIO, 1.1.1. - Estaciones, 3. - MATERIAL, 3.3.3. Material ferroviaria 3.3.3. - Cables**

Área geográfica: **Madrid (Comunidad de Madrid)**

Tamaño: **Paño**

Emisión: **Paño**

SPN o foto: **B.H.** - **Comentarios:** **Paño**

Productor: **Fabrica Catalana, Alcala y Llorente**

Procedencia: **Caja Postal**

Medio: **Carta**

Preparado: **Vicente Manuel Muñoz Muñoz** Fecha: **1/08/2006**

Revisado: **J.J.** Fecha: **1/1**

Actualizado: **MP Contratación (Caja Postal)** Fecha: **10/01/2006**

Alto cm: **5** Alto px: **340**

Ancho cm: **14** Ancho px: **1424**

Origen: **propiedad**

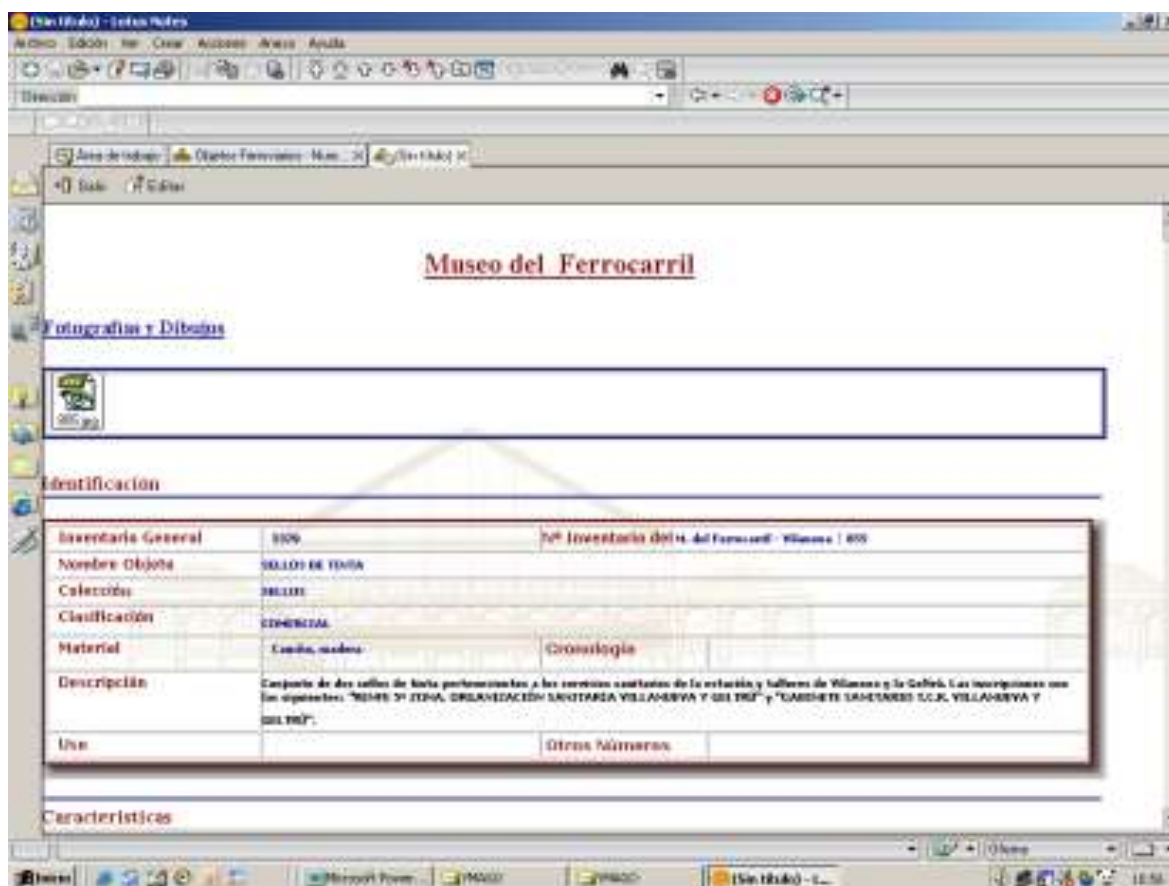
Observaciones: **Al darlo, tiene el número 1 escrito a lápiz.**

Reservado:

Exposición:

Hay 50 fotos en total en el álbum. Fotos seleccionadas: 8 Fotos sin seleccionar: 58

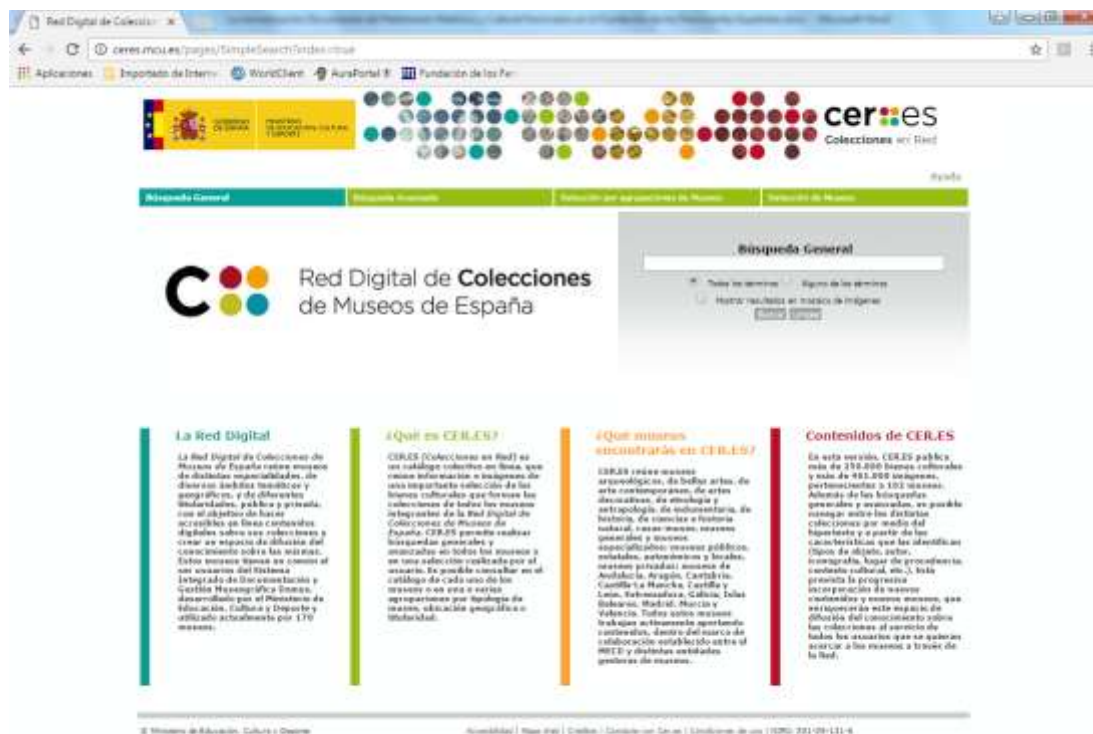
Ficha catalográfica Base de Datos Ymago.



Museo del Ferrocarril	
Fotografías y Dibujos	
Identificación	
Inventario General	5509 70 ^a Inventario del M. del Ferrocarril - Villanueva 805
Nombre Objeto	SEAL DE TONDA
Colección	SEAL
Clasificación	COMERCIAL
Material	Cerámica, madera
Descripción	Comparte de dos calles de hecho pertenecientes a los servicios sanitarios de la estación y talleres de Villanueva y la Cañada. Las inscripciones son las siguientes: "MUSEO DE TONDA, ORGANIZACIÓN SANITARIA VILLANUEVA Y DEL TRAF" y "CARRIOTE SANITARIO S.C.J. VILLANUEVA Y DEL TRAF".
Uso	Otras Notas
Características	

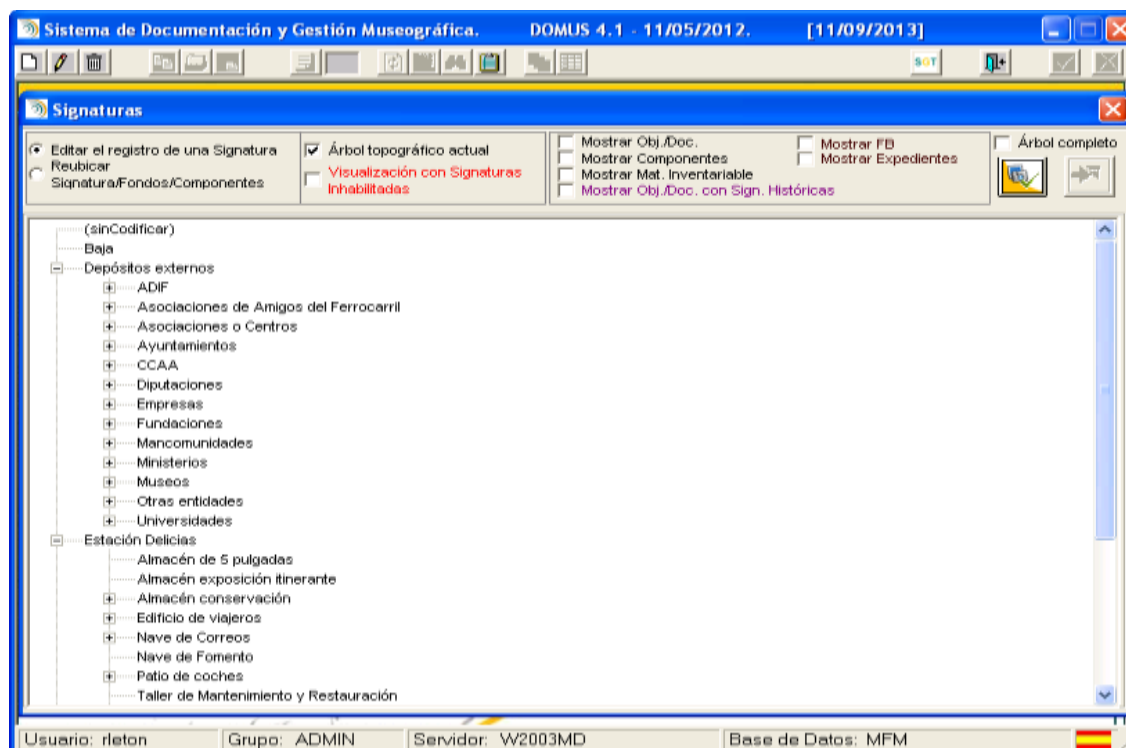
Ficha catalográfica de la base de datos IOFE en Lotus Notes

Con nuestra incorporación a la aplicación Domus el trabajo de documentación en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles además de normalizarse se ha especializado. Asimismo hace posible nuestra incorporación a la Red digital de colecciones de Museos de España, que reúne a museos muy diversos y de diferentes administraciones, tanto públicas como privadas, que utilizan el Sistema Integrado de Documentación y gestión Museográfica desarrollado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Actualmente 170 Museos utilizan este sistema. Y también el futuro ingreso en CER.ES, colecciones en Red, que es un catálogo colectivo que reúne información e imágenes de una gran cantidad de bienes culturales que forman las colecciones de todos los Museos que integran la Red Digital, y permite realizar tanto búsquedas generales como avanzadas en todos los Museos.¹²



Los comienzos no han sido fáciles, a las dificultades propias de adaptación a una nueva aplicación de los técnicos se han sumado, en el caso del Museo del Ferrocarril de Madrid aquellas derivadas de la migración de la base de datos antigua, realizada en Lotus Notes: en aquel momento un total de 6.556 registros y 52 campos, la mayoría de texto libre, lo que ha planteado errores en la migración de esos campos causados porque en ellos se había introducido un mismo término de maneras diversas, en singular, en plural o con errores tipográficos, lo que ha llevado a que los tesauros resultantes de la migración estén llenos de términos análogos, que nos encontramos todavía depurando con objeto de establecer solo uno. El proceso de depuración se complica en los campos con información relacionada, ya que para depurar un término es necesario eliminar la relación preexistente.

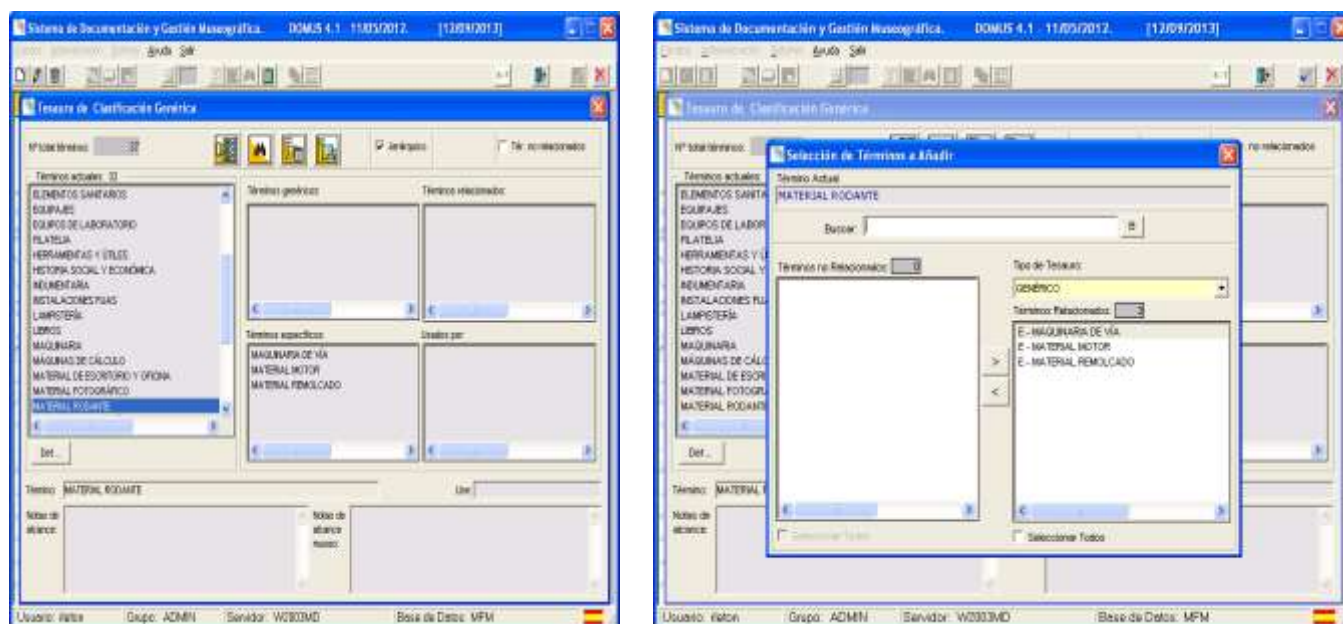
Por otro lado, aunque desde los años noventa veníamos trabajando en clasificaciones genéricas y tesauros de nuestro patrimonio y teníamos listas avanzadas sobre ellos que se habían establecido en el documento sobre Política de colecciones elaborado en 2004 por la FFE, basándonos en las recomendaciones que ofrece la Oficina de Documentación de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), el enfrentamiento a la nueva aplicación ha dado lugar a que hayamos tenido que estudiar nuevamente todos los listados con la finalidad de unificar y simplificar.



La mayor dificultad se nos presentó en el módulo Sistemas: Estructuras/Signaturas y Tesauros,¹³ a la hora de generar una tabla jerarquizada que permitiera identificar la estructura física de nuestra Institución. Debemos recordar que la ubicación topográfica de los bienes históricos culturales ferroviarios es complicada porque presentan una gran dispersión. Son bienes que no solo se encuentran en el entorno físico de la Fundación: Museo del Ferrocarril de Madrid en exposición o en depósitos, o en el Palacio de Fernán Núñez, sino que están esparcidos por todo el territorio español, unos en calidad de cesión en depósito a entidades autonómicas o locales, Asociaciones de Amigos del ferrocarril, y otros formando parte de conjuntos en las propias estaciones de ferrocarril de vía ancha, por lo que la citada tabla ha trascendido la propia estructura física de la Institución.

La normalización documental se sustenta en el uso de procedimientos comunes y en el uso de un lenguaje normalizado, bien a través de listas o de tesauros. El tesauro es un elemento de control de la terminología muy necesario para la sistematización y el uso compartido de datos entre instituciones, y también para la recuperación eficaz de información. La mayor parte de los campos de información de Domus están controlados por tesauros y listas de control terminológico, por lo que al cumplimentar cualquier registro de catalogación es necesario que el término que queremos utilizar haya sido introducido previamente,¹⁴ lo que requiere un trabajo previo al comienzo de la catalogación, que a veces es complicado y pesado, pero muy necesario. Nosotros empezamos a trabajar en los tesauros adaptándolos a las necesidades de nuestras colecciones. Las mayores

complicaciones con la creación de tesauros las hemos tenido a la hora de generar las clasificaciones genéricas, Nombres comunes, Nombres específicos, técnicas y tipologías, así como a la hora de establecer las relaciones de nombres con tipologías. Unificar el tesoro de autoridades, en el caso del museo, y elaborar uno nuevo en el caso del Palacio de Fernán Núñez, estableciendo el nombre correcto de cada autor o fabricante y añadiendo la información localizada sobre el mismo, es una de las dificultades en las que todavía nos encontramos trabajando.¹⁵

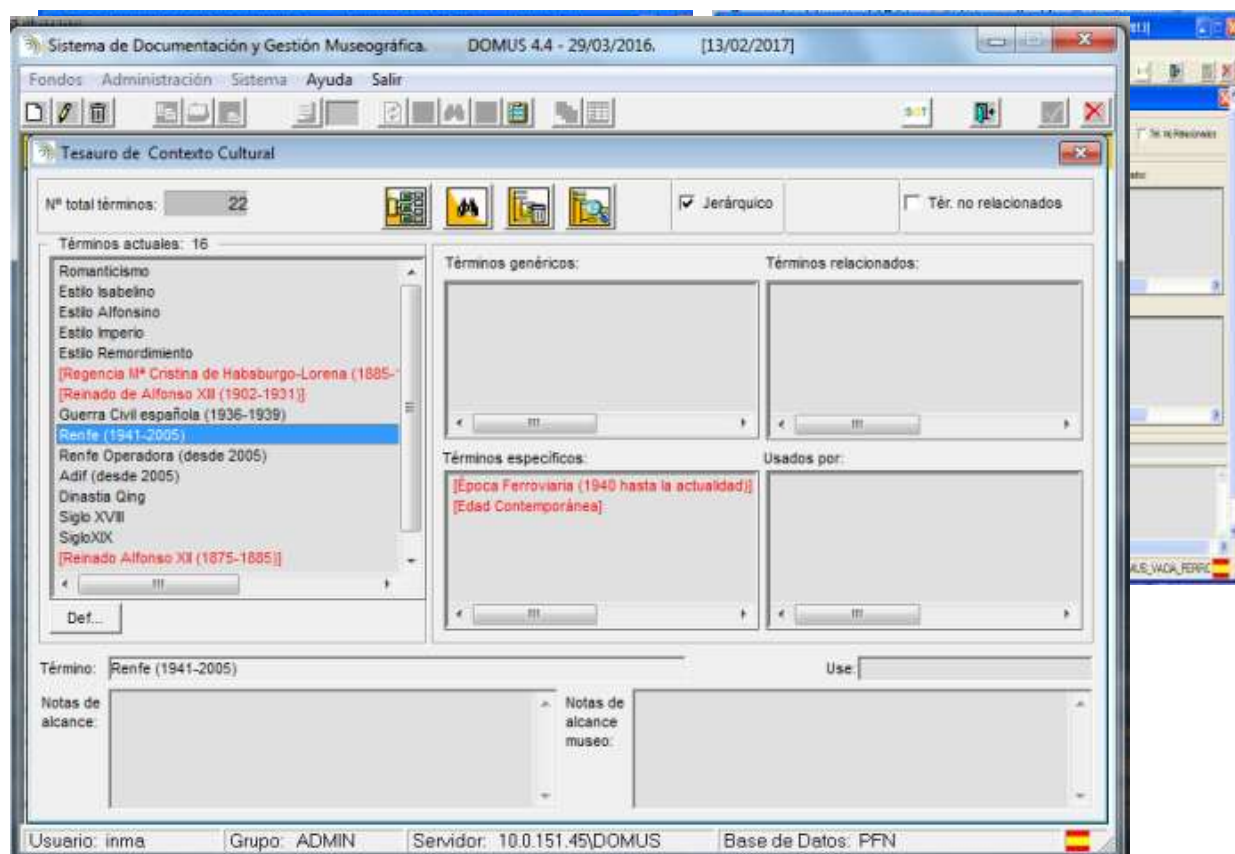


Como ya se ha comentado en los años noventa habíamos generado un tesoro de clasificaciones genéricas y tipologías. Cuando los bienes de la Fundación se informatizaron se incluyeron los términos, pero a lo largo de los años se fueron detectando bastantes errores en la introducción de datos en la aplicación informática Lotus. Esto nos ha llevado a realizar un intenso análisis con objeto de agrupar en una sola clasificación genérica la mayor cantidad de objetos que pudiéramos, ya que según el técnico que hubiera catalogado encontrábamos en ocasiones un mismo bien con hasta tres clasificaciones genéricas diferentes. El análisis ha dado como resultado un tesoro de clasificaciones genéricas más racional, proceso en el que seguimos, unificando términos y relacionando clasificaciones, nombres y tipologías.

El tesoro de técnicas ha presentado para nosotros una dificultad añadida derivada de la complejidad de los procesos industriales. En nuestras catalogaciones anteriores o no le prestamos atención o simplificábamos mucho. Domus nos ofrece la oportunidad de profundizar en los procesos industriales que han tenido que ver con la fabricación de materiales ferroviarios aportando tras el estudio una clara idea de cada una de las técnicas específicas que han intervenido

en el proceso. Por ejemplo, en la construcción de una locomotora se puede analizar el proceso desde el diseño y planimetría hasta el montaje y ensamblado de todas sus partes: ejes, bielas, caldera etc... Es una tarea en la que nos encontramos inmersos y esperamos que pronto podamos mostrar resultados.

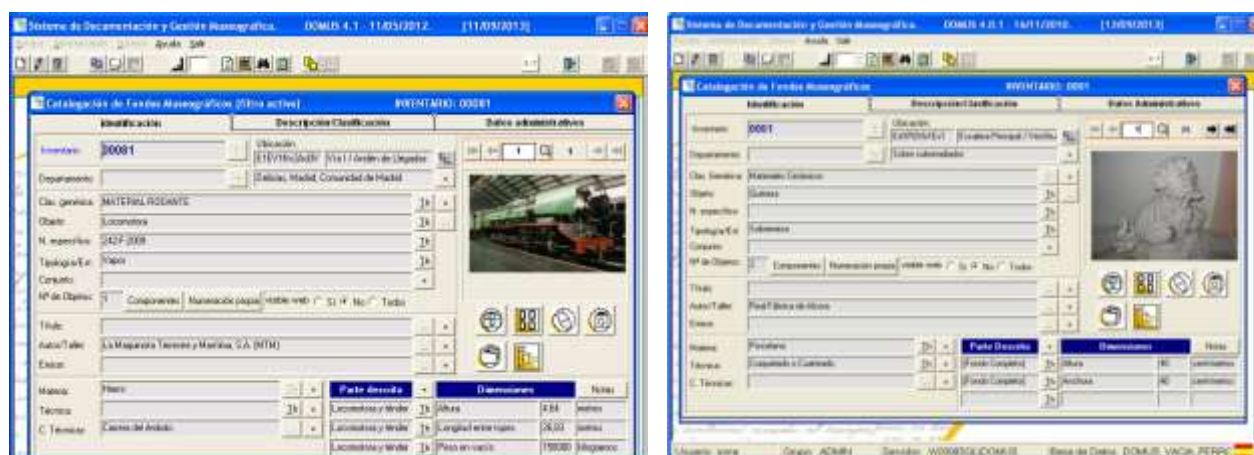
En el caso específico de las colecciones del Palacio de Fernán Núñez estas complicaciones han sido menores gracias al asesoramiento y ayuda que hemos tenido en todo momento de Ana Cabrera, Museo Nacional de Artes Decorativas, a quien nos dirigimos ante la similitud en las colecciones de ambas instituciones. Desde aquí quiero expresarle nuestro más sincero agradecimiento, ya que su apoyo ha sido inestimable. La colaboración entre instituciones es una de las ventajas más valiosa de la normalización.¹⁶



En el tesauro de contexto cultural consideramos que era necesario contemplar la época de Renfe (1941-2005),¹⁷ ya que la empresa ferroviaria constituida en 1941 ha sido la generadora de la mayor parte de las colecciones que hoy se conservan en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, tanto en el Museo del Ferrocarril de Madrid como en el Palacio de Fernán Núñez. Además, se hacía necesario especificar la escisión que se produce en el año 2005 en la empresa ferroviaria por recomendación de la Comunidad Europea. En ese momento Renfe se divide en

Adif y Renfe-Operadora, por tanto, los fondos que ingresan en ese periodo contemplarán esta circunstancia.

Hasta el momento solo hemos hecho uso de la aplicación para la catalogación de los bienes histórico culturales ferroviarios, de ahí que no nos hayamos enfrentado aún a otras problemáticas por las que seguramente habremos de pasar. Por lo que se refiere al Módulo de Fondos/catalogación/fondos Museográficos, Consultas y Procesos (Conservación, Documentación Gráfica, ingresos y movimientos) es en la que más hemos trabajado. Se nos han presentado las dificultades propias de utilización de una nueva aplicación que hemos podido solventar con más o menos facilidad gracias a los manuales y a la ayuda que facilita la aplicación.

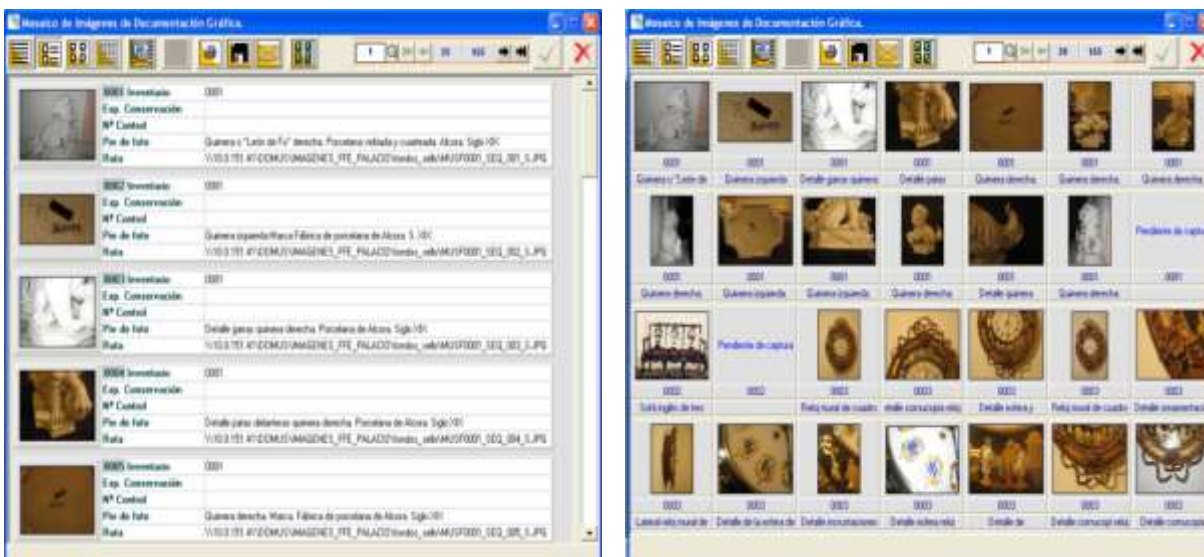


Ventajas de la Normalización¹⁸

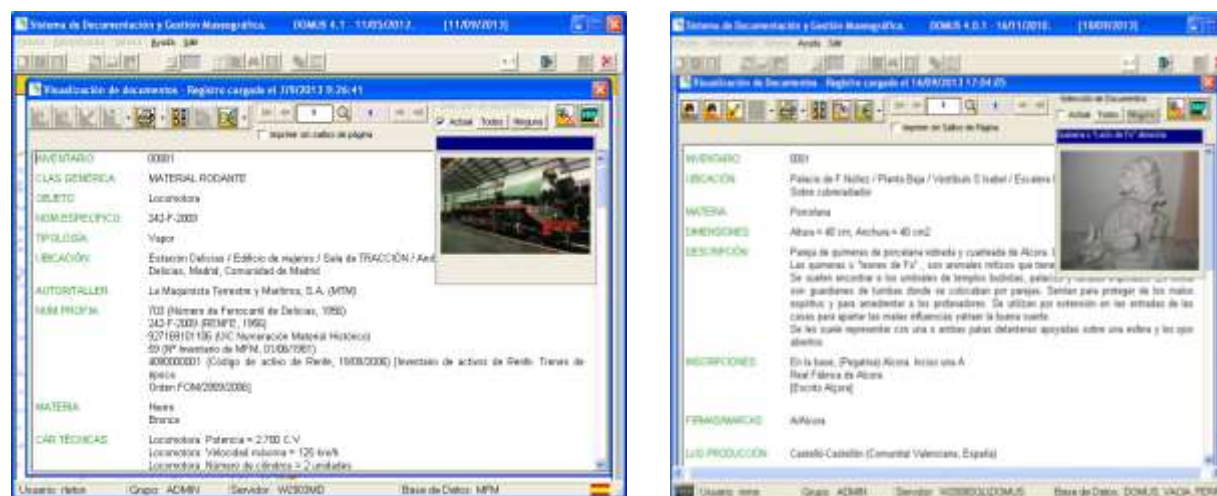
A pesar de todo el trabajo previo al que nos estamos enfrentando desde nuestra incorporación a la aplicación Domus, y a la resolución de los pequeños o grandes problemas que vamos encontrando en el recorrido, creemos que ha sido un gran paso hacia adelante el que se ha dado en materia de documentación del patrimonio que custodia la Fundación, ya que la aplicación Domus nos ofrece una serie de ventajas importantes, entre las que destacamos en primer lugar, el hecho de que la aplicación esté respaldada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte ya que nos asegura en cierta medida que los datos que introducimos no desaparecerán como nos ha sucedido en otras ocasiones.

- El uso de un lenguaje normalizado
- Facilidad a la hora de recuperar la información realizando búsquedas eficaces, sin que quede nada fuera por un error tipográfico.
- La amplitud de campos específicos para la catalogación de bienes que nos permiten añadir toda la información disponible.

Nos hemos encontrado con una aplicación enormemente eficaz que nos ha permitido registrar, inventariar y catalogar nuestros bienes de manera ágil, así como asociar tantas imágenes digitales



de ellos como sean necesarias capturándolas de forma muy sencilla de ficheros digitales o directamente del escáner. Al mismo tiempo hemos podido registrar informes de conservación, tratamientos de restauración y emitir informes muy completos y detallados. Nunca antes una base de datos nos había ofrecido tanta especialización.¹⁹



En el ejemplo superior observamos los resultados de una búsqueda de imágenes de Documentación gráfica con el resultado en mosaico de imágenes y texto o solo imágenes.

Conclusión

La normalización en la documentación de los Bienes Culturales que componen el Patrimonio cultural español es esencial. Una vez conocida la aplicación Domus con su infinidad de posibilidades es imposible retroceder y todos los técnicos que nos beneficiamos de ella gracias a los convenios suscritos con el Ministerio de Cultura debemos trabajar para mejorarla y difundirla. Aunque creo que a estas alturas todos estamos convencidos de la necesidad de normalización en la documentación de los bienes que custodian nuestras instituciones por específicas que estas sean, a aquellos que todavía lo duden, me gustaría animarles desde nuestra experiencia con unos bienes tan específicos como los ferroviarios, asegurando lo que ya en los años noventa decía Andrés carretero, que “no importa la especificidad del bien que queremos catalogar, no tenemos cosas tan diferentes que decir cuando catalogamos una escultura o una locomotora, podemos describir ambos objetos con los mismos atributos”.²⁰

BIBLIOGRAFÍA

Alquézar Yáñez, Eva María.- Domus, un sistema de documentación de Museos informatizado. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro. www.mcu.es/museus/docs/mc/mcs/rev.o/domus/rev.o.Pdf.

Alquézar Yáñez Eva María.- Domus y la Red Digital de Colecciones de Museos de España. Un proyecto del Ministerio de Cultura para la documentación y difusión de colecciones. Actas de las I Jornadas de museos aragoneses. Zaragoza, 20-22 de mayo de 2009. Gobierno de Aragón. pp. 133-153

Carrasco Garrido, Reyes.- Un modelo de normalización documental para los museos españoles: Domus y la red digital de colecciones de museos de España. *Actas do Seminario de Investigaçao em Museologia dos países de Lingua Portuguesa e Espanhola*, vol. 1, pp 318-329.

Carretero Pérez, Andrés.- El Proyecto de Normalización Documental de Museos: reflexiones y perspectivas. *Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, 34, 2001: 166-176. <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/1146/1146#.WJrnpdLhDcs>

Carretero Pérez, Andrés.- Domus, un sistema de documentación de museos informatizado. <http://gradohistoriaarteuned.files.wordpress.com/2012/11/domus.pdf>

Carretero Pérez, Andrés.- Domus y la gestión de las colecciones museísticas. *MARQ, Arqueología y Museos*, 00. 2005:17-30

García Álvarez, Alberto.- Patrimonio Ferroviario Aragonés. Propuesta para una red de Museos especializados. *Jornadas de Patrimonio Industrial y Obra Pública. Zaragoza 2007*.

Política de colecciones de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Documento de Trabajo. 2004

VV.AA.- Normalización documental de Museos: Elementos para una aplicación informática de Gestión Museográfica. Ed. Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales. Madrid 1996.

VV.AA.- El lenguaje sobre el patrimonio: estándares documentales para la descripción y gestión de colecciones. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Madrid, 2016.

¹ Página del Ministerio de Educación Cultura y Deporte: <http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/areas-cultura/museos/mc/ndm/presentacion.html>

² Andrés Carreto Pérez, Marina Chinchilla Gómez, Pilar Barraca de Ramos, et. al., *Normalización documental de Museos: Elementos para una aplicación informática de gestión museográfica*. España, Ministerio de Educación y Cultura, 1996.

³ María Carrillo Tundidor, “Un vocabulario común para un patrimonio diverso: El proyecto de tesauros del patrimonio cultural de España del Ministerio de Educación Cultura y Deporte”, en *El lenguaje sobre el patrimonio. Estándares documentales para la descripción y gestión de colecciones*. España, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2016.

⁴ Otros patronos son: Adif Alta Velocidad, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Serveis Ferroviaris de Mallorca, Eusko Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca, Metro Madrid, Asociación de Acción ferroviaria, Redalsa y Puertos del estado.

⁵ Página web de la Fundación: www.ffe.es

⁶ Andrés Carretero Pérez, “El proyecto de Normalización Documental de Museos: Reflexiones y perspectiva”, en *Revista PH 34*, Instituto Español del Patrimonio Histórico, Sevilla, 2001.

⁷ *Política de colecciones de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Museos de Madrid y Vilanova*. Documento de trabajo. 2004

⁸ Esta clasificación fue expuesta por Alberto García Álvarez en las Jornadas de Patrimonio Industrial y la Obra Pública. Zaragoza 16, 17 y 18 de abril de 2007: 241-243.

⁹ Recordemos que tiene entre sus objetivos promover el transporte por ferrocarril mediante diversas actividades culturales, cursos, gestión de museos, edición de la revista Vía Libre, realización de estudios, mantenimiento del archivo y biblioteca, entre otras acciones.

¹⁰ En 1847 el Palacio toma el aspecto con el que lo conocemos hoy día, pero en realidad su origen se remonta a 1753, cuando Blas Jover miembro del Consejo de Fernando VI, construye su vivienda en unos huertos obtenidos de la parcelación de los huertos del Convento de Santa Isabel. Más tarde, Miguel José María de la Cueva, XIII Duque de Alburquerque y IV Marqués de la Mina, adquiere y transforma la vivienda, que sería heredada por Felipe María Osorio de la Cueva, VII Conde de Cervellón, en 1815, que la reforma entre 1847 y 1849.

¹¹ El Palacio es adquirido por la Compañía Nacional del Oeste que lo escritura en 1941. Ese mismo año se crea la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), fruto de la nacionalización de las arruinadas compañías concesionarias de los ferrocarriles de ancho ibérico, pasando el Palacio a ser propiedad de la nueva empresa que lo convierte en la Sede de su Consejo de Administración.

¹² En CER.ES Colecciones en Red. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
<http://ceres.mcu.es/pages/SimpleSearch?index=true>

¹³ En el ejemplo se observan las firmas correspondientes a los depósitos expertos del Museo del Ferrocarril, y las de la Estación de las Delicias.

¹⁴ María Carrillo Tundidor, *Op. cit.*, 2016.

¹⁵ En el ejemplo observamos las clasificaciones genéricas establecidas en el Museo del Ferrocarril. En el caso señalado Materia Rodante, existen como términos específicos y términos relacionados, Maquinaria de Vía, Material Motor y Material Remolcado.

¹⁶ En el ejemplo de la izquierda observamos la generación de estructura establecida para el Palacio de Fernán Núñez, edificio complejo, ya que en realidad está compuesto por dos edificios, el antiguo que data de finales del siglo XVIII y otro más moderno, construido en la época de Renfe, en los años sesenta para albergar el

Archivo Histórico Ferroviario. En el ejemplo de la derecha, las clasificaciones genéricas establecidas en las colecciones del Palacio.

¹⁷ En el ejemplo aparece en términos actuales, Renfe (1941-2005), Renfe Operadora (desde 2005) y Adif (desde 2005) y en términos específicos, época ferroviaria (1940 hasta la actualidad) y Edad Contemporánea.

¹⁸ En el ejemplo de la izquierda se observa el módulo de catalogación de las colecciones del Museo muestra la pantalla de identificación del objeto, en este caso la locomotora de vapor 242-F-2009 CONFEDERACIÓN, construida por la Maquinista Terrestre y Marítima en 1955, mientras que el de la derecha nos presenta el módulo de catalogación de las colecciones del Palacio de Fernán Núñez, también la pantalla de identificación del objeto, una quimera o león de Fo Realizado por Real Fábrica de Alcora en el siglo XIX.

¹⁹ En el ejemplo observamos los resultados de una búsqueda de imágenes de Documentación gráfica con el resultado en mosaico de imágenes y texto o solo imágenes.

²⁰ En el ejemplo el resultado, ficha calcográfica de la locomotora de vapor 242-F2009 CONFEDERACIÓN y de la Quimera o León de Fo.