

Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial

José Luis Lalana Soto¹
Universidad de Valladolid

La presencia del ferrocarril en el ámbito del patrimonio oficialmente reconocido es muy escasa, a pesar de la fascinación que desde sus inicios este medio de transporte ha generado, y sigue despertando hoy día, como queda demostrado en el gran número de publicaciones, eventos científicos y académicos o número de visitantes a los museos ferroviarios en todo el mundo.

Son muchos los factores que pueden tomarse en consideración al momento de intentar explicar esta escasa presencia. Si el campo del patrimonio es de por sí muy complejo, las características propias de la actividad ferroviaria imponen una dificultad más, tanto a la hora de investigar y evaluar como a la de gestionar, desde la perspectiva patrimonial, estos elementos.

A lo largo de este texto desarrollaré una aproximación a estos asuntos, empezando por una breve introducción al propio concepto de patrimonio y su evolución reciente, así como a la inclusión del ferrocarril dentro del amplio

conjunto del patrimonio industrial, para centrarnos luego en algunos de los problemas que plantea su consideración patrimonial, con base en los bienes que han sido incluidos en la Lista del Patrimonio Mundial.

Génesis y evolución del concepto de patrimonio: de lo excepcional a lo cotidiano

El concepto de patrimonio, como bien colectivo que merece ser salvaguardado, es propio de la época contemporánea, y en un principio se formuló en términos de monumento con valor artístico.² Desde comienzos del siglo XIX esa visión monumental, arquitectónica, singular y estética se ha ampliado en forma progresiva, tanto en la vertiente espacial –desde el entorno inmediato al monumento, hasta el “ambiente urbano” (con la formulación del concepto de patrimonio urbano que en 1931 propusiera Gustavo Giovannoni), o la reciente del “paisaje urbano histórico” (UNESCO, 2011)– como en la conceptual,

¹ Geógrafo, profesor de Urbanismo y Ordenación del Territorio en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid, España. E-mail: jllalana@arq.uva.es.

² Se suele considerar como el primero de los informes presentados a la Convención Nacional francesa por Henri Baptiste Grégoire en 1794 (*Rapport sur les destructions opérées par le Vandalisme, et sur les moyens de le réprimer*), desde el Comité de Instrucción Pública, como el punto de partida del actual concepto de patrimonio colectivo.

que pasa del monumento como manifestación artística al concepto de monumento histórico, desarrollado en forma magistral por Riegl en 1903, y llegando hoy a las consideraciones culturales, en general, y al patrimonio inmaterial.³

En todo caso, el concepto de patrimonio ha seguido vinculado a la idea de perdurabilidad, sea ésta una intención desde el principio –el monumento como una manifestación del poder– o bien provenga de un valor sobrevenido. No obstante, hay que tener presente que la idea de patrimonio a menudo también suele relacionarse, de forma más inconcreta, con la identidad; es decir, con el reconocimiento del valor de un bien cultural o natural, o con el sentimiento de pérdida (y, por tanto, con la necesidad de intervenir para salvaguardar algo que corre peligro de desaparecer).

En ese contexto hay que entender tanto la ampliación de la noción de patrimonio como la progresiva integración en el mismo de elementos no monumentales, como la arquitectura popular o los restos materiales del proceso de industrialización, y la incorporación de restos cada vez más cercanos a nuestra época.⁴ Hoy día incluso hay quienes

aseguran que vivimos dentro de una “cultura del patrimonio”, tal como lo señala Ortega Valcárcel:

Estaparadoja de la cultura modernista que, de una parte, destruye y sustituye la materialidad de esas sociedades preexistentes y, por otra, se se vuelca en la preservación de lo que no son sino restos obsoletos de las mismas, o manifestaciones en proceso de desaparición, caracteriza el desarrollo de lo que podríamos llamar “cultura del patrimonio”. Una cultura que incorpora la preservación del pasado como un signo de su propia modernidad.⁵

Dentro de los aspectos que hasta aquí he señalado hay que ubicar al patrimonio industrial. Se suele considerar que la arqueología industrial nació a partir de las movilizaciones encaminadas a preservar el pórtico dórico de la estación londinense de Euston, primera gran estación de línea del mundo, que finalmente se demolió en 1962.⁶

Es claro entonces que el ferrocarril ha estado unido desde el principio al concepto de patrimonio industrial, no sólo por la cuestión, casi anecdótica,

³ Para una visión más amplia y profunda de la evolución del concepto de patrimonio ver Françoise Choay, *Alegoría del patrimonio*. Barcelona, Gustavo Gili, 1992. Edición original: París, *L'Allégorie du patrimoine*. París, Éditions du Seuil, 2007. Dada la fecha de publicación de su libro, las cuestiones relativas al patrimonio inmaterial, aunque presentes, aún no se habían desarrollado en su forma actual, aunque no estaba exenta de polémica.

⁴ Sobre los límites disciplinares, cronológicos, espaciales y temáticos del patrimonio industrial, ver José Luis Lalana y Luis Santos, “Las fronteras del patrimonio industrial”, pp. 35-47.

⁵ José Ortega Valcárcel, “El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico”, p. 34.

⁶ Angus Buchanan, *Industrial Archaeology in Britain* Buchanan, p. 23. En el caso de Estados Unidos, que tiene un sistema de organización y tratamiento del patrimonio particular, basado en lo fundamental en la documentación de los elementos, el Servicio de Parques Nacionales, la Biblioteca del Congreso y la Sociedad de Ingenieros Civiles, pusieron en marcha el programa Historic American Engineering Record (HAER), en 1969.

que acabamos de señalar, sino sobre todo porque no se puede concebir la industrialización, y todo el proceso histórico acaecido con ella, sin los ferrocarriles.

El ferrocarril como patrimonio industrial

Ya desde el siglo XVIII, con el desarrollo de los nuevos procesos industriales, se busca en forma denodada una solución al problema esencial de los transportes terrestres, y tal como lo muestran tanto las realizaciones prácticas como la literatura técnica de comienzos del siglo XIX, se suceden los experimentos tanto sobre los caminos (con los trabajos de Telford o de McAdam), como sobre los canales y los ferrocarriles, que se convertirán, a partir de la década de 1830-1839,⁷ en el modo dominante de transporte por tierra durante al menos un siglo.

Dejaremos aparte el campo de estudio de los precedentes del ferrocarril (los *early railways*, como suelen denominarse en inglés), de indudable interés, aunque con un ámbito territorial circunscrito casi en forma exclusiva al Reino Unido, y la cuestión, derivada del mismo, de cuáles son los elementos definitorios de este modo de transporte (¿cuándo podemos afirmar que algo es un ferrocarril?), para señalar el punto fundamental que ahora nos interesa; que el ferrocarril es un producto

y, al mismo tiempo, una condición necesaria para el desarrollo de la minería y la industria.⁸ Fue el vehículo de expansión de la industrialización, un gran consumidor de las materias primas y de los productos elaborados, y un auténtico ícono de la misma, así como, mucho más tarde, simbolizaría también la visión nostálgica y romántica de ese mundo que se perdía.

Algunos autores han señalado que fue el producto más elaborado de la primera fase de la industrialización, basada en el sistema técnico del carbón y el hierro. En 1934 Mumford señalaba que “tecnológicamente, el sector en el que la industria paleotécnica se elevó a su punto máximo no fue la fábrica de algodón sino el sistema ferroviario [...] fue una de las realizaciones técnicas y administrativas soberbias del siglo XIX [...] [y] dentro de las limitaciones del periodo, el ferrocarril fue al mismo tiempo la forma de técnica más característica y más eficiente”.⁹ En palabras de Hobsbawm, “tomados como un todo [los ferrocarriles], 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”.¹⁰

El ferrocarril fue, por tanto, el producto, el vehículo, el motor y el símbolo de la nueva sociedad industrial. Apenas terminada la célebre muestra de Rainhill, se tuvo conciencia de que el

⁷ Con el concurso de Rainhill (1829) y el desarrollo de la compañía de Manchester a Liverpool.

⁸ “Técnicamente, el ferrocarril es hijo de la mina, y especialmente de las minas de carbón del norte de Inglaterra”. Ver Eric Hobsbawm, *La era del capital 1848-1875*, p. 52. En este sentido basta 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.

⁹ Lewis Mumford, *Técnica y civilización*, p. 221.

¹⁰ Eric Hobsbawm, *La era del capital 1848-1875*, p. 65.

nuevo medio de locomoción cambiaría el mundo que hasta entonces se había conocido, y la locomotora, una máquina metálica que consumía carbón, y con su propia chimenea, se convertiría en el principal símbolo del progreso y la modernidad.

Ninguna de las innovaciones de la Revolución Industrial encendería las imaginaciones como el ferrocarril, como lo demuestra el hecho de que es el único producto de la industrialización del siglo XIX plenamente absorbido por la fantasía de los poetas populares y literarios. [...] La locomotora lanzando al viento sus penachos de humo a través (*sic.*) de países y continentes, los terraplenes y túneles, los puentes y estaciones, formaban un colosal conjunto [...] El ferrocarril constituía el gran triunfo del hombre por medio de la técnica.¹¹

En resumen, el ferrocarril se ha considerado siempre (igual que la actividad minera) como patrimonio industrial. El documento *Railways as World Heritage Sites*,¹² preparado por el International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) –organismo consultivo en materia de patrimonio cultural para el Patrimonio Mundial–, comienza con una pequeña reflexión sobre el papel del patrimonio industrial en la Lista del Patrimonio Mundial (LPM), y sobre la necesidad de adaptar los criterios de la Convención del Patrimonio Mundial (UNESCO, 1972) a

las características de este patrimonio. Termina el primer párrafo del documento en cuestión haciendo referencia a un tipo de sitio industrial: el ferrocarril.¹³

Peculiaridades del patrimonio ferroviario

Pero el ferroviario es un patrimonio complejo y con claras particularidades, asunto que a menudo se ha soslayado, o al menos no ha sido bien entendido. Dejando aparte la enorme carga simbólica, y por tanto su capacidad de transmitir y canalizar emociones, deberíamos de tener en cuenta al menos cinco cuestiones esenciales:

- 1.** La escala territorial y su carácter de infraestructura lineal.
- 2.** La gran diversidad de elementos que lo componen.
- 3.** La existencia de una lógica propia, mucho menos conocida –y menos evidente– de lo que por lo general se cree.
- 4.** Su intensa relación funcional con otros elementos relevantes patrimonialmente, en particular los urbanos e industriales.
- 5.** Y, en el caso de los trenes, su capacidad para moverse, y con ello relacionar, de manera dinámica, a los viajeros con el territorio y el paisaje por el que discurre su viaje.

Me interesa destacar en forma especial el tercero de estos puntos, la lógica propia de la actividad ferroviaria, porque

¹¹ Eric Hobsbawm, *La era de la revolución*, p. 52.

¹² Anthony Coulls, *Railways as World Heritage Sites: occasional papers for the World Heritage Convention*.

¹³ *Idem*. "This study develops such criteria and illustrates their applicability with regard to just one kind of industrial site, the railway".

se trata de un aspecto que por lo general es poco conocido, incluso en los casos en los que se aplica algún grado de protección patrimonial a algunos elementos (con frecuencia edificios). De manera paradójica, quizá por esa intensa fuerza simbólica de la locomotora (muy presente en el mundo de las artes plásticas) y por la vinculación del ferrocarril con muchos procesos históricos de gran trascendencia –la colonización y la construcción de los grandes imperios, por ejemplo–, hay una inmensa producción bibliográfica relacionada con los ferrocarriles, incluso mucho antes de que se planteara la cuestión del patrimonio industrial. Como señalé, ya en la propia época de planteamiento y desarrollo de la arqueología industrial, “la historia de los transportes por tierra y mar gracias al vapor ha fascinado a entusiastas e historiadores por igual. En consecuencia, es probable que haya más libros sobre ese tema que sobre cualquier otro aspecto del desarrollo tecnológico”.¹⁴

Sin embargo, esto no quiere decir que el ferrocarril sea un tema por completo estudiado, sobre el cual contemos con información suficiente. Más bien al contrario, la información es parcial y está centrada en determinados elementos (locomotoras y edificios de viajeros) o

aspectos de la explotación ferroviaria (las compañías ferroviarias como grandes empresas).

Así, y dejando aparte la locomotora (que, como veremos más adelante, no puede ser patrimonio mundial, por su condición de bien mueble), el elemento que más ha llamado la atención y que ha centrado, al menos hasta hace poco tiempo, la mayor parte de los estudios, ha sido el edificio de viajeros,¹⁵ lo cual es lógico, ya que se trata del punto de conexión entre los sistemas urbano (territorial) y ferroviario, del elemento más perceptible del ferrocarril por parte de los usuarios –y del conjunto de los ciudadanos– y es, por lo tanto, donde las compañías ferroviarias se esforzaron por proyectar una verdadera imagen de marca. Se trata, sin duda, del elemento más “monumental” del sistema.

Ahora bien, en cierta forma esta visión ha eclipsado la necesaria interpretación técnica y funcional del ferrocarril, conectando muy bien con la lógica monumental que todavía hoy sigue impregnando, en buena medida, el tratamiento del patrimonio industrial en general,¹⁶ como si conceptos más adecuados, como el de conjunto –una categoría presente en toda la legislación sobre patrimonio– no tuviesen mucho más sentido a la hora de interpretar las

¹⁴ Melvin Kranzberg y Carol W. Pursell Jr., eds., *Technology in Western Civilization*, p. 836.

¹⁵ En este sentido se pueden citar como referentes la obra de Carroll L. V. Meeks (1956), hasta los trabajos que se van haciendo en este sentido en algunos países, como México (Teresa Márquez Martínez y Lucina Rangel Vargas, coords., *Las estaciones ferroviarias de México*), o España (Inmaculada Aguilar Civera para las estaciones de Norte y Mercedes López García para las de MZA).

¹⁶ Se tiende al tratamiento monumental de edificios (muy rara vez de espacios), a partir de interpretaciones superficiales y con criterios esencialmente estéticos, a menudo rescatando viejas prácticas, descartadas ya en el siglo XIX, como despejar el entorno para que se admire mejor el “monumento”, y mediante intervenciones descontextualizadas y casi exclusivamente estilísticas. Sólo algunos casos se escapan de estas prácticas, y por lo general son más el fruto de la sensibilidad y el respeto a los restos materiales que del conocimiento.

relaciones, funcionales y espaciales, de muchos establecimientos industriales, y por desdoblamiento de las estaciones ferroviarias, entendidas no como un edificio, sino como un complejo de instalaciones técnicas del cual el edificio de viajeros sólo es una parte, en ocasiones ni siquiera la más importante. No hay que olvidar, y sucede a menudo, que una estación ferroviaria –cualquier estación, excepción hecha de los apeaderos– cumplía, además de la función mencionada de conexión con el sistema territorial y urbano, funciones técnicas de cara a la explotación ferroviaria (cantones para el control del tráfico, posibilidad de efectuar cruces o alcances, sobre todo en vía única, etc.). Y que las diversas estaciones de una línea están estrechamente relacionadas entre sí, tanto en el aspecto funcional –con una jerarquización que por lo general es muy clara– como en el formal (sobre todo los edificios).

A lo anterior hay que añadir que, en términos generales, las instalaciones técnicas ferroviarias, entendiendo por tales las que desarrollan trabajos necesarios para el funcionamiento del sistema, pero que no se relacionan con los usuarios, constituyen un tipo de establecimiento apenas conocido y con frecuencia mal interpretado. Así, las instalaciones técnicas ferroviarias de mayor escala, como las casas redondas (de-

pósitos de locomotoras¹⁷), los talleres generales o las estaciones de clasificación (patios de maniobras), apenas han recibido atención.

Por otra parte, a la falta de comprensión cabal de los aspectos básicos de la explotación técnica, en una actividad que, como la ferroviaria, sigue una lógica difícil de aprehender para quien no está familiarizado con ella, hay que añadir en otros muchos casos la falta de conceptos sólidos en materia de patrimonio, que tampoco son habituales entre los interesados en el tema ferroviario, ya sean amigos del ferrocarril o personas procedentes del mundo académico.

En este sentido, otro aspecto importante, dentro de los que he reseñado, es el de la gran diversidad del ferrocarril, que cabe entender, desde la perspectiva patrimonial, en un doble sentido. Por una parte por la variedad de elementos que componen una explotación ferroviaria, de naturaleza y características muy diferentes (desde edificios con un carácter monumental hasta grandes obras públicas); y por otra, por la diversidad de motivos por los que se puede entender que un ferrocarril tiene valor desde el punto de vista del patrimonio.

Sólo a modo de aproximación,¹⁸ éste puede descansar en sus características propias, esto es, en su trazado (dificultad,

¹⁷ José Luis Lalana, "La incorporación de la vertiente territorial y paisajística a la protección del patrimonio cultural". Conviene señalar que el concepto de casa redonda o casa de máquinas y el de depósito de locomotoras, aun cuando puedan ser instalaciones aparentemente similares, no se pueden hacer equivalentes de manera automática. Para explicarlo sería necesario entrar en consideraciones complejas sobre la tradición técnica ferroviaria americana y la europea, y siempre teniendo en cuenta la época y las circunstancias concretas de cada compañía.

¹⁸ José Luis Lalana y Luis Santos, "Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario".

desnivel, uso de soluciones específicas como los “lazos” o los “retrocesos”, etc.), en la concatenación de estructuras y obras de paso (túneles, puentes), en la presencia de elementos singulares destacados, o, por el contrario, en la representatividad y el carácter específico de los mismos (modulación de las estructuras, imagen estandarizada), pero también, aparte de su lógica interna, en la interacción con el entorno, como parte de un sistema productivo complejo –minero, fabril, urbano– o como infraestructura de soporte o conexión de valores que no residen en la misma (enlazando en forma directa con perspectivas patrimoniales emergentes, como el paisaje o los itinerarios culturales).¹⁹

El ferrocarril es, en suma, un patrimonio complejo y específico que, como ya hemos señalado, se relaciona, además, conceptualmente, con otros tipos de patrimonio también complejos, como el urbano, el viario o el territorial.²⁰ Al igual que en muchas ocasiones no se pueden interpretar estos patrimonios sin tener en cuenta al ferrocarril, tampoco se puede comprender éste al margen de su época histórica, de su ámbito territorial o de la cultura en la que se desarrolla.

Además, elementos como la obra pública, cuyo tratamiento patrimonial es aún controvertido, adquieren en él una importancia especial, y la escala –territorial– lo vincula en especial con el concep-

to de paisaje cultural, que a pesar de llevar varias décadas planteado (en el Patrimonio Mundial, en concreto, desde 1992), todavía es poco conocido y peor utilizado, por cuanto el concepto de paisaje encubre una gran complejidad bajo un nombre sugerente y aparentemente claro. Así, el tratamiento patrimonial del ferrocarril exige entrar en aspectos como las zonas de amortiguamiento, el cumplimiento de las condiciones de autenticidad y de integridad y los procesos que los amenazan. Igualmente en la escala y carácter lineal (itinerarios culturales y patrimonio territorial), los asuntos vinculados al patrimonio viario, y en específico las obras de paso y el trazado, o la relación con el entorno (paisaje cultural).

El ferrocarril en la Lista del Patrimonio Mundial

La elección del patrimonio mundial para tratar estos asuntos obedece, sobre todo, a que se trata de un ámbito con un alto grado de formalización, en el que se han desarrollado debates teóricos que, en buena medida, sirven de referente para las consideraciones patrimoniales en general, aunque esto no quiere decir que los principales problemas que a menudo se han planteado, casi desde la propia formulación del Patrimonio Mundial, se hayan resuelto.

¹⁹ El ferrocarril puede ser visto como un patrimonio técnico, especialmente ligado a la industria y a la sociedad industrial, pero también, en determinados casos, puede predominar la experiencia del viaje, lo que ha llevado a algunos autores (por ejemplo, Claudine Cartier, *L'héritage industriel, un patrimoine*, p. 70), a plantear que no todo patrimonio ferroviario tiene por qué estar incluido en el industrial.

²⁰ Ciertamente es que el ferrocarril es una realidad física y a la vez un fenómeno histórico, al que hay que interpretar a la luz del concepto, usando conceptos de la historia de la tecnología, del sistema socio-técnico; es decir, una estructura de elementos técnicos y no técnicos con una finalidad común y estrechas relaciones de interdependencia; que cuenta con una dinámica interna pero en el que los factores externos pueden tener un papel esencial (en este sentido sería un sistema “abierto”).

La presencia directa del ferrocarril en la Lista del Patrimonio Mundial (LPM) es muy reducida, puesto que sólo están inscritos cinco bienes, tres conjuntos de líneas, un edificio de viajeros y un puente, de un total de 1 031 que conforman la Lista desde julio de 2015:

- El primero se inscribió en 1998, cuando ya la LPM llevaba existiendo dos décadas:²¹ la línea del Paso de Semmering (Austria), inaugurada en 1854, con un recorrido de 41 kilómetros a lo largo de un espectacular paisaje montañoso. Este paso del Semmering, levantado a 984 m sobre el nivel del mar, es el principal obstáculo en el corredor histórico entre Viena y Trieste (y, por tanto, el mar), y mide unos 500 km de longitud, por lo que su cruce era indispensable para dar continuidad al ferrocarril. Fue el primer ferrocarril alpino europeo de gran escala, con más del 60 % de la línea con pendientes superiores al 20 % y un gran número de obras de paso, entre las que destacan 14 túneles, 16 viaductos y 100 pasajes con arcos. A finales de la década de 1950-1959 se electrificó la línea y como consecuencia de la accesibilidad que proveyó el ferrocarril, la gran burguesía y la nobleza de Viena y Budapest desarrollaron en su entorno un gran número de edificios, hasta conformar un modelo de arquitectura “alpina”.
- En 1999 se inscribió el ferrocarril de Darjeeling (India), que luego sería

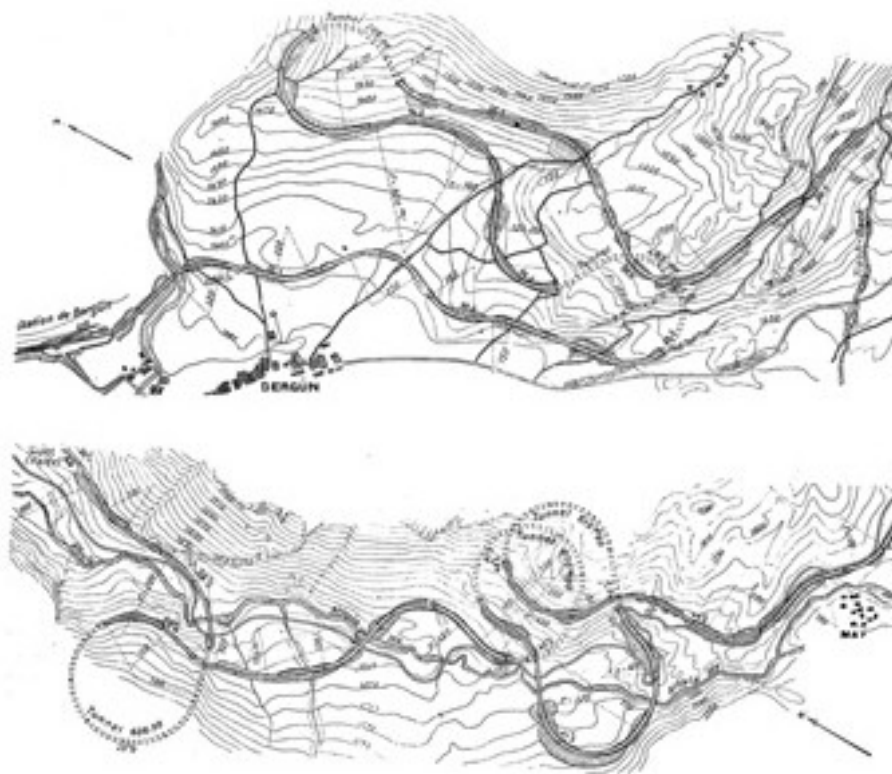
ampliado con el ferrocarril de Nilgiri, en 2005, y el de Kalka-Shimla en 2008. Todos ellos conforman un único bien: los Ferrocarriles de Montaña Indios:²²

- o El Darjeeling Himalayan Railway está íntimamente ligado al desarrollo de Darjeeling como estación de montaña y al cultivo del té. La línea, de vía estrecha (0.61 m), se completó en 1881, con un recorrido de algo más de 88 km, de los cuales más del 73 % están en curva. En su trazado hay tres lazos (el más famoso es el de Batasia) y seis retorcidos, que atraviesan paisajes variados y espectaculares.
- o Nilgiri Mountain Railway es una línea de cremallera, de vía métrica, que se terminó de construir en 1908. En los 46 km de su recorrido salva un desnivel de 1 877 metros, y desempeñó, en los tiempos del colonialismo británico, un importante papel socioeconómico.
- o La última ampliación corresponde a la línea Kalka-Shimla, también de vía única, de 0.76 m de ancho, cuyo recorrido total es de algo más de 96 km, que van de Kalka (a 656 m de altitud) a Shimla (2 075 m de altitud), con un 70 % de su trazado en curva y 988 puentes.
- La única estación (edificio de viajeros) incluida en la LPM es la estación ferroviaria de Chhatrapati Shivaji (antigua estación Victoria) de Bom-

²¹ World Heritage Centre (WHC), “Nomination file of Semmering Railway”. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>>.

²² WHC, *Nomination file of Mountain Railways of India*. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/944ter.pdf>>.

bay, construida de 1878 a 1888, e inscrita en la LPM en el año 2004, fundamentalmente por sus cualidades arquitectónicas.²³ Este edificio,



Trazado del ferrocarril rético en el área de Engadina, con un sistema de túneles en lazo para salvar los desniveles.²⁵

diseñado por el arquitecto británico F. W. Stevens, se inscribió en la LPM como ejemplo excepcional de encuentro entre dos culturas, al integrar el estilo gótico victoriano con los estilos arquitectónicos autóctonos.

- En 2008 se añadió a la LPM el ferrocarril rético²⁴ en el paisaje de los ríos Albul y Bernina (Suiza-Italia). Este sitio agrupa dos líneas ferroviarias históricas, que atraviesan sendos puertos de montaña en los Alpes suizos, y conectan en St. Moritz. La línea del Albula tiene 67 km de longitud y se

inauguró en 1904, y la del Bernina, inaugurada poco después, suma 61 km. Las dos, de ancho métrico, fueron construidas por compañías distintas, y durante mucho tiempo no fueron compatibles, al utilizar distintos tipos de corriente eléctrica y diferentes condiciones infraestructurales. Sólo se unificaron luego de la Segunda Guerra Mundial, aunque después han experimentado algunas modificaciones posteriores. Estas dos líneas tuvieron un gran impacto en el desarrollo turístico de la zona y ofrecen una variada muestra de soluciones técnicas para el establecimiento del ferrocarril en un ámbito de montaña, aunque uno de los aspectos destacados en su nominación ha sido su integración con los paisajes alpinos por los que discurre.

- Por último, en 2015, se inscribió en la LPM el puente ferroviario sobre el Estuario del río Forth (Firth of Forth), en Escocia, que une Fife con Edimburgo.²⁶ Se trata de un puente de tipo cantilever con tramos múltiples, de más de 2.5 km de largo, diseñado por John Fowler y Benjamin Baker, construido a lo largo de la década de 1880, que aún está en servicio, y ha sido conservada prácticamente la totalidad de su estructura original de acero (más del 99.5 %).

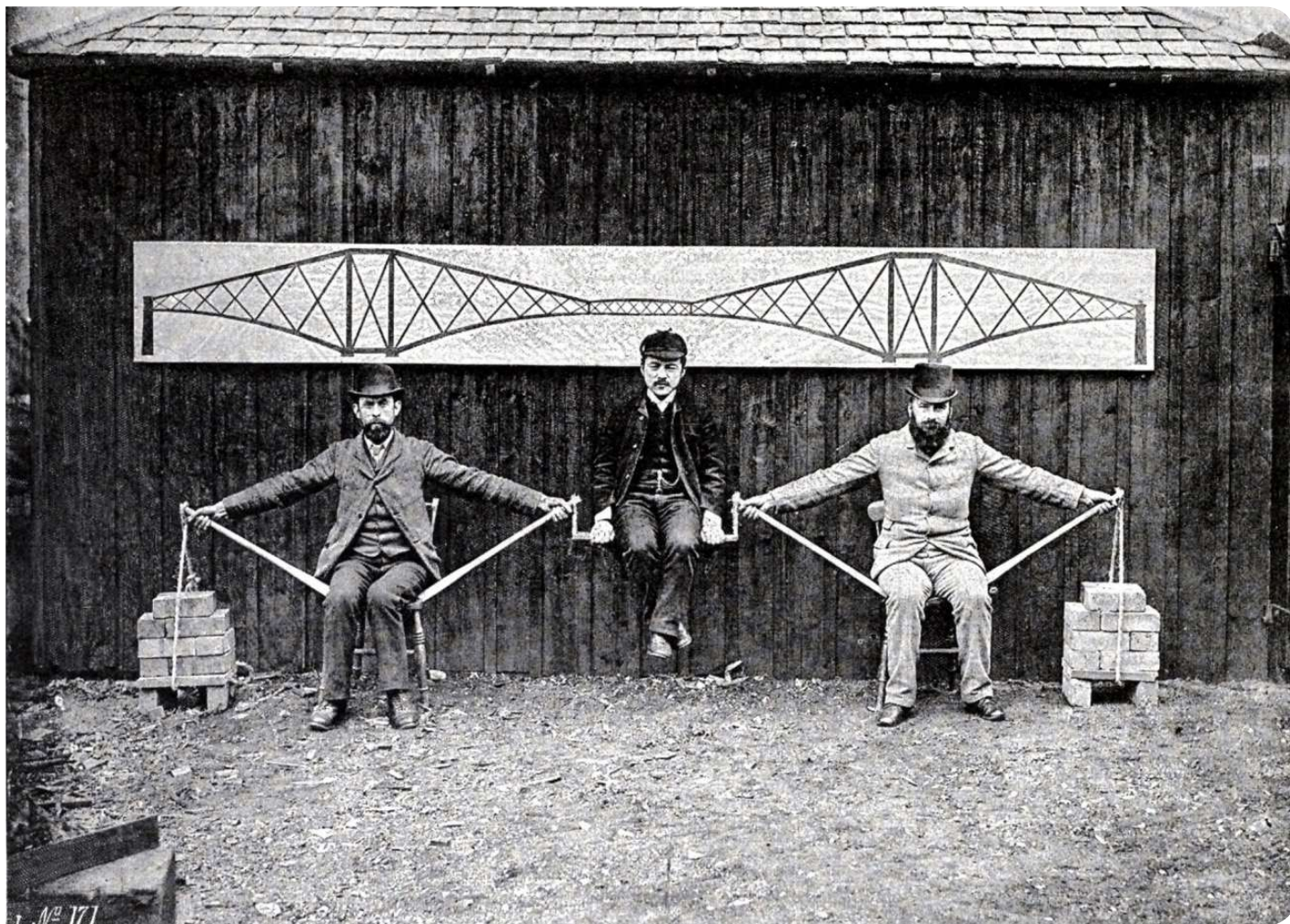
Dejando aparte la representación de los edificios de viajeros y de las gran-

²³ WHC, *Nomination file of Chhatrapati Shivaji Terminus (formerly Victoria Terminus)*. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/945rev.pdf>>.

²⁴ WHC, *Nomination file of Rhaetian Railway in the Albula / Bernina Landscapes*. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1276.pdf>>.

²⁵ Fuente: "Le chemin de fer de l'Engadine", en *Le Génie Civil*, núm. 1060, octubre de 1902, p. 360.

²⁶ Forth Bridges Forum, *Nomination for the Inclusion in the World Heritage List*. Historic Scotland, Edinburgh. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1485.pdf>>.



Tarjeta postal de época mostrando, con personas, el principio de construcción del Puente de Forth, presentado por Benjamin Baker en una conferencia.

des obras públicas, el ferrocarril está representado por tres conjuntos de líneas que tienen en común su carácter de ferrocarriles de montaña y, por tanto, se encuentran inmersos en un paisaje considerado espectacular. Además, sobre todo en el caso del Semmering, la línea férrea sirve como hilo conductor no sólo para las vistas pintorescas, sino también para una serie de elementos arquitectónicos. De hecho, en el ex-

pediente del Semmering se habla más de arquitectura que de cualquier otro tema, incluido el ferroviario.

Antes de abordar el tratamiento del ferrocarril dentro del concepto del Patrimonio Mundial hay que señalar un aspecto importante, en especial en el caso del ferrocarril, donde el material rodante es, quizá, el elemento más valorado por innumerables asociaciones de amigos del ferrocarril en todo el mundo,²⁷

²⁷ Anthony Coulls, *Anthony, Railways as World Heritage Sites: occasional papers for the World Heritage Convention*. París, ICOMOS, 1999, p. 8. En: <<http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf>>. Aquí el autor hace referencia a lo que él denomina "lococentrismo" en el mundo de los aficionados al ferrocarril, que presta menos atención a la infraestructura y, sobre todo, a la contextualización de la actividad ferroviaria. En el mismo sentido, Kenneth Hudson ya señalaba en 1976 que "transport whether by water, roads, railways or airplanes, undoubtedly attracts the interest of more people than any other branch of industrial history or archaeology. [...] Yet when one looks carefully at their activities, it is evident that these are fairly selective. Railway enthusiast, for instance, are intensely interested in locomotives, rolling stock or signaling, but hardly at all in station [...]". Ver: Kenneth Hudson, *The Archaeology of Industry*, p. 75.

pero no se puede dejar de lado la consideración de que la LPM está dirigida en forma exclusiva al patrimonio material inmueble, por lo que no pueden incluirse en ella bienes muebles, ni “bienes inmuebles que sean susceptibles de convertirse en bienes muebles”.²⁸ Aunque, como ocurre en el caso del ferrocarril Kalka-Shimla, dentro de un bien inmueble (la línea) se ha incluido al material rodante y otros elementos (muebles, vajillas) contenidos en las estaciones. Por otra parte, para el patrimonio inmaterial, desde hace muy pocos años se ha desarrollado una estructura similar a la del Patrimonio Mundial.²⁹

Algunas consideraciones sobre el funcionamiento del Patrimonio Mundial

Habiendo llegado a este punto, conviene precisar algunos puntos y conceptos con respecto al funcionamiento del Patrimonio Mundial.

El proceso de inscripción de un bien en la LPM, así como el papel que desarrollan los diversos agentes, se pueden resumir en los siguientes pasos:

- Se denomina Estado parte al país que ha ratificado la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, de 1972.³⁰ Según establece esta Convención, y se desarrolla en las directrices prácticas,³¹ el Estado parte es el encargado de identificar y proponer los bienes susceptibles de ser inscritos en la LPM, así como de su protección y gestión una vez incluido en la misma. La forma de llevar a cabo esta identificación previa es elaborar lo que se denomina “lista indicativa”; que no es otra cosa que un “inventario de los bienes situados en el territorio de cada Estado parte, que éste considera aptos para ser inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial”.³² Esta lista debe ser comunicada al Centro

²⁸ *Directrices prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial* (DP), párrafo 48. En inglés: *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*. A lo largo de este texto, se mencionarán con las siglas DP, seguidas del número de párrafo que corresponda. Ver WHC, *Directrices prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*, que es la última versión traducida al castellano, en 2011. Debe destacarse que la versión que hoy está en vigor es la de 2015, en inglés y francés, así como todas las versiones anteriores del documento y sus traducciones oficiales, que están disponibles en: <<http://whc.unesco.org/en/guidelines/>>. Las referencias citadas en este texto corresponden a la última traducción al español, elaborada con base a la edición de 2008. Aunque la edición en vigor es la de 2015, todas las referencias mencionadas en el texto son válidas.

²⁹ El patrimonio cultural inmaterial cuenta con su propia estructura (organismos, normativa, anagrama, etc. Ver: <<http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=ES&pg=home>>, aunque inspirada en la del Patrimonio Mundial tradicional. Existe una convención para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial (2003), además de unas directrices prácticas para la aplicación de esta convención (2008), y varias listas con denominación diferente, pero funciones similares a las del patrimonio mundial: la Lista Representativa (que sería la equivalente a la LPM), la de Salvaguardia Urgente (que equivale a la Lista del Patrimonio Mundial en peligro). Aparte de estas listas, existe una tercera específica, que se deriva del artículo 18 de la Convención, dedicada a programas, proyectos y actividades de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial.

³⁰ A marzo de 2016 eran 192 los Estados que la han suscrito, de los cuales 165 tienen bienes incluidos en la LPM.

³¹ DP, 15

³² DP, 62.

del Patrimonio Mundial,³³ puesto que sólo pueden ser candidatos a ser patrimonio mundial los bienes inscritos en las listas indicativas.³⁴

- Es el Estado parte el que decide, cuando le parece oportuno, preparar un expediente³⁵ de propuesta de inscripción de uno o varios de los bienes que componen su lista indicativa. Y será después de un proceso largo y complejo, que incluye la evaluación de la candidatura por parte de los organismos consultivos,³⁶ y considerando determinadas limitaciones al número y tipo de candidaturas admisibles,³⁷ cuando el Comité del Patrimonio Mundial y la Asamblea General de los Estados Parte decidan inscribir o no el bien en la LPM.

Cuando deciden inscribir al dicho bien, es porque en él reconocen que posee el “Valor Universal Excepcional” (VUE).

- Una vez inscrito el bien en la LPM, el Estado parte es responsable de su protección y gestión efectiva, de ahí que desde 1998 sea obligatorio incluir en el expediente un plan de protección y de gestión del bien nominado. En determinadas condiciones, un bien inscrito en la LPM puede pasar a un tercer tipo de lista, la Lista de Patrimonio Mundial en Peligro,³⁸ e incluso, en última instancia, puede llegar a ser borrado de la LPM,³⁹ algo que hasta ahora sólo ha ocurrido en dos ocasiones.⁴⁰

³³ World Heritage Centre, con sede en París <<http://whc.unesco.org>>. La denominación oficial de este Centro, que es el que coordina todos los aspectos relativos al patrimonio mundial, es Secretaría del Comité del Patrimonio Mundial.

³⁴ DP, 63.

³⁵ En fechas recientes (2010), el Centro de Patrimonio Mundial editó la *Preparing World Heritage Nominations*, en inglés y francés, que es una guía para preparar expedientes de nominación.

³⁶ Los Organismos Consultivos son independientes y asesoran al Comité del Patrimonio Mundial. Los más importantes son el ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), creado en 1965, que se encarga de lo relativo al patrimonio cultural, y la IUCN (International Union for Conservation of Nature), fundada en 1948, que se ocupa de lo relativo al patrimonio natural. Cuando se trata de patrimonio mixto (cultural y natural), o de paisajes culturales, se requiere la participación de ambos. Además existen numerosos organismos que colaboran con los anteriores, por lo general para tipos específicos de patrimonio o para aspectos concretos. En el caso del patrimonio cultural se pueden citar el ICCROM (enfocado a la restauración arquitectónica); el IFLA (dedicado a la arquitectura del paisaje), el DOCOMOMO (cuyo interés es la arquitectura del movimiento moderno), el TICCIH (con su atención en el patrimonio industrial); el CIIC (dirigido a los itinerarios culturales), entre otros.

³⁷ La denominada “Estrategia Global para una Lista del Patrimonio Mundial representativa, equilibrada y creíble” establece un sistema de limitación del número de candidaturas que se pueden presentar cada año, así como un sistema de prioridades a la hora de inscribir bienes en la LPM. (DP, 54-61).

³⁸ DP, 177-191.

³⁹ DP, 192-198.

⁴⁰ El primer bien amenazado con ser excluido de la LPM fue la ciudad de Viena, en el año 2003, por el proyecto urbanístico en la estación ferroviaria de Wien-Mitte, que se consideraba que afectaría a las vistas, situación que desencadenó todo un proceso de reflexión que terminó por plasmarse en el concepto de “paisaje urbano histórico”. El primer bien que en efecto fue eliminado de la LPM fue el Santuario de Oryx árabe, en Omán, en 2007, y el segundo y último ha sido, en el año 2009, el paisaje cultural de Dresde y el Valle del Elba, por el proyecto de construcción del nuevo puente (Waldschlösschenbrücke) dentro del área inscrita.

Por tanto, la inscripción en la LPM es resultado del reconocimiento de Valor Universal Excepcional, que se hace en función de ciertos criterios y exige dos condiciones: autenticidad e integridad.

Los criterios por los que se puede declarar el VUE de un bien son diez,⁴¹ que se suelen citar en números romanos, en minúscula y entre paréntesis, del (i) al (vi) pa-

nifestación de un intercambio considerable de valores humanos durante un determinado periodo o en un área cultural específica, en el desarrollo de la arquitectura o de la tecnología, las artes monumentales, la planificación urbana, el diseño paisajístico”. En varias de las candidaturas se ha incluido también el criterio (i): “representar una obra maes-



Puente de Forth.
Fotografía de Luis Santos (2010).

ra patrimonio cultural, y del (vii) al (x) para el patrimonio natural, y al menos uno de cada grupo para el patrimonio mixto.

En el caso de los bienes ferroviarios inscritos en la LPM, todos lo han sido por el criterio (iv); es decir, por “ser un ejemplo sobresaliente de un tipo de construcción, de un conjunto arquitectónico o tecnológico, o de paisaje que ilustre una o más etapas significativas de la historia de la humanidad” –y hasta la inclusión del Puente de Forth, por el (ii)– “ser la ma-

tra del genio creador humano”, aunque cabe destacar que sólo se ha reconocido para el caso del Puente de Forth, que se presentó por los tres criterios mencionados, pero al que se le han reconocido sólo dos: el (i) y el (iv).

Ahora bien, con respecto a las condiciones, la de autenticidad⁴² hace referencia tanto a la fiabilidad de las fuentes de información sobre el bien, como, sobre todo, a que el valor se exprese de forma fehaciente y creíble a partir de

⁴¹ DP, 77.

⁴² DP, 79-86.

sus atributos (forma, diseño, materiales, uso, entre otros, pero también tradiciones: localización, entorno y otros factores materiales o inmateriales, externos o internos).⁴³ En la evaluación de la candidatura del ferrocarril del Semmering se señalaba ya el problema que representa este concepto en una línea ferroviaria en servicio, en los siguientes términos:

Es difícil definir la autenticidad de una línea ferroviaria que ha estado constantemente en servicio desde su apertura en 1854. La autenticidad del itinerario en sí mismo y los notables proyectos de ingeniería civil que lo han hecho posible es incontestable, pero el aspecto de la línea ha cambiado, en particular después de su electrificación. Sin embargo, el impacto global de la línea sobre el paisaje es indudablemente auténtico. Se puede decir lo mismo del paisaje cultural creado por las villas y los hoteles a finales del siglo XIX y principios del XX. Esta integración armoniosa de la arquitectura en un paisaje alpino accidentado conserva su integridad.⁴⁴

Otro tanto podemos señalar en el caso de las líneas del Albula y Bernina, en las que se plantea el problema de

la autenticidad, al relacionarla, para el caso de los ferrocarriles, con la integridad funcional de los mismos, que se definen como un “monumento vivo”.⁴⁵

Ambos casos, el de Semmering y Albula como el de Bernina, son buenos ejemplos del desafío que supone la condición de la autenticidad cuando se trata de un elemento vivo, y sometido, por tanto, a transformaciones. En lo que se refiere a la evaluación, hay que tener en cuenta criterios como la continuidad de uso o la integración en el entorno (territorial, paisajística, cultural), y respecto a la gestión, el patrimonio ferroviario (al menos el que sigue en servicio) se encontraría ante el viejo problema, planteado ya por Gustavo Giovannoni en 1931, para el patrimonio urbano, el de los “límites aceptables del cambio”.

En el fondo se trata de una cuestión difícil, que está lejos de resolverse,⁴⁶ y que exige desentrañar con precisión cuál es el valor que deseamos proteger (el ~~VUE~~ en el caso del patrimonio mundial), que por lo general será un valor complejo e intangible, comprendido a partir de los atributos materiales que manifiesta, que constituyen los elementos sobre los que podemos formular criterios de intervención, y establecer cómo

⁴³ El concepto de autenticidad es complejo, y en las propias directrices se incluye, en el Anexo 4, un documento relativo al mismo: el Documento de Nara (1994).

⁴⁴ WHC, *Nomination file of Semmering Railway*, pp. 114-115. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>>.

⁴⁵ WHC, p. 465: “A railway is a technical system whose authenticity is, in the first place, defined by the degree of its functional integrity. In order to fulfil its function, this system is continually exposed to new demands, so that on-going adaptations of its structure are indispensable. The railway can be seen as a “living monument”, like a cultural landscape, it must also undergo continual evolution if it is to remain viable”. Ver: WHC, *Nomination file of Rhaetian Railway in the Albula / Bernina Landscapes*. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1276.pdf>>.

⁴⁶ Para el caso del patrimonio urbano y el concepto de “paisaje urbano histórico” se puede consultar la bibliografía del Centro de Patrimonio Mundial, o, desde una perspectiva crítica, ver José Luis Lalana, “Paisaje Urbano Histórico: modas, paradigmas y olvidos”, en *Ciudades*, núm. 14, pp. 15-38.

podemos adaptarlos a las nuevas necesidades sin comprometer el valor esencial a preservar.

La otra condición que debe cumplirse es la de integridad,⁴⁷ que hace referencia al carácter unitario e intacto del patrimonio y de sus atributos. Para ello hay que tener en cuenta si el bien conserva todos los atributos necesarios para expresar su valor; si tiene un tamaño adecuado que permita la representación completa de sus características, y si acusa los efectos adversos del desarrollo, es decir, si necesita de una intervención externa para preservar su valor. Se trata de una condición que se relaciona con la de la autenticidad y, en el caso del ferrocarril, nos interesa de manera especial, en vista de que la unidad funcional de un ferrocarril sería, en sentido estricto, la línea. Todos los elementos de una línea ferroviaria se interrelacionan, como ya hemos señalado, desde una perspectiva funcional, indispensable al hablar de patrimonio industrial y, a menudo, formal.

En la Carta de los Itinerarios Culturales⁴⁸ también podemos encontrar algunas reflexiones en torno a los conceptos de autenticidad y de integridad en el patrimonio ferroviario.

La presencia del ferrocarril en las listas indicativas de los Estados

Llegados a este punto, resulta muy interesante examinar qué tipo de elementos ferroviarios están incluidos en las

listas indicativas,⁴⁹ siguiendo, como he hecho, la mención de aquellos inscritos en la LPM, que se ajustan al criterio estricto de que el bien principal sea de carácter netamente ferroviario. Así, a comienzos del 2016, los bienes incluidos en estas listas, son los siguientes:

- El sistema de ferrocarril Presidente Carlos Antonio López (Paraguay, 1993).
- El depósito de locomotoras de Temuco (Chile, 1998).
- El viaducto del Malleco (Chile, 1998).
- El ferrocarril de Cerdeña (Francia, 2002).
- Ampliación de los Ferrocarriles de Montaña Indios, con las líneas del Matheran Light Railway (India, 2005) y del Kangra Valley Railway (India, 2009).
- Los vestigios del tren de Zinga (República Centroafricana, 2006).
- El paisaje cultural de Paranapiacaba: sistema urbano y ferroviario en la Serra do Mar, São Paulo (Brasil, 2014).
- Barrio Peñarol: la vieja ciudad histórica y el paisaje industrial ferroviario (Uruguay, 2014).
- El ferrocarril de Hejaz (Arabia Saudí, 2015).

A ellos habría que añadir algunas otras entradas en las que el ferrocarril ocupa un lugar muy destacado, como la infraestructura de la United Fruit

⁴⁷ DP, 87-95.

⁴⁸ ICOMOS, *Carta de Itinerarios Culturales*, 2008.

⁴⁹ Según datos del Centro de Patrimonio Mundial. En: <<http://whc.unesco.org/en/tentativelists>>.

Company (Colombia, 2012), el patrimonio histórico minero (España, 2007) o el lugar industrial de Pulacayo (Bolivia, 2003).

Dentro de estas propuestas siguen predominando las líneas, con criterios y valores muy diversos, aunque vinculadas en lo fundamental con un entorno paisajístico espectacular, al igual que las ya inscritas en la LPM. Pero más interesante resulta la comprobación de algunas ausencias.

Por ejemplo, sólo hay una instalación técnica: el depósito de locomotoras de Temuco (que no es el primitivo, sino el construido a finales de la década de 1930-1939), mientras que México ha eliminado de su lista indicativa la estación de Aguascalientes,⁵⁰ (que se había incluido en 2001), misma que incluye los mayores talleres generales de México, que funcionaron de 1903 a 1993, y el complejo de viviendas construido por la empresa ferroviaria para alojar a una parte de los trabajadores. Aunque desde 2010 el centro histórico de Aguascalientes (no la estación) está incluido en la LPM como parte del Camino Real de Tierra Adentro, no podemos sino considerar que es una pérdida importante la desaparición de la lista indicativa del único elemento de este tipo de instalación, común a todas las grandes administraciones ferroviarias del mundo en la época del vapor, que además formaba parte de la misma.⁵¹

A estos bienes hay que añadir el viaducto del Malleco, en Chile, que al igual que el de Forth representa un verdadero alarde técnico y es un emblema de la capacidad de la ingeniería civil para salvar los obstáculos naturales.

Ahora bien, en lo que respecta a las últimas adiciones, cabe reseñar cómo es que aparece en las mismas, de forma explícita en el caso de Peñarol, el concepto de paisaje y la interacción entre el territorio, el sistema urbano y el ferrocarril.

Se abre de este modo un tema general sobre el que se ha denominado en ocasiones como “patrimonio viario”, con diferentes cuestiones que pueden llegar a ser relevantes. Por una parte, ¿qué tipos de infraestructura de comunicación pueden ser consideradas como patrimonio?, y por otra ¿si es adecuado considerar una infraestructura de comunicación sólo por sus nodos (estaciones, obras de paso) o hay que tomar también en cuenta el trazado, los segmentos que unen esos nodos? ¿Cómo tratar la relación entre una infraestructura contemporánea y los grandes corredores históricos? Incluso puede darse el caso que algunos de estos corredores apenas conserven restos materiales, y estemos considerando más una ruta que una infraestructura material completa.

Enlaza en este punto el tratamiento como patrimonio del ferrocarril con el

⁵⁰ No es el único elemento de patrimonio industrial que ha dejado de estar incluido en la lista indicativa de México, puesto que se ha dado el mismo caso con la antigua fábrica La Constancia Mexicana, en el estado de Puebla, o con la Fundidora Monterrey, en el estado de Nuevo León.

⁵¹ Otros elementos ferroviarios que han desaparecido de las listas indicativas en los últimos años son el puente sobre el río Yenissey o los restos de la compañía Great Western Railway en Inglaterra, una compañía emblemática en la construcción y el desarrollo de los ferrocarriles británicos.

concepto, mucho más amplio, de los itinerarios culturales, que se definen como “toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica al servicio de un fin concreto y determinado”, que reúna ciertas condiciones.

Los elementos definitorios de un itinerario cultural serían el contexto (natural y / o cultural), el contenido (debe apoyarse en la existencia de elementos tangibles que representan el testimonio patrimonial y la confirmación física de su existencia), el valor de conjunto compartido, el carácter dinámico y el entorno,⁵² aunque el concepto de entorno, según está redactado en la Carta de Itinerarios Culturales, induce a confusión, puesto que engloba desde el marco geográfico a la evolución histórica, o también la noción de zona de amortiguamiento (en su acepción de entorno de protección), que analizaré más adelante.

El ferrocarril como paisaje cultural

Hasta el momento, el ferrocarril se ha interpretado más en términos de paisaje cultural que de itinerario cultural. De hecho, en el expediente del Semmering se utiliza el término “paisaje cultural lineal”, aunque, como he señalado, se trata al final más de arquitectura que de ferrocarril y, ya con sentido pleno, el de

“paisaje cultural” en el caso del ferrocarril rético. En este sentido también hay que considerar que los criterios (ii) y (iv), que como hemos visto son los que se han tenido en cuenta para la inscripción de todos los bienes ferroviarios, son los únicos en los que aparece el término “paisaje”.

Pero “en el marco de los ‘bienes culturales complejos’ el paisaje es [...] uno de especial complejidad. Paisaje es, sin calificativo alguno, ‘una palabra difícil’, polisémica”.⁵³

No sólo es un término complicado en sí mismo, sino que además, y como señala con acierto Santos y Ganges, “[...] desde la mitad del siglo xx, las nociones de ‘entorno’ y ‘ambiente’ consolidan su presencia, reaparece la de ‘medio’ y todas ellas comienzan a confundirse con la de ‘paisaje’”.⁵⁴ En el caso del patrimonio mundial, aunque existe alguna documentación de referencia,⁵⁵ la realidad es que no se ha definido bien ninguna de estas nociones, y la tendencia ha sido la de intentar evitarlas, utilizando el término “zonas de amortiguamiento” (*buffer zone* en inglés o *zone tampon* en francés) cuando se refiere a los entornos de protección, y el de paisaje para todo lo demás, aprovechando su cualidad evocadora y sugerente, pero que encubre el problema.

¿Qué debemos entender, entonces, por paisaje cultural? En primer lugar, hay que señalar que el adjetivo cultural es interpretado por muchas corrientes

⁵² ICOMOS, *Carta de Itinerarios Culturales*, 2008.

⁵³ Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España (MEC), *Plan Nacional de Paisaje Cultural*, 2012, p. 20. En: <<http://ipce.mcu.es/conservacion/planesnacionales/paisajes.html>>.

⁵⁴ José Santos y Ganges, “Las nociones de paisaje y sus implicaciones en la ordenación”, p. 53.

⁵⁵ La Declaración de X'ian sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales, adoptada por la 15ª Asamblea General del ICOMOS el 21 de octubre de 2005.

de pensamiento como una redundancia respecto al propio concepto de paisaje. Como señala la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), “en cierto sentido, todos los paisajes son ‘culturales’, ya que ninguna parte del planeta es inmune a algún tipo de influencia humana”.⁵⁶ Pero dejando aparte esta consideración, y por tanto la coherencia o no del término “paisaje natural”, muy utilizado en el lenguaje coloquial y en los medios de comunicación, podemos intentar una aproximación a lo que tienen de común las diversas acepciones de paisaje (cultural) que se manejan en los principales organismos internacionales.

En este sentido, y teniendo en cuenta las definiciones de la UNESCO (paisaje cultural), la UICN (paisaje protegido) y el Convenio Europeo del Paisaje –Consejo de Europa (2000)– podemos encontrar ciertos puntos en común. Un elemento esencial en todos los puntos de vista que se pueden considerar, es que el paisaje es el resultado de la interacción entre el hombre y medio (si se prefiere, la naturaleza), a lo que habría que añadir una dimensión temporal, histórica. Es un producto dinámico, que proviene del pasado pero que existe en el presente, y que podemos considerar como patrimonio, como un elemento a legar a las generaciones futuras. Y es un elemento material, con atributos físicos y cualida-

des visuales, pero sobre el que descansan también valores asociados (culturales, sociales, entre otros), sobre todo si tenemos en cuenta la vertiente de la percepción subjetiva. La famosa definición del Convenio Europeo del Paisaje, “por ‘paisaje’ se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”,⁵⁷ introduce varias cuestiones interesantes: por una parte el concepto de lo que se ha denominado “paisajes ordinarios”, en contraposición con los que estamos tratando en este artículo que, siguiendo la denominación del Plan Nacional de Paisaje Cultural Español, podrían llamarse “bienes culturales de notable alcance paisajístico”, que no vamos a tratar aquí, y por otra el tema de la percepción subjetiva y, en última instancia, el de paisaje como soporte de la identidad colectiva de una comunidad.

En todo caso, hay que tener en cuenta que con estas orientaciones, al hablar de paisaje está presente siempre la idea de entidad compleja, que adquiere significado en las relaciones que se establecen entre los elementos naturales y culturales, pasados y presentes, tangibles e intangibles.

Es con este sentido con el que tenemos que aproximarnos al ferrocarril como paisaje cultural, y no sólo por la

⁵⁶ Adrian Phillips, *Directrices de gestión para áreas protegidas de la categoría v de la uicn: paisajes terrestres y marinos protegidos*, p. 5.

⁵⁷ Consejo de Europa, *Convenio europeo del paisaje*, 2000, p. 1a. El texto oficial está en inglés y francés. Una traducción al castellano, en: <http://www.mma.es/portal/secciones/desarrollo_territorial/paisaje_dt/convenio_paisaje/>.

cuestión de la escala territorial⁵⁸ y menos aún por confundir, como suele ocurrir, el paisaje con el panorama visual, con un conjunto de atributos puramente físicos y estéticos, aunque en el caso del ferrocarril en general, y más en el de los elementos ferroviarios incluidos en la LPM, no podemos olvidar el peso que tiene la calidad estética y visual del paisaje para la propia valoración de la infraestructura ferroviaria. En todos los expedientes de nominación aparece este aspecto, por ejemplo, en el de Semmering se menciona la experiencia emocional del viaje en tren.⁵⁹

Otra consecuencia de la concepción del paisaje (cultural) es que es una realidad compleja y de difícil gestión. Santos y Ganges afirma lo siguiente con respecto al Convenio Europeo del Paisaje:

[...] desde esta perspectiva del paisaje como patrimonio y como recurso, el convenio pretende que se funde una instrumentación dedicada a su protección, gestión y ordenación. Tan interesante como excesivo e inmanejable. Primero, porque la imprecisión conceptual y la ambigüedad son evidentes, y en segundo lugar porque

no sabemos cómo –tal vez ni siquiera podemos– gestionar el paisaje.⁶⁰

El Patrimonio Mundial establece tres categorías de paisaje cultural:⁶¹ los concebidos y creados intencionalmente por el hombre (jardines, parques, etc.), los paisajes culturales asociativos (asociaciones religiosas, culturales o artísticas con elementos naturales) y los paisajes que han evolucionado de manera orgánica, ya sean relictos o vivos, en los que cabría incluir los paisajes industriales o los paisajes culturales ligados al ferrocarril. Por mencionar otro ejemplo, el Plan Nacional de Paisaje Cultural Español considera una variada gama de categorías,⁶² entre las que se encuentran las actividades industriales (minería, gran industria o energía), los itinerarios y rutas generadoras de paisajes culturales, y la más adecuada para el ferrocarril: “las grandes infraestructuras de comunicación, transporte e hidráulicas, como artífices principales e imágenes de la construcción histórica del paisaje”.

Entre los riesgos que afectan a los paisajes culturales, además de otros comunes al paisaje o al patrimonio en

⁵⁸ José Ortega Valcárcel, en “El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico”, p. 37, define la dimensión territorial del patrimonio industrial en los siguientes términos: “[...] los ‘territorios’ industriales que la reciente evolución tecnológica y económica ha dejado sin uso, en unos casos simples edificios, pero en otros muchos como espacios de considerable extensión y complejidad. Complejos fabriles, cuencas mineras, valles industriales, ‘corredores’ industriales [...]. No hay posibilidad de entender estos restos industriales fuera de una perspectiva territorial”. Una dimensión ineludible al hablar del ferrocarril.

⁵⁹ WHC, *Nomination file of Semmering Railway*, p. 15. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>>.

⁶⁰ Luis Santos Ganges, “Paisajes culturales y planificación espacial”, pp. 47.

⁶¹ El Anexo III de las *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial* del WHC, denominado “Directrices para la inscripción de tipos específicos de bienes en la Lista del Patrimonio Mundial”, es gran importancia en el tema que nos ocupa, puesto incluye los paisajes culturales, las ciudades, los canales y las rutas.

⁶² MEC, *Plan Nacional de Paisaje Cultural*, pp. 24-25. En: <<http://ipce.mcu.es/conservacion/planesnacionales/paisajes.html>>.

general, hay que destacar la elevada vulnerabilidad del carácter del paisaje, dada su naturaleza territorial y visual, y las ya señaladas dificultades de gestión, al ser un elemento patrimonial complejo. A este respecto hay que señalar en específico el problema que en una infraestructura de carácter lineal como el ferrocarril plantea la definición de las zonas de amortiguamiento para una línea ferroviaria, la cual puede afectar áreas de gran extensión.

El expediente de las líneas del ferrocarril rético, que se define abiertamente como paisaje cultural es, quizá, uno de los que mejor ha resuelto la cuestión de las zonas de amortiguamiento en todo el ámbito del Patrimonio Mundial.⁶³ El área inscrita comprende la línea férrea con todas sus estructuras, instalaciones y sistemas, y se han establecido tres zonas de amortiguamiento.⁶⁴ Al partir de la idea de que la zona de amortiguamiento es un elemento importante del bien y de sus relaciones funcionales, se han utilizado como criterio las perspectivas visuales, considerando las vistas más amplias (que llegan a superar los 25 km en algunos puntos), la calidad del paisaje y de los elementos y visibilidad de los núcleos urbanos existentes desde el tren. De esta manera se ha definido una zona de amortiguamiento primaria, en el área inmediata a la infraestructura, que puede por tanto verse con gran detalle desde el tren, con una anchura variable, que por lo general va de los quinientos a los

mil metros, aunque en algunos tramos apenas sobrepasa los cien, y en otros se extiende hasta los cinco kilómetros, donde existen vistas excepcionales de las cumbres alpinas y de los valles glaciares. La segunda zona de amortiguamiento, denominada “cercana”, incluye en lo básico asentamientos relativamente cercanos al área inscrita, pero que carecen de las cualidades excepcionales de los incluidos en la zona de amortiguamiento primaria. Por último, la tercera zona de amortiguamiento es la “distante”, que en realidad es un área de influencia, que incluye al resto del paisaje visible desde el tren. En el pequeño tramo italiano, en Tirano, donde el valle se abre y se diluye el carácter de montaña, la definición de esta zona de amortiguamiento distante queda limitada a un ámbito de tres kilómetros.

En relación con los entornos de protección y con las características netamente urbanas de algunos espacios ferroviarios, también hay que mencionar el impacto de algunos grandes proyectos urbanísticos sobre estos espacios, que ocupan una superficie considerable en una posición central de muchas ciudades importantes. Cabe destacar en particular los casos de Viena y Colonia, ambos relacionados con el nacimiento del concepto de “paisaje urbano histórico”. En Viena se planteó un proyecto urbanístico sobre la estación ferroviaria de Wien-Mitte, con varios edificios de gran altura en la zona de amortiguamiento del centro histórico

⁶³ Para una aproximación al tema de las zonas de amortiguamiento, ver José Luis Lalana, *Las zonas de amortiguamiento*. Centro Ciudades Patrimonio Mundial, Ávila, pp. 15-18. En: <http://www.ccpm.es/documentos/DOC_CCPM_01.pdf>.

⁶⁴ WHC, *Nomination file of Mountain Railways of India*, pp. 15-18. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/944ter.pdf>>.

de Viena, ya en el propio momento de su inscripción en la LPM. Otro caso similar tuvo lugar, casi al mismo tiempo, en Colonia, aunque en esa ocasión el bien inscrito fue un monumento (la catedral), y el espacio ferroviario no estaba incluido como tampoco el área inscrita ni en la zona de amortiguamiento, aunque sí ocupaba una posición relativamente cercana a los mismos. Después de amenazar, por primera vez, con borrar a la ciudad de Viena de la LPM, se llegó a un acuerdo, y en el 2005 se convocó a una reunión de expertos de la que saldría el “Memorando de Viena”, cuyo fin era tratar el problema de la gestión de los elementos del patrimonio mundial en entornos urbanos; el de las vistas relevantes y su tratamiento, y el que se denominó como “inserción de la arquitectura contemporánea en entornos patrimoniales”, incluidos en lo que finalmente se ha denominado “aproximación basada en el paisaje urbano histórico”.⁶⁵

En conclusión, el ferrocarril es, desde la óptica patrimonial, un asunto muy complejo, estrechamente relacionado con otros patrimonios, como el industrial, el urbano o el paisajístico, y ha desempeñado un papel fundamental, tanto desde la perspectiva histórica, como en la manifestación material de muchos de los grandes procesos de la época contemporánea –la industrialización o la colonización–, desde la óptica económica o la territorial, por citar algunas.

Pero es, además, complejo porque la necesidad de la comprensión funcional

y espacial, general para cualquier tipo de patrimonio, y en específico para el patrimonio industrial, alcanza en este caso una de sus máximas expresiones, al tratarse de una actividad con una lógica propia, con frecuencia desconocida para muchos de los investigadores, y menos “evidente” de lo que parece.

Por último, su tratamiento patrimonial plantea retos importantes, empezando por la necesidad de plantear con claridad dónde reside el valor patrimonial que se pretende preservar, un aspecto esencial tanto para establecer los criterios de autenticidad e integridad como para afrontar la gestión, definiendo los ámbitos de protección (las “zonas de amortiguamiento”) o los parámetros del equilibrio entre el uso y la preservación de los valores.

En todo caso, es imprescindible abordar su tratamiento desde el conocimiento adecuado de los aspectos técnicos y funcionales, y de una sólida formación patrimonial, superando la visión monumental clásica, y considerando los diversos elementos constitutivos del sistema ferroviario a partir de la relación entre ellos y con su entorno territorial y cultural (contando, por tanto, con los aspectos intangibles, puesto que el ferrocarril es un sistema socio-técnico). En este sentido, y salvo para elementos singulares, es preciso acudir a categorías complejas, como la de conjunto o, en su caso, la de paisaje cultural, teniendo presente siempre la complejidad inherente a las mismas. **MF**

⁶⁵ Para ampliar el tema, ver José Luis Lalana, “Paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos”, pp. 15-38.

Bibliografía

- Buchanan, Angus, *Industrial Archaeology in Britain*. Harmondsworth, Penguin Books, 1972.
- Cartier, Claudine, *L'héritage industriel, un patrimoine*. Besançon, CRDP de Franche-Comté, 2002.
- Choay, Françoise, *Alegoría del patrimonio*. Gustavo Gili. Barcelona, 2007.
- , *L'Allégorie du patrimoine*. París, Éditions du Seuil, 1992.
- Coulls, Anthony (1999): *Railways as World Heritage Sites: occasional papers for the World Heritage Convention*. París, ICOMOS, 1999. En: <<http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf>>.
- Forth Bridges Forum, *Nomination for the Inclusion in the World Heritage List*. Historic Scotland, Edinburgh, 2014. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1485.pdf>>.
- Giovannoni, Gustavo, *Vecchie città ed edilizia nuova*. Torino, Unione Tipografica Editrice, 1931.
- Hobsbawn, Eric, *Europe 1789-1848*. Londres, Weidenfeld and Nicholson, 1962.
- , *La era de la revolución, 1789-1848*. Barcelona, Crítica, 2005.
- , *La era del capital 1848-1875*. Crítica, Barcelona, 2011.
- , *The Age of Capital 1848-1875*. Londres, Weidenfeld and Nicholson, 1975.
- Hudson, Kenneth (1976): *The Archaeology of Industry*. Londres, Bodley Head, 1976.
- International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Carta de Itinerarios Culturales*, 2008.
- ICOMOS, *Principios conjuntos de ICOMOS-TICCIH para la conservación de sitios, construcciones, áreas y paisajes del patrimonio industrial*. Conocidos como “Principios de Dublín”, 2011.
- Kranzberg, Melvin y Carrol W. Purse-ll, Jr. *Technology in Western Civilization*. Oxford, Oxford University Press, 1967.
- Lalana Soto, José Luis y Luis Santos Ganges, “Las fronteras del patrimonio industrial”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 13. México, CNPPCF, Cedif, 2011, pp. 35-47.
- , “Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario”, en VI Congreso para la Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España. Madrid, España, TICCIH-España, junio de 2013.
- Lalana Soto, José Luis, “La incorporación de la vertiente territorial y paisajística a la protección del patrimonio cultural”, en *Actas del VI Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*. Madrid, Fundicot, 2010.
- , *Las zonas de amortiguamiento*. Centro Ciudades Patrimonio Mundial, Ávila, 2010. En: <http://www.ccpm.es/documentos/DOC_CCPM_01.pdf>.

- , “Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio”, en *TST*, núm. 20, 2011, pp. 188-205.
- , “Paisaje Urbano Histórico: modas, paradigmas y olvidos”, en *Ciudades*, núm. 14, 2011, pp. 15-38.
- Márquez Martínez, Teresa y Lucina Rangel Vargas, coords., *Las estaciones ferroviarias de México*. México, Conaculta / Ceiba Arte Editorial, 2010.
- Mumford, Lewis, *Technics and Civilization*. Harcourt, Brace & World Inc., 1934.
- , *Técnica y civilización*. Madrid, Alianza Editorial, 1979.
- Ortega Valcárcel, José, “El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico”, en *Ciudades*, núm. 4, 1998, pp. 33-48.
- Phillips, Adrian, ed., *Directrices de gestión para áreas protegidas de la categoría v de la UICN: paisajes terrestres y marinos protegidos*. Gland, Suiza y Cambridge, Reino Unido, Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, 2002.
- Riegl, Alois, *El culto moderno a los monumentos*. Caracteres y origen. Madrid, Visor Distribuciones, 1987.
- , *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*. Viena y Leipzig, 1903.
- Rix, Michael, *Industrial Archaeology*. Londres, Pamphlet, 1967.
- Santos y Ganges, Luis, “Las nociones de paisaje y sus implicaciones en la ordenación”, en *Ciudades*, núm. 7, 2003, pp. 41-68.
- , “Paisajes culturales y planificación espacial”, en *Ecología del paisaje y seguimiento ambiental*. Madrid, Ecopas (Asociación técnica de ecología del paisaje y seguimiento ambiental), 2009, pp. 45-66.
- The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial*, 2003.
- UNESCO, *Recomendación sobre la salvaguarda de la belleza y del carácter de los paisajes y de los sitios*, 1962.
- , *Convención para la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, 1972.
- , *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico*, 2011.